

# **ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИКИ**

**И. А. БУТИН  
Н. Г. КАЛИНИН  
В. С. МОКРОВ**



Издательство  
Московского университета

# СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Предисловие .....                                                                                                                      | 3   |
| Г л а в а I. Место и функции транспорта в общественном<br>производстве .....                                                           | 6   |
| 1. Требования общественного производства к системе<br>транспортного обеспечения народного хозяйства .....                              | 7   |
| 2. Транспортный комплекс как особая сфера народного<br>хозяйства .....                                                                 | 18  |
| 3. Особенности технологии и результатов транспортных<br>процессов .....                                                                | 35  |
| Г л а в а II. Организация управления транспортным комп-<br>лексом .....                                                                | 43  |
| 1. Современные системы управления транспортом и их<br>развитие .....                                                                   | 50  |
| 2. Организация взаимодействия видов транспорта .....                                                                                   | 74  |
| Г л а в а III. Совершенствование управления транспортным<br>комплексом .....                                                           | 81  |
| 1. Принципы и методы совершенствования системы управ-<br>ления транспортным комплексом на современном эта-<br>пе .....                 | 82  |
| 2. Развитие системы информационно-вычислительного<br>обеспечения управления транспортным комплексом .....                              | 92  |
| 3. Методы оценки эффективности транспортного обес-<br>печения народного хозяйства .....                                                | 106 |
| Г л а в а IV. Комплексное совершенствование управления ав-<br>томобильным транспортом .....                                            | 119 |
| 1. Автотранспортный комплекс в народном хозяйстве .....                                                                                | 121 |
| 2. Комплексная программа совершенствования управления<br>автомобильным транспортом общего пользования .....                            | 131 |
| Приложение. Основные этапы развития государственной сис-<br>темы регулирования и управления транспортной<br>деятельностью в СССР ..... | 154 |

И.А.Бутин,  
Н.Г.Калинин,  
В.С.Мокров

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Издательство  
Московского  
университета  
1984

Б у т и н И.А., К а л и н и н Н.Г., М о к р о в В.С. Транспортный комплекс социалистической экономики. — М.: Изд-во Моск. ун-та, 1984, 188 с.

В монографии исследуются место и роль транспортного комплекса в социалистическом общественном производстве, его специфические особенности как объекта управления, рассматриваются вопросы организации взаимодействия различных видов транспорта, а также методологические и методические принципы долгосрочной программы развития транспортного комплекса и его системы управления.

Книга рассчитана на студентов и аспирантов экономических вузов, а также научных работников и специалистов, работающих в области совершенствования управления общественным производством и транспортом.

Печатается по постановлению  
Редакционно-издательского совета  
Московского университета

Рецензенты:

доктор технических наук В.С. М о л я р ч у к,  
доктор экономических наук И.Г. Ш и л и н,  
кандидат экономических наук К.В. П а п е н о в

Игорь Алексеевич БУТИН,  
Николай Григорьевич КАЛИНИН,  
Виктор Степанович МОКРОВ  
ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Зав. редакцией Н.А. Рябкина, редакторы Е.В. Завадская, Т.Г. Трубицына, переплет художника В.П. Григорьева, художественный редактор Е.М. Демина, технический редактор М.Ю. Завражнова, корректоры В.П. Кададинская, Л.А. Костылева

Тематический план 1984 г. № 177  
ИБ № 2708

Подписано к печати 27.11.84. Л-92832. Формат 60х90 1/16. Бумага офс. № 1. Офсетная печать. Усл. печ. л. 11,75. Уч.-изд. л. 12,30. Тираж 920 экз. Заказ **2125** Цена 1 р. 80 к. Изд. № 2708

Набор выполнен в ордена "Знак Почета" издательстве Московского университета. 103009, Москва, ул. Герцена, 5/7. Типография ордена "Знак Почета" изд-ва МГУ. 119899, Москва, Ленинские горы

Б 0604020100 - 088 177-84  
077(02)-84

© Издательство Московского университета, 1984 г.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Масштабы и сложность современного общественного производства, развитие в нем различных форм специализации, комбинирования и кооперации обуславливают быстрый рост и многообразие отраслевых, межотраслевых, организационно-технологических и других обменных пространственно-временных связей. Материальная реализация этих связей осуществляется различными видами транспорта, функционирующими в народном хозяйстве как единый транспортный комплекс. Согласованное и сбалансированное функционирование транспорта – необходимое условие эффективного развития общественного производства, так как перемещение грузов и работников является важнейшим фактором результативного общественного производства, обеспечивая и само производство как исходный момент движения общественного организма, и конечное потребление как замыкающее звено общественного воспроизводства. В настоящее время реализация народнохозяйственных, отраслевых и территориальных планов экономического и социального развития во всевозрастающей степени зависит от полного и своевременного обеспечения перемещения грузов и пассажиров в народном хозяйстве.

КПСС и Советское правительство придают большое значение развитию транспорта, поскольку "в государстве столь обширном, как наше, совершенно особую роль играет транспорт. Роль и экономическую, и политическую, и ... психологическую,

Без хорошо работающего транспорта очень трудно обеспечивать и ускоренное развитие всех республик, и дальнейшее углубление их экономического сотрудничества. Но транспорт важен не только для решения сугубо хозяйственных задач. Развитие транспорта, дорожной сети, приближая село к городу, будет в немалой мере способствовать, например, закреплению и кадров на селе. Поможет это, конечно, и решению большой социальной задачи – рациональному и гибкому использованию трудовых ресурсов. Обеспечивая повседневные человеческие контакты в масштабах всего Советского Союза, живые связи между всеми республиками и районами страны, транспорт послужит приобщению людей к достижениям <sup>1</sup>социалистической цивилизации в самом широком смысле слова".

На XXVI съезде КПСС отмечалось: "Учитывая серьезность и масштабы скопившихся на транспорте проблем ... решить их

---

<sup>1</sup> Коммунист, 1983, № 1.

возможно лишь на основе долговременной комплексной программы. Разработка такой программы предусмотрена Основными направлениями<sup>2</sup>. Центральным звеном долговременной комплексной программы развития транспорта и соответствующих отраслевых программ являются мероприятия по совершенствованию организации и методов управления системой транспортного обеспечения народного хозяйства, развивающие и конкретизирующие положения постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 28 октября 1982 г. "Об улучшении планирования, организации перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности работы предприятий и организаций транспорта".

На ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС было указано: "Политбюро обеспокоено положением дел на транспорте. Министерство путей сообщения по-прежнему не обеспечивает потребности народного хозяйства в перевозках топлива, леса, других грузов"<sup>3</sup>. Несмотря на определенную нормализацию показателей деятельности транспорта в 1983 г., большую устойчивость в его работе, достигнутую за счет укрепления дисциплины, повышения организованности и улучшения социальных условий на транспорте, транспорт еще не удовлетворяет в должных объеме и ритме транспортные потребности народного хозяйства и населения, что приводит к нарушениям в производственных циклах, снижению темпов экономического роста, потерям трудового времени, ухудшению пропорциональности и сбалансированности и, как результат, к общему снижению эффективности общественного производства.

На декабрьском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС было еще раз подчеркнуто, что работа транспорта требует неослабного внимания хозяйственных, партийных и советских органов, поскольку, несмотря на наметившиеся положительные тенденции, на нем больше чем где-либо резервов и неиспользуемых возможностей, которые можно в короткие сроки привести в действие.

В монографии обосновывается необходимость создания единой концепции системы транспортного обеспечения народного хозяйства на основе изучения современных требований общественного производства к транспортной деятельности, тенденций развития системы управления транспортными отраслями, ретроспективного анализа организационных форм управления транспортной деятельностью, опыта работ по комплексному совершенствованию управления транспортом в СССР и других социалистических странах. Исследуются проблемы повышения эффективности деятельности транспорта, связанные

---

<sup>2</sup> Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981, с. 39.

<sup>3</sup> Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС, 22 ноября 1982 г. М., 1983, с. 15.

с комплексным совершенствованием системы управления транспортным обеспечением народного хозяйства, приведением в действие резервов и возможностей транспорта.

Деятельность транспорта, являясь необходимым компонентом общественного производства, специфична в своих конкретных проявлениях. Транспорт рассматривается авторами как сложный системный объект со следующих его взаимосвязанных и взаимообусловленных сторон: во-первых, как особая сфера материального производства и общее условие его осуществления, во-вторых, как ведущая отрасль производственной инфраструктуры, в-третьих, как интегрированный комплекс транспортных отраслей и подотраслей народного хозяйства и, в-четвертых, как организационно-обособленная система технических средств и технологических процессов транспортного обеспечения народного хозяйства с единым механизмом управления данной системой.

Проведенный анализ развития транспорта позволяет сделать вывод о том, что проблеме эффективного обеспечения растущих потребностей общественного производства и населения в транспортной деятельности можно решить в значительной мере путем последовательного совершенствования организации управления транспортными процессами народного хозяйства в рамках единого транспортного комплекса, объединяющего через общий организационно-экономический механизм деятельность отраслевых транспортных систем, путем единого процесса планирования и оперативного управления перевозок, а также путем обеспечения технологически рационального соотношения между подвижным составом, транспортной сетью, средствами погрузки-разгрузки, ускоренного и согласованного технического совершенствования транспортных средств разных видов транспорта.

Исследование принципов и методов совершенствования управления комплексом транспортных отраслей народного хозяйства и отдельными транспортными отраслями, рассматриваемыми как функциональные подсистемы единого транспортного комплекса, — необходимый компонент процесса разработки научно обоснованной и методологически единой концепции системы транспортного обеспечения народного хозяйства.

Авторы выражают искреннюю признательность Н.С.Барабашевой, В.И.Белякову-Бодину, П.Г.Кузнецову, В.П.Кусакину за научно-практическую помощь при обсуждении теоретических основ концепции совершенствования управления системой транспортного обеспечения народного хозяйства, а также И.А.Быstryковой, Н.В.Воробьевой и О.А.Селивановой — за техническую помощь при сборе материалов и подготовке рукописи монографии к печати. Авторы благодарят также рецензентов за проявленные ими доброжелательность и конструктивный подход.

Предисловие, главы 1-4 и Приложение написаны совместно И.А.Бутиным и Н.Г.Калининым, кроме § 1 главы 3 и § 1 главы 4, написанных ими совместно с В.С.Мокровым.

МЕСТО И ФУНКЦИИ ТРАНСПОРТА  
В ОБЩЕСТВЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ

Развитой социализм как ступень общественного прогресса характеризуется высокой степенью зрелости и системности всех сфер и отраслей общественной жизни. В экономической сфере развитой социализм характеризуется наличием мощных производительных сил, управляемых по единому плану с единой системой целей, устойчивыми и высокими темпами развития производства и роста производительности труда на основе повышения степени производственной организованности и ускорения использования новых достижений науки и техники, постоянно растущим благосостоянием народа.

"Развитое социалистическое общество как система отличается исключительным богатством образующих ее компонентов, разветвленной иерархической структурой, активным осуществлением функций, богатейшими связями с природой и социальной средой. Это относительно устойчивая, но чрезвычайно динамичная система, исторической перспективой функционирования и развития которой является коммунизм — наивысший тип общественной системности, целостности. Как системе развитому социализму присущи прочное органичное взаимодействие компонентов, небывалое структурное и функциональное единство" <sup>1</sup>.

Как отмечалось в решениях XXVI съезда КПСС, устойчивый поступательный рост социалистической экономики предполагает последовательную интенсификацию общественного производства, повышение эффективности и качества всей работы, поскольку возможности экстенсивного экономического роста ограничены. Решение этих задач требует постоянных поисков резервов интенсификации организационной и технологической деятельности всех отраслей общественного производства, постоянного анализа всех возможных путей повышения целесообразности, результативности и экономичности производства, ускорения научно-технического прогресса.

К.Маркс писал: "Переворот в способе производства, совершившийся в одной сфере промышленности, обуславливает переворот в других сферах. Это относится прежде всего к таким отраслям промышленности, которые переплетаются между собой как фазы одного общего процесса, хотя общественное разделение труда до такой степе-

---

<sup>1</sup> Афанасьев В.Г. Некоторые проблемы управления в развитом социалистическом обществе. — В кн.: Научное управление обществом. Вып. 13. М., 1980, с. 71.



ни изолировало их, что каждая из них производит самостоятельный товар... Но именно революция в способе производства промышленности и земледелия сделала необходимой революцию в общих условиях общественного процесса производства, т.е. в средствах связи и транспорта" 2.

Задача главы I данной работы состоит в выявлении и анализе тех современных особенностей развития общественного производства и системы управления единым народнохозяйственным комплексом, которые определяют характер развития системы транспортного обеспечения народного хозяйства. В ней рассматриваются вопросы пространственно-временной организованности общественного производства, роль и место транспорта в обеспечении обменного взаимодействия отраслей общественного производства.

# 1. Требования общественного производства к системе транспортного обеспечения народного хозяйства

На XXVI съезде КПСС была определена главная задача одиннадцатой пятилетки, которая 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 3.

При определении интенсивного типа общественного производства в соответствии с основными положениями марксистско-ленинской политекономии экономисты исходят из принципа, сформулированного К.Марксом: "... Через известные промежутки времени совершается воспроизводство, и притом - если рассматривать его с общественной точки зрения, - воспроизводство в расширенном масштабе: расширенном экстенсивно, если расширяется только поле производства; расширенным интенсивно, если применяются более эффективные средства производства" 4.

Среди современных социально-экономических условий интенсивного развития общественного производства, определяющих возможность перехода к использованию более эффективных средств произ-

---

2 Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 23, с. 395.

3 Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981, с. 139.

4 Маркс К., Энгельс Ф. Соч., т. 24, с. 193.

водства или к более эффективному использованию наличных средств производства, академик Т.С.Хачатуров называет технический прогресс и развитие науки, рост производительности труда и снижение трудоемкости продукции, рациональное использование материальных ресурсов и их экономию, повышение эффективности капитальных вложений и расширенное воспроизводство основных фондов, лучшую организацию управления народным хозяйством <sup>5</sup>.

Большое влияние на уровень производительности труда, который является обобщающим показателем эффективности и интенсивности производства, оказывает в настоящее время так называемый дефицит трудовых ресурсов. Главными причинами этого "дефицита" являются недостаточно рациональная структура трудовых затрат и имеющаяся доля ручного труда в некоторых отраслях народного хозяйства, в том числе в транспортной сфере. Среди основных неэффективно трудопоглощающих областей производства выделяются сборочное машиностроение, транспортно-складские и упаковочные операции, техническое обслуживание и ремонт. В 1981 г. на сборочных работах было механизировано всего 25-30 % от общего объема таких работ, а автоматизировано не более 6 % <sup>6</sup>.

Пути технического преодоления такого положения известны, это - внедрение механизированной оснастки и инструмента, станков с программным управлением, роботов и манипуляторов, а в дальнейшем роботизированных технологических комплексов, управляемых мини-ЭВМ и микропроцессорами.

По данным ЦСУ СССР, в 1981 г. число занятых на операциях транспортировки, погрузки, выгрузки и упаковки грузов составляло от 26 до 33 % численности работников в различных отраслях народного хозяйства, а производительность их труда была в 2-3 раза ниже, чем в основном производстве. Причем потребности народного хозяйства в подъемно-транспортном оборудовании удовлетворяются в целом на 70 %, в конвейерах и транспортерах - на 65 %, в складском оборудовании - на 30 - 33 % <sup>7</sup>.

Сокращение доли ручного труда в названных областях производства может существенно снизить дефицит трудовых ресурсов. Научно-техническая подготовка конструктивных решений, обеспечивающих такое сокращение, проведена в настоящее время почти полностью.

В соответствии с решениями XXVI съезда КПСС была разработана целевая комплексная научно-техническая программа "Создание и производство технических средств для механизации и автоматизации подъемно-транспортных, погрузочно-разгрузочных и складских работ в промышленности, сельском хозяйстве, строительстве

---

<sup>5</sup> См.: Х а ч а т у р о в Т. Новые перспективы экономического и социального развития СССР. - Вопросы экономики, 1981, № 1, с. 5.

<sup>6</sup> Коммунист, 1981, № 11, с. 24.

<sup>7</sup> Там же, с. 25-26.

и на транспорте", для реализации которой был создан Межведомственный координационный совет <sup>8</sup>.

При разработке этой программы были учтены недостатки предыдущих научно-технических программ по данной тематике. В частности, помимо создания опытных партий новых машин и механизмов были предусмотрены адресные задания по их серийному производству, а также задания по решению ряда организационных задач, связанных с управлением всей сферой погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работ.

Принятое постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР "Об усилении работы по экономии и рациональному использованию сырьевых, топливно-энергетических и других материальных ресурсов" (июнь, 1981 г.) определяет техническую и экономическую политику использования материальных ресурсов в условиях возрастающего удорожания добычи сырья и топлива, а также сокращения прироста разведанных запасов полезных ископаемых. В соответствии с этим постановлением при разработке и реализации планов социального и экономического развития отраслей народного хозяйства необходимо обеспечить решение следующих задач <sup>9</sup>:

усилить ориентацию производственной деятельности на опережение роста конечных результатов по сравнению с материальными затратами;

совершенствовать формы организационного взаимодействия отраслей народного хозяйства в направлении всемерного снижения энерго- и материалоемкости производства, максимального извлечения полезных ископаемых из недр, комплексной переработки сырья;

обеспечить широкое внедрение научно-технических разработок и технологических решений, повышающих эффективность использования конструкционных и других материалов, топливно-энергетических и сырьевых ресурсов, создание необходимых для этого орудий труда, систем машин, высокоэкономичных малоотходных и безотходных технологических процессов;

обеспечить резкое сокращение потерь и отходов сырья и материалов на всех стадиях их обработки, хранения и транспортировки, более полное использование в производстве вторичных ресурсов и попутных продуктов;

обеспечить первоочередное выделение капитальных вложений, оборудования и мощностей строительных организаций для проведения мероприятий по экономии материальных ресурсов.

Среди организационно-экономических условий перехода к интенсивному типу развития важное место занимает достижение доста-

---

<sup>8</sup> Экономическая газета, 1983, № 24, с. 2.

<sup>9</sup> Коммунист, 1981, № 10, с. 9.

точного уровня гибкости и мобильности производственного аппарата и системы **управления**, способности быстро и целенаправленно реагировать на изменение потребностей общественного механизма и на изменения в потенциальных производительных силах, вызываемые научно-техническим прогрессом.

Отметим, и это особенно важно при выявлении требований к системе транспортного обеспечения народного хозяйства, что элементы современных систем средств труда все в большей степени становятся функциональными звеньями целостных технологических процессов вплоть до народнохозяйственных масштабов и соответствующих систем машин по переработке предметов труда.

Усиление целостности производственного аппарата материально-технической базы социалистического производства идет в следующих основных направлениях: повышение степени связанности и неразрывности технологических линий; уменьшение числа стадий в процессах превращения предметов труда в готовые продукты, переход к малооперационным и малоотходным технологиям; усиление степени автоматизации действий по управлению элементами производственного аппарата; увеличение пространственных масштабов и территориальной рассредоточенности технологически связанных ячеек производства; усиление уровня проектно-технологической и эксплуатационной увязки всех элементов производства, внедрение систем стандартов на унифицированные по функциональному назначению модульные компоненты технических систем; увеличение уровня замкнутости технологических процессов в экологическом смысле, уменьшение физико-химических воздействий на окружающую среду.

Данные объективные тенденции развития производительных сил делают необходимым проведение широкой специализации предприятий, входящих в качестве элементов в пространственно рассредоточенные и устойчиво кооперированные производственно-экономические системы типа производственных объединений.

В силу этого, новые, повышенные требования предъявляются к производственной инфраструктуре. Причем, если на предыдущей стадии развития народного хозяйства с упором на универсальные предприятия в качестве первичных ячеек производства и на развитие предметной специализации этих предприятий производственная инфраструктура (транспорт, связь, материально-техническое снабжение, инженерные коммуникации, энергетические сети и т.д.) обеспечивала преимущественно процесс обращения, то в современных условиях все более массового распространения подетальной и технологической специализации производственная инфраструктура становится неотъемлемым организационно-технологическим атрибутом общественного производства, обеспечивает весь комплекс гарантированных по срокам, объемам и ассортименту адресных кооперированных поставок. В свою очередь это приводит к необходимости ускоренного развития "капиллярных", сетевых элементов системы обеспечения обобщенных взаимодействий общественного производства.

Технологической основой транспорта, определяющей общую эффек-

тивность производственной инфраструктуры сферы материального производства, являются сеть путей сообщения и транспортные узлы. Как считают специалисты ИКТП при Госплане СССР, магистрализация транспортных коммуникаций должна быть дополнена развитием транспортной инфраструктуры производственно-территориальных и региональных агропромышленных комплексов, т.е. магистралью и транспортным, распределительным узлом нужна соответствующая подводящая и разводящая сеть.

Интересные данные для прогнозирования развития транспортных сетей дает исследование эволюции их топологии (геометрической структуры). В работе С.А.Тархова<sup>10</sup> показано, что механизм формирования топологии региональных транспортных сетей сухопутных видов транспорта, в том числе и сетей городского транспорта, описывается однотипными закономерностями. Отмечено, что циклические структуры характерны для центральных частей транспортных сетей моноцентрических городов и экономически развитых территорий, древовидные структуры – для транспортных сетей срединной и окраинной частей городов и для экономически менее развитых районов, коннекционная (лучевидная или с отдельными связями) структура – для транспортных сетей слабо развитых, осваиваемых территорий и для линейных и полицентрических городов. Причем каждая транспортная сеть в своей эволюции стремится изменить свою морфологию в соответствии с типовым рядом "древовидная – циклическая – ячеистая сеть".

Данные особенности геометрических структур транспортных сетей совпадают с прогрессивными принципами развития региональных систем производительных сил. Например, в программе хозяйственного освоения зоны БАМа на осевую главную магистраль "наизываются" территориально-производственные комплексы (ТПК) с широкими производственными связями как внутри каждого ТПК, так и между ними.

Доступные и надежные способы перевозки пассажиров и грузов, развернутые в удобные для пользователей сети транспортных коммуникаций, служат своеобразным катализатором экономического и социального развития отраслей и регионов и одной из основных предпосылок эффективного общественного разделения труда.

Развитие транспорта во всемирном масштабе, внутри экономических сообществ и внутри отдельных стран будет идти, как считают специалисты, высокими темпами вплоть до 2000 г. Это определяется следующими факторами: ростом численности населения мира и изменением географической структуры его расселения; углублением процесса индустриализации; расширением мировой торговли вследствие углубления процесса международного разделения труда; ростом уровня жизни населения. Известно, что существующие тран-

---

<sup>10</sup> См.: Т а р х о в С.А. Топология транспортных сетей. – В кн.: Проблемы развития производственной инфраструктуры. М., 1981, с. 115–117.

спортивные системы не в состоянии справиться с теми объемами перевозок и требованиями к качеству транспортной деятельности, которые уже существуют или ожидаются в недалеком будущем. Во многих регионах достигнут предел пропускной способности транспортных средств как в целом, так и по некоторым важным массовым грузам.

В.И. Ленин в "Наброске плана научно-технических работ" выдвинул базовые требования к рационализации размещения промышленности, которое должно осуществляться "с точки зрения близости сырья и возможности наименьшей потери труда при переходе от обработки сырья ко всем последовательным стадиям обработки полуфабрикатов вплоть до получения готового продукта"<sup>11</sup>. Отсюда следует, что необходимо всемерно повышать эффективность общественных трудовых затрат на производство конечного продукта и эффективность транспортных операций с максимально возможным сокращением транспортных затрат.

Как отмечалось на декабрьском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС, большие резервы и возможности улучшения работы транспорта связаны с сокращением нерациональных перевозок грузов. Предложено безотлагательно разработать необходимые меры по наведению должного порядка в размещении, специализации и кооперировании производства, ликвидации многих встречных, ненужных перевозок, обременительных для всей экономики.

Планирование размещения производства осуществляется на основе рекомендаций Межведомственной комиссии по рационализации перевозок грузов при Госплане СССР. Суммарные народнохозяйственные затраты на производство и транспортировку продукции до потребителя должны быть минимальными. Для решения задачи устранения встречных, излишне дальних и других нерациональных перевозок осуществляется широкий круг мероприятий. Среди них — строительство новых нефтеперерабатывающих заводов в районах потребления нефтепродуктов, расширение использования трубопроводного транспорта, увеличение объемов углеобогащения, использование на электростанциях рациональных видов топлива, увеличение лесоперерабатывающих мощностей в районах массовой заготовки древесины, развитие производства железобетонных изделий, нерудных и стеновых материалов в районах с их дефицитом, широкое развитие обменных операций однородной продукцией между министерствами и ведомствами, увеличение складских емкостей в пунктах переработки зерна и улучшение размещения элеваторно-складского хозяйства, развитие мукомольной промышленности на востоке страны, приближение предприятий комбикормовой промышленности к местам потребления<sup>12</sup>.

В настоящее время, по оценке Межведомственной комиссии по рационализации перевозок, объем нерациональных перевозок грузов по железным дорогам составляет 6–7 %. За девятую пятилетку оказалось возможным сократить непроизводительную работу железнодорожного транс-

---

<sup>11</sup> Ленин В.И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 228.

<sup>12</sup> Экономическая газета; 1982, № 16, с. 2.

портана 130 млрд. т·км, в десятой пятилетке этот показатель увеличился до 150 млрд. т·км, что составляет 4–5% годового грузооборота, или 75 % прироста транспортной работы за 1976–1980 гг. <sup>13</sup> В целом в десятой пятилетке улучшение размещения производительных сил и другие мероприятия обеспечили относительное сокращение транспортных издержек народного хозяйства более чем на 500 млн. руб., позволили сэкономить на транспорте почти 1,5 млн. т условного топлива <sup>14</sup>.

В современных условиях и в перспективе необходимо располагать наиболее полным комплексом данных о пространственно-временном размещении ресурсных источников и о производственных возможностях вовлечения этих ресурсов в целесообразную социально-экономическую деятельность по удовлетворению потребностей общественного производства. Причем реализовать этот комплекс данных надо в активно действующей человеко-машинной системе информационно-вычислительного обеспечения управления общественным производством.

Динамика пассажирских перевозок на всех видах транспорта показывает увеличение транспортной мобильности населения, что связано в первую очередь с ростом благосостояния и повышением общего уровня культурного развития, вызывающего потребность в расширении социально-культурных связей, туризме и т.д. В 1960 г. на одного жителя нашей страны приходилось в среднем 1,1 тыс. пасс.км во внегородском сообщении на всех видах транспорта, в 1970 г. – 2,1 тыс., в 1975 – 2,6 тыс., в 1980 г. – 3,5 тыс. пасс.км. За этот же период, т.е. с 1960 по 1980 г., число поездок в год на человека на всех видах транспорта во всех видах сообщения возросло в 6,6 раза, с 65 поездок в 1960 г. до 430 в 1980 г. <sup>15</sup>

В настоящее время пребывание пассажиров на транспорте (исключая туристские круизы по речным и морским маршрутам) практически всегда связано с выключением человека из активной деятельности вследствие интенсивных физико-химических воздействий – шума, вибрации, резких изменений освещенности, некачественной воздушной среды и т.д. Все это создает сильную психофизиологическую и моральную напряженность с длительным последствием. Поэтому большую социально-экономическую ценность будет иметь превращение пребывания пассажиров в транспортном средстве в отдых, в актуально свободное время. Такое превращение будет способствовать расширенному воспроизводству трудового потенциала общества. Кроме того, повышенный комфорт в транспортных средствах позволит увеличить и ресурсы индивидуального рабочего времени, например, для учебных занятий и общения.

---

<sup>13</sup> См.: Б и р ю к о в В.Е., К о з и н Б.С., К у н а х о - в и ч Г.Д. Рационализация перевозок грузов. М., 1982, с. 20.

<sup>14</sup> См.: Там же, с. 28.

<sup>15</sup> См.: В е л и к а н о в Д.П. Фундаментальные научные проблемы транспорта. – Вестник АН СССР, 1981, № 8, с. 70.

Реальное сокращение затрат транспорта и экономия материальных и энергетических ресурсов могут быть обеспечены также за счет развития системы информационно-вычислительного обеспечения управления, включая средства видеотелефонной связи и, главное, процедуры автоматизированного человеко-машинного диалога по согласованию планов, программ и графиков производственно-экономической деятельности "по горизонтали", т.е. по цепи организационного и технологического сопряжения участников достижения заданных конечных результатов. Это позволит сократить количество служебных пассажирских перевозок.

Основные показатели экономического и социального развития СССР в 70-е годы, представленные в материалах XXVI съезда КПСС (табл. 1), показывают, что темпы роста грузооборота всех видов транспорта отстают от темпов роста валового общественного продукта, продукции промышленности, капитальных вложений, розничного товарооборота.

Производственная инфраструктура, как считают многие экономисты, имеет следующие основные функции: перемещение (транспортирование) продукта от производителя до потребителя; накопление и хранение средств производства (орудий и предметов труда) перед производственным потреблением; обмен информацией о движении общественного продукта <sup>16</sup>. Деятельность агрегированных отраслей производственной инфраструктуры (транспорт, материально-техническое снабжение и заготовки, связь) можно определить как создание общих условий общественного процесса производства, без которых невозможны оптимальная пространственно-временная организация производства, соединение процессов производства и потребления, процесс воспроизводства в целом.

В 1982 г. на отрасль инфраструктуры материального производства приходилось более 23 % основных производственных фондов, 5-6 % стоимости валового общественного продукта и 10-12 % национального дохода страны <sup>17</sup>. Завершение в 80-х годах процесса перевода социалистической экономики на интенсивный тип развития требует опережающего развития производственной инфраструктуры, главным образом транспорта и материально-технического снабжения.

Определим систему целей транспортного обеспечения народного хозяйства. Рассмотрим для этого более подробно функции транспорта в общественном воспроизводстве, его влияние на основные составляющие воспроизводственного процесса.

Преодоление пространственно-временной разобщенности компонентов в производительной деятельности (предметов труда, средств труда и живого труда) является атрибутом практически любого вида

---

<sup>16</sup> Строительство материально-технической базы коммунизма в 2-х т. Т.1. Под ред. Л.М.Гатовского, Е.И.Капустина, С.А.Хейнмана. М., 1982, с. 204.

<sup>17</sup> Там же.



Основные показатели экономического и социального развития СССР в 70-е годы (млрд. руб. в сопоставимых ценах)

| Показатели                                                        | 1970 г. | 1980 г. | 1980 г.<br>(в % к<br>1970 г.) | Среднегодовые уровни      |                                                   |
|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------|
|                                                                   |         |         |                               | девятая<br>пятилет-<br>ка | десятая пятилетка<br>(в % к девятой<br>пятилетке) |
| Валовой общественный продукт                                      | 637     | 1061    | 167                           | 989                       | 129                                               |
| Национальный доход, использованный<br>на потребление и накопление | 282     | 437     | 155                           | 409                       | 124                                               |
| из них на потребление                                             |         |         |                               |                           |                                                   |
| и непроизводственное строительство                                | 219     | 354     | 162                           | 325                       | 126                                               |
| Продукция промышленности                                          | 352     | 627     | 178                           | 581                       | 133                                               |
| Продукция сельского хозяйства<br>(среднегодовое производство)     | 100,4   | 123,7   | 123                           | 123,7                     | 109                                               |
| Капитальные вложения                                              | 80,6    | 133,5   | 166                           | 98,6                      | 129                                               |
| Основные производственные фонды<br>(на конец года)                | 531     | 1149    | 216                           | -                         | -                                                 |
| Общественные фонды потребления                                    | 63,9    | 116,5   | 182                           | 78,6                      | 134                                               |
| Розничный товарооборот                                            | 158,1   | 268,5   | 170                           | 191,4                     | 129                                               |
| Грузооборот всех видов транспорта<br>(млрд. тонно-километров)     | 3829    | 6165    | 161                           | 4625                      | 126                                               |

И с т о ч н и к: Материалы XXVI съезда КПСС. М., 1981, с. 32, 36.