



Ш. П. БЛАНК
А. А. МИТАИШВИЛИ
В. А. ЛЕГОСТАЕВ

ЭКОНОМИКА
ВНУТРЕННЕГО
ВОДНОГО
ТРАНСПОРТА



Шлиома Пинхусович Бланк
Александр Августович Митаишвили
Виктор Алексеевич Легостаев

Экономика внутреннего водного транспорта

Предметный указатель составлен *Г. А. Новиковой*

Переплет художника *Е. Б. Шапалиной*

Технический редактор *В. А. Бодрова*

Корректор-вычитчик *Н. И. Шумова*

Корректор *В. А. Спиридонова*

ИБ № 1513

Сдано в набор 20.04.83.	Подписано в печать 14.10.83.	Т-19172.
Формат 60×90 ¹ / ₁₆ .	Бум. тип. № 1.	Гарнитура литературная.
Усл. печ. л. 29,0.	Усл. кр.-отт. 29,0.	Уч.-изд. л. 34,99.
Тираж 8500. Заказ 1593. Цена 1 р. 50 к.		
Изд. № 1-1-1/12 № 9566		

Ордена «Знак Почета» издательство «ТРАНСПОРТ»,
107174, Москва, Басманный туп., 6а

Московская типография № 4 Союзполиграфпрома
при Государственном комитете СССР
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли
129041, Москва, Б. Переяславская ул., д. 46

Ш. П. Бланк,
А. А. Митаишвили,
В. А. Легостаев

ЭКОНОМИКА ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Издание второе,
переработанное
и дополненное

Допущено
Управлением кадров
и учебных заведений
Минречфлота РСФСР
в качестве учебника для вузов
водного транспорта



МОСКВА «ТРАНСПОРТ» 1983

Ш. П. Бланк, А. А. Митишвили, В. А. Легостаев. Экономика внутреннего водного транспорта: Учебник для вузов водн. трансп. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1983. — 463 с.

Освещена роль внутреннего водного транспорта в единой транспортной системе СССР, показано его развитие. Рассмотрены основные принципы планирования и организации управления работой внутреннего водного транспорта, методы планирования перевозок, определения экономической эффективности капитальных вложений и внедрения новой техники, вопросы повышения эффективности и качества работы. Изложены основы планирования себестоимости, производительности труда, ценообразования, финансов и организации хозяйственного расчета, а также пути улучшения использования основных производственных фондов и других экономических показателей работы предприятий внутреннего водного транспорта.

Для студентов инженерно-экономической специальности. Может быть использован инженерно-техническими работниками предприятий и организаций внутреннего водного транспорта для повышения экономических знаний, а также слушателями народных университетов.

Ил. 11, табл. 38.

Рецензенты: Н. Я. Долгов, канд. экон. наук; Кафедра экономики и эксплуатации водного транспорта Горьковского института инженеров водного транспорта

Заведующий редакцией В. А. Галкин
Редактор Г. А. Новикова

ПРЕДИСЛОВИЕ

Основным направлением экономической стратегии Коммунистической партии является повышение эффективности общественного производства и качества работы во всех отраслях народного хозяйства.

Повышение эффективности общественного производства обусловлено улучшением всех экономических показателей работы социалистических предприятий, наиболее рациональным использованием основных производственных фондов, материальных, трудовых и денежных ресурсов.

Для решения этих ответственных задач особо важное значение приобретает экономическая подготовка инженерно-технических работников. На современном этапе коммунистического строительства с его высокими темпами научно-технического прогресса, качественными изменениями в экономике производства и характере труда возрастают требования к экономическому образованию кадров, как это подчеркивается в постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О дальнейшем улучшении экономического образования и воспитания трудящихся» (1982 г.). Экономическая подготовка — важное условие повышения научного уровня хозяйствования, осуществления намеченной XXVI съездом КПСС программы развития народного хозяйства.

В общей системе экономической подготовки большое значение имеет изучение отраслевых экономических наук, цель которых — вооружить инженерно-технических, хозяйственных работников знанием объективных экономических законов социализма и методов их использования для успешного решения задач социалистического строительства, стоящих перед данной отраслью народного хозяйства.

Изучение научно-методических вопросов и конкретных путей повышения эффективности и качества работы внутреннего водного транспорта является важнейшей конечной задачей рассматриваемого курса. При этом большое внимание уделяется научному обобщению богатого опыта социалистического строительства, изучению передовых методов труда в различных звеньях сложного хозяйства внутреннего водного транспорта, методов, направленных на совершенствование его работы в целом.

Опыт социалистического строительства получает свое концентрированное выражение в экономической политике советского государства, в решениях партии и правительства по хозяйственным

вопросам. Поэтому в процессе изучения курса студенты должны широко пользоваться материалами партийных съездов и пленумов ЦК КПСС, а также соответствующих правительственных постановлений.

Теоретической основой экономики внутреннего водного транспорта является марксистско-ленинская политическая экономия. Учитывая это, студенты должны приступить к изучению настоящего курса после глубокого овладения знаниями в области политической экономии.

Первое издание учебника вышло в 1972 г. Во второе издание внесены существенные изменения и дополнения; исключено изложение основ бухгалтерского учета, поскольку эти вопросы изучаются в соответствующих специальных курсах; введена глава «Основные фонды предприятий внутреннего водного транспорта»; глава «Внутренний водный транспорт зарубежных стран» дополнена разделом, освещающим опыт работы этого вида транспорта в социалистических странах; в главу «Экономическое обоснование проектов и планирование капитального строительства на внутреннем водном транспорте» включена методика определения экономической эффективности использования новой техники; полностью переработаны гл. I, III, VI; обновлен материал других глав.

Гл. I—VI написаны д-ром экон. наук проф. А. А. Митаишвили, гл. VII—IX, XI, XII — проф. Ш. П. Бланком, предисловие, гл. X, XIII — д-ром экон. наук проф. В. А. Легостаевым.

Авторы

**ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТА.
ПРЕДМЕТ И МЕТОД ЭКОНОМИКИ
ТРАНСПОРТА**

**§ 1. ЕДИНЫЙ НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС СССР
И РОЛЬ ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА**

За короткий исторический период после Великой Октябрьской социалистической революции в нашей стране под руководством Коммунистической партии успешно претворен в жизнь ленинский план построения социализма. Завершено строительство социализма в основном, построено развитое социалистическое общество, создается материально-техническая база коммунизма.

Развитое социалистическое общество представляет собой закономерный этап становления коммунистической формации. Характерными его чертами являются высокая степень зрелости общественных отношений; соединение достижений науки и техники с преимуществами, присущими социалистической системе хозяйства; решительный поворот к интенсивным формам и методам развития экономики; курс на повышение эффективности и качества труда и производства.

Характер способа производства, единство цели, высокий уровень, взаимосвязь и взаимообусловленность всех фаз общественного воспроизводства (производства, распределения, обмена и потребления) превратили экономику развитого социализма в единый народнохозяйственный комплекс, функционирующий и развивающийся по единому плану в интересах всего общества.

Народнохозяйственный комплекс СССР — это органичное единство взаимосвязанных, взаимодействующих и планомерно, пропорционально развивающихся отраслей общественного производства, объединенных для достижения определенных социально-экономических задач в интересах всего общества и каждого его члена. Комплексность развития советской экономики — огромное завоевание социализма, одно из проявлений его превосходства над капитализмом.

В капиталистическом обществе, основанном на господстве частной собственности на средства производства, существуют обособленные отрасли хозяйства, монополистические объединения и предприятия, которые ведут между собой ожесточенную конкурентную борьбу. Развитие экономики в целом происходит стихийно, анархично. Определяющими в условиях капиталистического способа производства являются не народнохозяйственные интересы, а интересы индивидуального капитала независимо от того, принадлежит этот капитал отдельным владельцам или группе капиталистов. Конечные результаты общественного производства принадлежат не производителям, а владельцам капитала.

Единый народнохозяйственный комплекс СССР создавался и развивался в определенных социальных условиях и вне их не может существовать. Основой его являются общественная социалистическая собственность на средства производства и планомерное, пропорциональное развитие отраслей народного хозяйства.

В нашей стране, где производственные отношения полностью соответствуют характеру производительных сил, социалистическая общественная собственность на средства производства и общность интересов советских людей объединяют все фазы общественного воспроизводства в единое целое, а производителей и потребителей — в сплоченный трудовой коллектив.

Высокий уровень развития экономики СССР в период развитого социализма — итог титанического труда советского народа, сумевшего под руководством Коммунистической партии и ее Центрального Комитета не только преодолеть унаследованную от царской России вековую отсталость страны, но и создать за сравнительно короткий исторический срок общественное производство, которое по масштабу, темпам роста и целевому назначению конечного общественного продукта не имеет себе равного.

Единый народнохозяйственный комплекс создавался планомерно на основе комплексности самого планирования. На необходимость этого неоднократно указывал В. И. Ленин. В работе «О продовольственном налоге» он требовал образцовой постановки «...именно «целого», т. е. не одного хозяйства, не одной отрасли хозяйства, не одного предприятия, а *суммы всех* хозяйственных отношений, *суммы всего* хозяйственного оборота»¹. С первого перспективного плана развития народного хозяйства страны — плана ГОЭЛРО, разработанного под непосредственным руководством В. И. Ленина, и до наших дней перспективные планы всегда были нацелены на обеспечение комплексности как отраслевого, так и территориального развития экономики страны. Только целенаправленное плановое распределение средств производства и трудовых ресурсов между отраслями народного хозяйства, республиками и экономическими районами страны обеспечивает согласованность и увязку между собой всех сторон общественного воспроизводства, т. е. комплексность развития народного хозяйства СССР.

«Экономика СССР, — указывается в ст. 16 Конституции нашей страны, — составляет единый народнохозяйственный комплекс, охватывающий все звенья общественного производства, распределения и обмена на территории страны»².

Производство, как определяющее звено народнохозяйственного комплекса, состоит из межотраслевых, отраслевых и территориальных комплексов. Межотраслевые и отраслевые комплексы представляют собой совокупность производств, характеризующихся однородностью потребляемых предметов труда, общностью техно-

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 43, с. 234.

² Конституция (Основной Закон) Союза Советских Социалистических Республик. М., Политиздат, 1978, с. 11.

логических процессов производства и единством экономического назначения выпускаемого конечного продукта.

Территориальные производственные комплексы характеризуются единством экономики отдельных регионов страны с определенным территориальным разделением общественного труда при специализации и территориальной концентрации производства. Их создание обеспечивает наиболее полное и эффективное использование природных богатств, материальных и трудовых ресурсов регионов как в интересах этих регионов, так и в интересах развития народнохозяйственного комплекса СССР в целом.

Производство в составе единого народнохозяйственного комплекса представлено сотнями тысяч промышленных, сельскохозяйственных, транспортных, строительных, коммунальных и иных предприятий, на которых сосредоточены огромные производственные фонды и заняты десятки миллионов работников.

К 1980 г. стоимость основных производственных фондов народного хозяйства СССР составила 1149 млрд. р. — в 48 раз больше, чем в 1917 г. Чтобы обеспечить такой гигантский рост, в Советском Союзе за 65 лет построено, восстановлено и реконструировано около 50 тыс. крупных промышленных предприятий, относящихся главным образом к отраслям тяжелой промышленности, обеспечивающей производство средств производства — основы развития всей экономики. Это позволило в 57 раз увеличить экономический потенциал страны по сравнению с 1913 г., в результате чего СССР обладает теперь национальным богатством (не считая стоимости земли и леса), превышающим 2,7 трлн. р.

В 1980 г. в нашей стране менее чем за месяц производилось столько общественного продукта и национального дохода и за 17 дней — продукции промышленности, сколько за весь 1940 г. Если царская Россия по уровню производства промышленной продукции занимала одно из последних мест в мире, то теперь СССР, производя более 1/5 мировой промышленной продукции, занимает первое место в Европе и второе в мире.

Высокие темпы развития производства сохранятся и в будущем. В соответствии с Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1980—1985 годы и на период до 1990 года продукция промышленности за пятилетие возрастет по сравнению с уровнем 1980 г. на 26—28 %. При этом продукция отраслей, производящих средства производства (группы «А»), увеличится на 26—28 %; отраслей, производящих предметы потребления (группы «Б»), — на 27—29 %. Среднегодовой объем производства продукции сельского хозяйства, достигнутый в десятой пятилетке, возрастет в 1981—1985 гг. на 12—14 %. Отличительной чертой развития общественного производства в одиннадцатой пятилетке является повышение его эффективности. Производительность общественного труда повысится за 1981—1985 гг. на 17—20 %, за счет чего будет получено не менее 85—90 % прироста национального дохода.

Динамизм развития советской экономики, ее комплексность были бы невозможны без соблюдения определенных внутриотраслевых, межотраслевых и территориальных пропорций в развитии народного хозяйства. Важным составным элементом народнохозяйственного комплекса является распределение — связующее звено между производством и потреблением. Распределение находится в прямой зависимости от способа и цели производства. Каковы способ и цель производства, таковы способ и цель распределения. Через распределение в народнохозяйственном плане устанавливаются пропорции между отраслями народного хозяйства, между производством и потреблением. В свою очередь потребление дает установку производству — что и сколько производить, определяет его структуру.

Функция распределения — обеспечение не только межотраслевых и внутриотраслевых пропорций, но и пропорций в территориальном размещении производства. Благодаря социалистическому принципу распределения в СССР достигнуто выравнивание уровня экономического развития союзных республик и экономических районов.

Важную роль в экономике СССР играет обмен. Обмен, как звено единого народнохозяйственного комплекса, по определению К. Маркса, есть лишь посредствующий момент между производством и обслуживаемым им распределением, с одной стороны, и потреблением — с другой. Следовательно, обмен необходимо рассматривать в двух аспектах: с одной стороны, как акт, заключенный в самом производстве, и с другой — как самостоятельную стадию процесса общественного воспроизводства, связанного с общественным разделением труда. Характер и формы обмена также зависят от способа производства. Он может выражаться в форме непосредственного обмена деятельностью, обмена продуктами (товарами) или товарного обращения, в форме прямого распределения продуктов или в виде различного сочетания этих форм. В условиях развитого социализма сохраняется товарная форма обмена. Он будет существовать и при коммунизме, но примет характер обмена деятельностью между людьми.

В системе единого народнохозяйственного комплекса страны транспорт занимает особое место. Он является одной из базовых отраслей, формирующих инфраструктуру народного хозяйства, обеспечивает удовлетворение постоянно растущих потребностей общества в пространственном перемещении вещественных продуктов труда и людей.

Как отрасль материального производства транспорт выполняет функцию всеобщего орудия труда и тем самым оказывает огромное влияние на динамичное развитие общественного производства, на его эффективность.

Никакое производство не может обойтись без пространственного изменения положения предмета труда, средств труда и рабочей силы. Транспорт, обеспечивая это перемещение, создает объективные условия для непрерывного функционирования общественного

производства, комплексного развития всех его отраслей. Доставляя готовый продукт труда потребителям, транспорт завершает процесс материального производства в сфере обращения и является материальной основой последнего.

Вот почему четкое функционирование транспортной системы способно ускорить процесс строительства материально-технической базы коммунизма и, напротив, недостатки в организации работы транспорта и тем более его отставание, на что было указано на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС, тормозят этот процесс, замедляя экономическое развитие народного хозяйства.

Важнейшее условие создания материально-технической базы коммунизма — дальнейшее развитие и совершенствование всех видов транспорта, которые объединяют различные отрасли народного хозяйства и отдельные экономические районы страны в единое целое.

Развитие транспорта в период создания материально-технической базы коммунистического общества характеризуется полной технической реконструкцией всех его видов; повышением мощности и маневренности транспортной системы, созданием необходимых резервов провозной и пропускной способности; комплексной механизацией и автоматизацией производственных процессов и, в первую очередь, тяжелых перегрузочных работ; координированием работы всех видов транспортных средств и обеспечением на этой основе наивысшей производительности труда.

Особенно быстрыми темпами развивается транспорт в районах Сибири, Дальнего Востока и Казахстана, где сосредоточены огромные природные богатства и где развернулось невиданное по размаху и темпам строительство.

Задача состоит в том, чтобы улучшить планирование развития транспорта и правильно установить те пропорции, которые обеспечат оптимальное сочетание уровня развития транспорта страны в целом и экономических районов, в частности, пропорции между уровнем развития народного хозяйства и определяемой им потребностью в перевозках.

Обеспечение взаимосвязей отраслей народного хозяйства и экономических районов страны — основная функция транспорта, выполняя которую транспорт оказывает активное воздействие на производство, способствует ускорению темпов воспроизводства или их замедлению. И это не только потому, что транспорт сам по себе крупнейший потребитель продукции производства, но прежде всего потому, что он является одним из решающих факторов существования общественного производства вообще, территориального размещения и организации производительных сил, в частности.

Развитие транспортной сети, реконструкция технической базы и внедрение прогрессивной технологии перевозок — неперемнное условие уменьшения транспортных издержек народного хозяйства, на долю которых в настоящее время приходится в среднем до 6—7% совокупных издержек производства и потребления.

Снижение транспортных издержек позволяет:

более рационально размещать по территории страны предприятия материало- и топливеемких отраслей промышленности, в стоимости продукции которых транспортные издержки составляют значительную долю. Снижение стоимости перевозок уменьшает привязанность материало- и топливеемких производств к источникам сырья и топлива;

шире внедрять прогрессивные формы крупного массового производства. Высокая стоимость перевозок — одна из причин, ограничивающих возможности укрупнения предприятий и, следовательно, реализации преимуществ крупного массового производства. Чем ниже транспортные издержки в цене продукции, тем, при прочих равных условиях, больше оптимальные размеры производства, уровень его концентрации;

расширять в рациональных границах специализацию и кооперирование крупного массового производства. При высоких удельных транспортных затратах специализация и кооперирование экономически ограничены. И наоборот, чем дешевле перевозки грузов на дальние расстояния, тем шире возможности специализации крупного производства и межрайонного кооперирования;

формировать и развивать производственно-территориальные комплексы, расширять их границы в межрайонном товарообмене.

Удешевление перевозок, как следствие повышения производительности труда, позволяет вместе с тем высвободить из сферы транспорта трудовые и материальные ресурсы для использования их в промышленности и сельском хозяйстве, обеспечить значительные темпы расширенного воспроизводства, высокий уровень производства промышленной и сельскохозяйственной продукции.

Роль транспорта в коммунистическом строительстве не ограничивается сугубо хозяйственно-экономическими задачами. Повышение уровня развития транспорта, организация четкой его работы на базе высокой технической оснащенности способствуют решению таких важных политических задач, как ликвидация противоположности между городом и деревней, расширение общения народов нашей страны, укрепление их дружбы, интенсивный обмен достижениями во всех отраслях народного хозяйства и областях культуры.

Велико значение транспорта и в удовлетворении потребностей населения в перевозках. Возникновение новых экономических центров и районов при создании материально-технической базы коммунизма, повышение благосостояния трудящихся, сокращение рабочей недели, развитие промышленности и сельского хозяйства требуют увеличения пассажирских перевозок. Транспорт должен не только полностью удовлетворить эти потребности, но и повысить культуру обслуживания пассажиров, обеспечить необходимые удобства и комфорт.

Создание материально-технической базы коммунизма требует максимального вовлечения в хозяйственный оборот районов, наиболее богатых по содержанию ресурсов и выгодных по условиям разработки природных богатств. Решение этой задачи теснейшим об-

разом связано с уровнем развития и размещением сети путей сообщения.

Высокие темпы расширенного воспроизводства в нашей стране требуют также максимального ускорения процесса обращения товарно-материальных ценностей. Транспорт, являясь связующим звеном между производством и потреблением, должен обеспечить этот ускоренный процесс обращения. Вот почему с полным основанием можно отнести транспорт к тем элементам материально-технической базы общества, которые К. Маркс называл «сосудистой системой» общественного производства.

§ 2. ТРАНСПОРТ — ОТРАСЛЬ МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Значение и роль транспорта в экономике общества непосредственно связаны с теми функциями, которые он выполняет в общественном производстве.

К. Маркс, анализируя закономерности общественного производства, писал: «Во всяком процессе производства большую роль играет перемещение предмета труда и необходимые для этого средства труда и рабочая сила, — например, хлопок перемещается из кардного отделения в прядильное, уголь поднимается из шахты на-гора. То же явление, но в большем масштабе, наблюдается при перемещении готового продукта в виде готового товара из самостоятельного места производства в другое место, пространственно отдаленное от него. За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления»¹.

Производственный процесс можно считать законченным лишь тогда, когда продукт готов к потреблению. Изготовление вещественного продукта на фабрике, заводе еще не означает, что процесс его производства закончен, если только этот продукт не может быть потреблен на месте. Чтобы общественное производство могло функционировать, т. е. чтобы совершался акт воспроизводства, необходимо преодолеть пространственный разрыв между производством и потреблением. Преодоление этого разрыва и является главным содержанием производственного процесса на транспорте.

В сфере производства большую роль играет прежде всего транспорт внутрипроизводственный. С натуральной стороны это тот же транспорт, что и транспорт общего пользования: рельсы, локомотивы, вагоны, автомобили выполняют и тут и там перевозочную работу. И, тем не менее, между ними, если исходить из производственно-экономических функций, есть существенная разница.

Внутрипроизводственный транспорт составляет неотъемлемую часть какого-либо одного производственного цикла. В данном случае функция перемещения продуктов не обособлена от их производства. Следовательно, работники внутрипроизводственного транс-

¹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т. 24, с. 170.

порта в полной мере участвуют в создании общественного продукта и национального дохода, как и все работники производства. Поэтому внутрипроизводственный транспорт является составной частью этого производства.

В отличие от внутрипроизводственного транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, речной, трубопроводный и воздушный) представляет собой часть материального производства, взятого в целом. Производственная функция транспорта общего пользования обособлена от непосредственного производства продукции.

Именно поэтому транспорт (здесь и далее имеется в виду транспорт общего пользования) является всеобщим условием функционирования общественного производства, всеобщим орудием труда, материальной основой производственных связей предприятий и отраслей народного хозяйства между собой. В. И. Ленин говорил, что железные дороги «...—это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм»¹.

Транспорт обеспечивает производственные связи предприятий, разделенных пространством в сотни и тысячи километров. Например, металлургические предприятия Урала работают на кузнечных коксующихся углях; Череповецкий металлургический завод выплавляет металл из руды, получаемой с Кольского полуострова; текстильные фабрики центральных районов страны работают на среднеазиатском хлопке.

Продукты окончательной переработки — будь то шоколад или подъемный кран — могут считаться готовыми к потреблению не тогда, когда они лежат на складах предприятия, а когда транспорт доставит их потребителю. Вот почему К. Маркс говорил: «Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение»².

Следовательно, транспорт, доставляя сырье и топливо на промышленные предприятия и вывозя с них полуфабрикаты и готовую продукцию, обеспечивает производственные связи промышленности и сельского хозяйства, продолжая процесс производства, т. е. является самостоятельной отраслью материального производства.

В чем же состоит производственный процесс на транспорте? Как и во всякой другой отрасли материального производства, работники транспорта в процессе труда потребляют средства производства. В ходе производственного потребления средств транспорта их стоимость C переносится на стоимость перевозимых грузов. При этом работники транспорта создают новую стоимость $V+m$, которая состоит из стоимости, созданной трудом для себя (необходимый труд) V , и стоимости, созданной трудом для общества (прибавочный труд) m . Вновь созданная стоимость $V+m$ и стоимость

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 271—272.

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

потребленных в процессе транспортировки средств C присоединяются к стоимости грузов, перевезенных транспортом.

Абсолютная величина стоимости, присоединяемая транспортом к стоимости перевозимых грузов, $C+V+m$ при прочих равных условиях, как указывал К. Маркс, прямо пропорциональна расстоянию перевозок и обратно пропорциональна производительной силе труда, а относительная величина стоимости обратно пропорциональна стоимости самого товара ¹.

Поскольку, как было сказано выше, транспорт является самостоятельной отраслью материального производства и продолжает процесс производства в сфере обращения, то чем короче период оборота материальных ценностей, т. е. сумма времени их производства и обращения, тем выше степень их использования и уровень производства общественного продукта.

В промышленности и сельском хозяйстве каждое предприятие связано лишь с определенным кругом других предприятий — поставщиков сырья и топлива или потребителей готовой продукции. Иными словами, связи промышленных и сельскохозяйственных предприятий всегда ограничены характером технологического процесса и условиями специализации и кооперирования производства. Транспорт же связан с предприятиями самых различных отраслей, поскольку производство любой продукции заканчивается доставкой ее к месту потребления. Таким образом, транспорт продолжает производственный процесс всех отраслей хозяйства, а производственные связи его предприятий гораздо шире, чем в других отраслях. Транспорт служит материальной основой разделения труда в обществе.

Обязательным условием рационального размещения производства является учет транспортных издержек (так называемой транспортной составляющей). Закон неуклонного роста производительности общественного труда требует обеспечения минимальных совокупных издержек на производство и транспортировку продукции в районы потребления.

Характер влияния транспорта на размещение производства зависит от соотношения массы сырья, топлива, материалов и массы готовой продукции, а также от дальности перевозок. Для различных отраслей это соотношение, а следовательно, и влияние транспорта на их размещение различно.

Транспорт оказывает большое влияние на организацию производства, в частности на его концентрацию, специализацию, кооперирование и комбинирование.

Главная проблема концентрации производства — установление оптимальных размеров предприятия, характеризующих в конечном счете границы целесообразной концентрации. Совершенствование транспортного процесса, повышение транспортабельности сырья и

¹ Так, в 1980 г. в стоимости продукции добывающих отраслей транспортные издержки составили: по минерально-строительным материалам — около 40%, продуктам нефтедобычи — 29, продуктам лесозаготовки — 23, рудам черных металлов и рудному сырью — 20, углю — 18%.

топлива (в частности путем их обогащения) приводят при прочих равных условиях к увеличению оптимальных размеров предприятия.

Транспортные издержки определяют также границы целесообразной специализации и кооперирования производства. Последние эффективны до тех пор, пока экономия от снижения издержек производства на специализированном и кооперированном предприятии не будет поглощена повышением транспортных издержек от увеличения дальности перевозок продукции в результате специализации или кооперирования. Издержки транспорта имеют существенное значение и для комбинирования промышленности; определяя зону распространения продукции, они оказывают влияние на размещение комбината, его состав и размеры.

Развитие транспорта в нашей стране способствовало ликвидации экономического неравенства национальных республик, подъему их экономики и культуры. Стимулируя развитие прогрессивных форм общественного производства, транспорт играет важную роль в комплексном формировании экономических районов и выравнивании уровней их экономического развития.

Трудно переоценить роль транспорта в реализации продовольственной программы нашей страны. «Транспортное обеспечение агропромышленного комплекса — одна из важных задач Продовольственной программы»¹, — говорится в постановлении майского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС. Транспорт должен своевременно и без потерь обеспечить вывоз произведенной сельскохозяйственной продукции, доставку необходимой селу техники и минеральных удобрений, наладить прочные связи между всеми элементами агропромышленного комплекса.

Развитие транспорта является обязательным условием укрепления обороноспособности страны, охраны мирного труда советского народа.

Транспорт имеет огромное значение для расширения экономического и культурного сотрудничества СССР с другими социалистическими странами, для укрепления и развития социалистической системы мирового хозяйства. Велика роль транспорта для экономической интеграции социалистических стран, а также для торговли с капиталистическими и развивающимися странами. В. И. Ленин характеризовал транспорт как материальное орудие связи с границей.

Транспорт призван обеспечить потребности населения в перемещении. По мере роста материального уровня жизни советского народа масштабы пассажирских перевозок будут возрастать, что потребует соответствующего развития пассажирского транспорта.

При анализе особенностей транспорта как отрасли материального производства определенные трудности представляет оценка пассажирского транспорта.

¹ Продовольственная программа СССР на период до 1990 года и меры по ее реализации. Материалы майского Пленума ЦК КПСС 1982 года. М., Политиздат, 1982, с. 52.

Хотя пассажирский транспорт общего пользования является неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, в экономической литературе все еще встречается утверждение, что пассажирский транспорт не относится к материальному производству и не участвует в создании национального дохода. Следует подчеркнуть, что К. Маркс относил пассажирский транспорт, как и грузовой, к области материального производства. Он писал: «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 — *транспортная промышленность*, все равно, перевозит ли она людей или товары»¹.

Таким образом, К. Маркс, характеризуя транспорт как самостоятельную отрасль материального производства, не исключал из нее пассажирский транспорт. И это вполне естественно: во-первых, весь транспорт, как грузовой, так и пассажирский, следует рассматривать как единое транспортное хозяйство; во-вторых, пассажирские перевозки, так же как и перевозки грузов, имеют огромное значение в процессе общественного воспроизводства. Без перемещения рабочих к месту работы, без непрерывной взаимосвязи работников, занятых в сфере материального производства, очевидно, сам процесс производства был бы невозможен. Кроме того, перевозки грузов и пассажиров имеют ряд общих элементов материальной основы: путевое хозяйство, техническое обслуживание электровозов, тепловозов, судов и т. д. При этом часть транспортных рабочих и служащих обслуживает в равной мере оба эти вида перевозок.

Высказывание К. Маркса о том, что «Когда речь идет о перевозке людей, эта перемена места является только *услугой*, выполняемой для них предпринимателем»², очевидно, следует понимать в том смысле, что здесь речь идет о перевозках пассажиров, не связанных с производственной деятельностью. Но поскольку функции пассажирского транспорта нельзя сводить только к этой деятельности, весь транспорт, включая и пассажирский, целесообразно рассматривать как составную часть создаваемой материально-технической базы коммунизма и относить к сфере материального производства.

§ 3. ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТА КАК ОТРАСЛИ МАТЕРИАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Транспорт как отрасль материального производства имеет ряд особенностей. Изучение их весьма важно при определении направления развития транспорта в период создания материально-технической базы коммунизма и установлении правильного соотношения в развитии транспорта и других отраслей народного хозяйства.

Главная особенность транспортного производства, обусловленная спецификой его технологического процесса, состоит в том, что продукция транспорта не существует в форме самостоятельного вещественного продукта, а потребление продукции транспортного производства совпадает во времени с самим производством и неотделимо от него.

Всякий процесс производства заключается в активном воздействии человека на предмет труда с целью приспособления его для потребления (производственного или личного). В промышленности процесс производства изменяет форму, физические или химические свойства предмета труда. В результате производства создается

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

² Там же.