

# К ВОПРОСУ ОБ ОСНОВНОМ ОЦЕНОЧНОМ ПОКАЗАТЕЛЕ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА

Основными направлениями экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года предусмотрено ускоренное развитие экономики страны путем более активного использования экономических рычагов и стимулов, ориентирующих трудовые коллективы на всестороннюю интенсификацию производства, повышение эффективности и качества работы.

Решение этой задачи находит свое отражение в комплексе осуществляемых в соответствии с Законом СССР о государственном предприятии (объединении) мероприятий, направленных на дальнейшее совершенствование планового руководства народным хозяйством, усиление роли хозяйственного расчета, экономических рычагов и стимулов в повышении эффективности производства. Значительное место в них отводится вопросам правильного выбора основного оценочного показателя работы предприятия. От того, какой показатель взят за основу оценки деятельности предприятия, зависит часто не только результат выполнения производственной программы, но и эффективность использования рабочей силы, производственных основных и оборотных фондов, его финансовое состояние. В данное время вопрос об основном оценочном показателе деятельности предприятия более или менее решен в отраслях промышленности, сельского хозяйства, строительства и других отраслях народного хозяйства. Что касается транспорта, то здесь среди экономистов нет единого мнения. Одни экономисты считают, что в качестве основного оценочного показателя работы транспорта должен выступать грузооборот (тонна-километры), другие — отдают предпочтение тоннам перевезенного груза, третьи придерживаются мнения, что работу транспорта следует оценивать по уровню выполнения договорных обязательств, четвертые<sup>1</sup> — по так называемому показателю «тран», который рассчитывается произведением — «тонна-километров» на «квадрат скорости».

Представляется, что все эти показатели в определенной степени обогащают статистическую методологию определения объема выполненной транспортной работы, хотя каждый из них несет свою соответствующую экономическую нагрузку. В каждом из этих показателей по-своему отражается объем работы, выполненной транспортом. Вместе с тем всем этим показателям свойственны определенные недостатки. Если первый (грузооборот) ориентирует транспортников на далекие перевозки, то другой (тонны перевезенных грузов) стимулирует перевозку грузов на близкие расстояния.

Нельзя согласиться с точкой зрения и тех экономистов, которые утверждают, что

работу транспортных предприятий следует оценивать по уровню выполнения договорных обязательств. Наряду со всем тем положительным, что характерно для данного способа оценки работы транспортных предприятий, ему свойственен и существенный недостаток. В нем не находят отражения вес перевезенных грузов, расстояние и время, затраченное на их перевозку.

Этих недостатков в определенной степени лишен так называемый показатель «тран». Однако, как и предыдущие, он, во-первых, стимулирует дальние перевозки грузов; во-вторых, его величина в значительной степени зависит от скорости доставки грузов; в-третьих, будучи произведением «тонна-километров» на «квадрат скорости доставки», снижает его понятность и удобство пользования, завышает фактический объем транспортной работы.

По нашему мнению, в основе расчета главного оценочного показателя работы транспорта должны быть такие определенности: количественная, пространственная и временная. Это выходит из того, что объем и количество работы транспорта могут быть выражены тремя параметрами: количеством тонн перевезенных грузов, расстоянием перевозки и затратами времени для их перевозки. Строить этот показатель необходимо таким образом: сначала следует перемножить количество выполненных тонна-километров на затраты времени по норме (исходя из эксплуатационной скорости), после чего полученный результат разделить на фактические затраты времени, то есть как произведение объема фактически выполненного грузооборота (тонна-километров) на коэффициент выполнения норм времени, связанного с перевозкой грузов. Его можно выразить в виде такой формулы:

$$P = \Sigma m \cdot L \frac{t_n}{t_{\phi}}$$

где  $P$  — грузооборот с учетом времени, потраченного на перевозку;  $m$  — количество тонн перевезенных грузов;  $L$  — расстояние перевозки (км);  $t_n$ ,  $t_{\phi}$  — соответственно, затраты времени на перевозку грузов и погрузочно-разгрузочные работы по нормам и фактически.

Покажем расчет показателя на примере автомобильного транспорта (данные условные) (см. таблицу).

Следовательно, общий объем грузооборота с учетом затрат времени составляет: для первого случая  $10 \times 50 \times 0,71 = 535,5$  ткм; для второго случая  $10 \times 50 \times 1,00 = 500,0$  ткм; для третьего случая  $10 \times 50 \times 0,9375 = 468,75$  ткм.

Таким образом, снижение затрат времени на перевозку грузов и погрузочно-разгрузочные работы по сравнению с установленным нормативом ведет к увеличению объема грузооборота, и наоборот, увеличение затрат времени на выполнение этих работ — к его снижению.

<sup>1</sup> Богатко С. Транспортная услуга — «тран», «Правда» от 22 января 1985.

Исходные данные для расчета общего объема транспортных услуг (по предложенному нами методу)

Случай	Перевезено грузов (т)	Расстояние перевозки (км)	Затраты времени, часов		Коэффициент выполнения норм времени (гр. 4 : гр. 5)	Грузооборот с учетом затрат времени на перевозку (т) (гр. 2×гр. 3×гр. 6)
			по норме	фактически		
1	10	50	15	14	1,071	535,5
2	10	50	15	15	1,000	500,0
3	10	50	15	16	0,9375	468,75

Так, в первом случае снижение затрат времени на перевозку грузов по сравнению с нормативом на один час привело к увеличению объема грузооборота на 35,5 ткм (535,5—500). В третьем случае увеличение затрат времени на перевозку грузов по сравнению с нормативом на один час привело к уменьшению объема грузооборота на 31,25 ткм (468,75—500).

Предложенный нами показатель, поскольку он рассчитывается с учетом уровня выполнения норм времени на перевозку грузов, можно назвать «грузооборотом с учетом выполнения норм времени по перевозке грузов». Предлагая этот показатель, мы не претендуем на его безупречность. Он, как и грузооборот, и «тран» стимулирует дальние перевозки грузов. Однако, в отличие от них, он в то же время ориентирует транспортников на поиски самых кратких маршрутов доставки грузов, снижение затрат времени на их доставку.

Внедрение этого показателя в практику

работы транспортных предприятий позволит стимулировать снижение затрат времени на погрузочно-разгрузочные работы и времени нахождения грузов в дороге, времени на простаивание их на станциях, в портах и аэропортах, на осуществление транзитных операций. Это обеспечит возможность повысить эффективность работы не только транспорта, но и обслуживаемых предприятий и организаций. Вместе с тем сокращение времени транспортирования грузов позволяет снизить затраты материальных, трудовых и финансовых ресурсов на перевозку и погрузочно-разгрузочные работы, повысить продуктивность подвижного состава.

П. В А Ш К И В,

доцент, кандидат экономических наук  
(Тернополь),

А. В А Ш К И В,

экономист  
(Черновцы).

## О ВНЕДРЕНИИ ИЗОБРЕТЕНИЙ В ПРОИЗВОДСТВО

В настоящее время внедряется в производство всего примерно десятая часть защищенных авторскими свидетельствами отечественных изобретений. Это объясняется тем, что, как ни странно, в нашем плановом социалистическом государстве практически нет планирования внедрения изобретений, открытий и рационализаторских предложений. Необходимо в каждой отрасли промышленности выделить предприятия и планировать им обязательное изготовление макета, образца с его проверкой и рекомендацией о дальнейшем промышленном внедрении каждого изобретения. Причем в план должны включаться все советские изобретения, в том числе и отклоненные экспертизой заявки на предполагаемые изобретения, отвечающие основному требованию — требованию новизны.

Одна из первоочередных задач, стоящих перед нашим народным хозяйством, — поднять машиностроение до уровня мировых образцов — вполне будет решена введением в план освоения и внедрения изобретений, так как основным тормозом решения упомянутой задачи является несвоевременное внедрение новейших изобретений и

открытий. Что касается старых неосвоенных изобретений, то в данный план можно включать их постепенно одновременно с новыми.

Вполне возможно наступит в недалеком будущем такое время, когда для предприятий и организаций, выделенных для внедрения новых изобретений, уже будет не хватать изобретений, защищенных авторскими свидетельствами. Тогда целесообразно будет подключить к процессу внедрения и отклоненные в свое время заявки на изобретения, соблюдая при этом очередность проверки и внедрения согласно сроку подачи данных заявок.

Имея такое планомерное освоение всех изобретений и отраженных в заявке новых идей и предложений, отвечающих основному критерию изобретения — патентной чистоте, новизне, мы тем самым вовлечем в армию изобретателей значительное количество научно-технических работников, сейчас стоящих в стороне от изобретательской деятельности, в первую очередь по причине существующей проблемы внедрения их изобретений и связанных с этим трудностей. Изобретения, не подтвержденные

# **ЭКОНОМИКА**

## **СОВЕТСКОЙ УКРАИНЫ**

3 (320)

МАРТ

1989

Издается  
с января  
1960 г.

Выходит ежемесячно

ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
ГОСПЛАНА УКРАИНСКОЙ ССР  
И АКАДЕМИИ НАУК УКРАИНСКОЙ ССР

### **СОДЕРЖАНИЕ**

Стр.

КОЗЕНЯШЕВ Д.—Выполнение Продовольственной программы — приоритетная экономическая и социальная задача . . . . . 3

#### **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НАУКА — ПЕРЕСТРОЙКЕ**

ПЕРЕСЫПКИН А., КОРОБОВ М., ГЛУЩЕНКО В.—Актуальные проблемы перестройки кредитной системы . . . . . 10  
ЕРМОШЕНКО Н.—О развитии деятельности организаций экономического общества на хозрасчетной основе . . . . . 19

#### **ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ**

КОРОСТАШ А.—Цена равновесия и реформа управления экономикой . . . . . 27  
ГУМЕНЮК В.—Совершенствование механизма воспроизводства оборудования . . . . . 32  
СОЛЯНИК Г.—Основные общие черты производственного ресурсоиспользования . . . . . 38

#### **ВОПРОСЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ**

ПОНОМАРЕНКО Т., ВЕРХОВОДОВА Л.—Кооперативы в народнохозяйственном комплексе республики . . . . . 44  
МАТВИЕНКО И.—Совершенствование финансирования технического перевооружения промышленного производства . . . . . 50  
ПИНЗЕНИК В.—Освоение новой техники и его отражение в показателях хозяйственной деятельности предприятий . . . . . 55

**В ПОМОЩЬ ПРОПАГАНДИСТАМ И СЛУШАТЕЛЯМ СИСТЕМ  
ПОЛИТИЧЕСКОГО И ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБУЧЕНИЯ**

КАДАЦКИЙ Н., СТЕБЛЯНКО Е.— Экономическое образование как фактор роста  
трудовой и общественной активности масс . . . . . 60

**К 175-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ Т. Г. ШЕВЧЕНКО**

БОГАЧЕНКО А.— Т. Г. Шевченко и социально-экономическая программа Кирилло-  
Мефодиевского общества . . . . . 66

**ЗАМЕТКИ И ПИСЬМА**

БЕРЕЗОВСКАЯ М.— Анализ изучения общественного мнения трудящихся на про-  
мышленных предприятиях . . . . . 71  
АВЕРБУХ С.— Об интенсификации производств по ремонту дизельных двигателей . . . . . 73  
САВЧУК Л., СЕМЕНОВ М.— Оценка экономической эффективности использования  
газового топлива на автотранспорте . . . . . 77  
КРАВЧЕНКО П., ШУМЕЙКО А.— Развитие садоводства в личных подсобных хозяй-  
ствах населения Украины . . . . . 81  
МЕЛЬНИК Л.— Без чего не развязать экологический узел? . . . . . 84  
ВАШКИВ П., ВАШКИВ А.— К вопросу об основном оценочном показателе работы  
транспорта . . . . . 86  
КОЗУЛИН В.— О внедрении изобретений в производство . . . . . 87

**КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ**

ОНИЩЕНКО А.— Технология планирования в режиме диалога с компьютером . . . . . 89  
ДОЛИШНИЙ М.— Главная социальная сила . . . . . 90

**ИНФОРМАЦИЯ**

ИЗОТЕНКО А.— В экономическом обществе Украинской ССР . . . . . 92  
НАЗАРЧУК В.— Совершенствование учета, статистики и контроля в народном  
хозяйстве . . . . . 94

---

Главный редактор **И. И. ЛУКИНОВ.**

Редакционная коллегия: **В. Ф. БЕСЕДИН, В. С. БУДКИН, И. П. ВУСИК** (зам. главного ре-  
дактора), **М. Т. ГАРБУЗ, Н. С. ГЕРАСИМЧУК, В. С. ГУСАКОВСКИЙ, М. И. ДОЛИШНИЙ,**  
**С. И. ДОРОГУНЦОВ, И. А. ЗАБРОДИН, А. Н. ЗОЛОТАРЕВ, А. И. КРЕДИСОВ, Е. С. КУЛЕ-**  
**ШИНА** (ответственный секретарь), **В. К. МАМУТОВ, В. П. НЕСТЕРЕНКО, А. Ф. ПАВЛЕНКО,**  
**Н. А. ПАНТЕЛЕЕВ, Е. Г. ПАНЧЕНКО, П. Т. САБЛУК, И. М. СУЗЫЙ, Н. Г. ХРОМЫХ,**  
**В. К. ЧЕРНЯК, С. Е. ЧУРАКОВ.**

---

Корректоры **С. И. Дудина, Л. В. Чепига.**

Технический редактор **Л. Г. Басенко.**

Выходит на русском и украинском языках.

Сдано в набор 24.02.89. Подписано в печать 17.03.89. Формат бумаги 70×108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бум. кн.-журн.  
Высокая печать. Усл. печ. л. 8,4. Усл. кр.-отт. 8,8. Уч.-изд. л. 11. Тираж 9600. Зак. 260. Цена 55 к.

Адрес редакции: 252015, Киев-15, ул. Цитадельная, 4/7.  
Телефоны: зам. главного редактора 290-32-71, ответственного секретаря 290-52-75,  
заведующего редакцией 290-31-10.

Типография ордена Ленина комбината печати издательства «Радянська Україна»,  
252006, г. Киев, ул. Анри Барбюса, 51/2.