

Потеев Д.А., Жилина Э.А.

О НЕОБХОДИМОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ НООСФЕРНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КРЫМСКОГО РЕГИОНА

Научная экономическая литература по регионалистике рассматривает вопросы состояния и развития промышленных, аграрных, транспортных систем на макроуровне или в отдельных регионах без достаточно обоснованной и органичной взаимосвязи отмеченных систем в едином целом. При этом научных публикаций по проблеме использования транспортного ресурса вообще и отдельных видов транспорта, в частности, в целях обеспечения устойчивого и эффективного развития региональной экономики чрезвычайно мало. Наиболее известные среди отечественных и зарубежных исследователей проблемы повышения эффективности морских портов являются Лесник А., Манучаров А., Дергаусов М., Степанов О., Кифак А., Чекаловец В., Пустовит О.

В указанных научных трудах преобладает внутрипроизводственный, отраслевой подход. На наш взгляд, требуется комплексный подход, увязывающий проблемы эффективности транспортного звена с социально-экономической эффективностью отдельного региона в целом.

Для отдельных регионов нужна своя продуманная и научно обоснованная программа формирования ноосферного производственно-транспортного комплекса региона (НПТКР). В нашем понимании НПТК региона это совокупность технологически и экономически взаимосвязанных производств региона, использующих его ресурсы и инфраструктуру, управляемых по законам ноосферы, обеспечивающих социальную справедливость и соблюдение интересов нынешнего и будущих поколений.

НПТК региона включает промышленность, сельское хозяйство, сферу услуг, транспортную систему, домохозяйства и региональные управленческие структуры, объединённые общими экономическими, социальными и природоохранными задачами.

Крымский ноосферный производственно-транспортный комплекс может успешно развиваться при наличии долгосрочной программы, нацеленной на обеспечение устойчивой поступательной экономической динамики, на значительное улучшение качества жизни и на улучшение экологического равновесия. Цель определяет структуру и приоритеты развития отраслей экономики в крымском регионе.

Проанализируем современное состояние наиболее важных элементов НПТКР Крым и обозначим пути их ноосферного развития.

Преимущества производственной и сбытовой специализации могут быть значительно увеличены за счёт совершенствования транспортных средств доставки. Это касается, прежде всего, перевозок сельскохозяйственной продукции и продукции её промышленной переработки. Например, производство многих видов овощной продукции, картофеля, мяса крупного рогатого скота гораздо выгоднее производить в Житомирской, Сумской, Полтавской областях и доставлять транспортом в Крым, освободив тем самым ресурсы региона для конкурентоспособной крымской сельхозпродукции.

Транспортная система становится структурообразующим фактором в едином производственно-транспортном комплексе региона. При выборе путей гармонизации социально-экономического развития человечества в целом, а также стран и их отдельных регионов наиболее воспринятой оказалась концепция «устойчивого развития» с приставкой «по ноосферному пути» [1].

Потенциал транспортного ресурса непременно должен опережать в своём развитии все остальные отрасли региональной экономики. Эта динамическая закономерность следует из всех специфических функций транспорта. Нарушение этой закономерности приводит к значительным потерям в других отраслях и, соответственно, сдерживанию темпов их экономического развития.

Определение оптимума транспортного ресурса региона или экономически целесообразной степенью опережения развития транспортной системы в сравнении с общими экономическими темпами (назовём это транспортным лагом) является актуальной теоретической и практической задачей. Поиск алгоритма решения поставленной задачи может быть наиболее успешным в масштабе региональной экономики. Рассматривая конкретные потребности предприятий и населения региона в транспортном ресурсе, в его оптимальном сочетании всех видов регионального транспорта в данный момент и на определённую перспективу можно с достаточно высокой степенью точности определить необходимый потенциал транспортного ресурса и величину опережающего транспортного лага с целью обеспечения устойчивого развития экономики региона [2].

Говоря о динамике региональной экономической структуры, о пропорции в ней транспортной сети, по существу речь идёт об оптимизации всего ноосферного производственно-транспортного комплекса региона. Структура НПТКР предполагает рациональное сочетание отраслевого, территориального и программно-целевого подходов.

Всю транспортную систему региона можно представить как единый транспортно-производственный комплекс, включающий взаимодействующие внутрипроизводственные и отраслевые транспортные организации, наделённые средствами, обеспечивающими перемещение грузов и пассажиров, и необходимыми для этого перемещения обслуживающими средствами. Три главных компонента входят в любой вид транспортной отрасли: а) подвижной состав; б) дорожно-путевое хозяйство; в) портово-станционное хозяйство. Лишь в трубопроводном, условно и упрощённо говоря, компоненты а) и б) совмещены. От состояния каждого из указанных компонентов, уровня их технической оснащённости, квалификации работающих специалистов, организационного менеджмента зависит провозная способность всей транспортной линии.

О НЕОБХОДИМОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ НООСФЕРНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КРЫМСКОГО РЕГИОНА

Транспортная услуга имеет несколько измерений. В натуральном виде транспортная продукция измеряется по перевозке грузов в тоннах и тонно-километрах, по перевозке пассажиров в количестве пассажиров и пассажиро-километрах. В денежном измерении транспортная услуга оценивается величиной дохода, получаемого от перевозки грузов или пассажиров. Если натуральные показатели отражают величину реальной транспортной услуги, то денежная оценка представляет её номинальное измерение. Номинальный объём транспортных услуг зависит от динамики транспортных тарифов, величина которых в последние годы значительно возрастает.

Транспортная продукция в реальном измерении в тоннах грузов или тысячах пассажиров на определённую дальность показывает действительное перемещение материальных или людских потоков. В денежном измерении транспортный доход – это скорее затраты общества (предприятий или домохозяйств) на перемещение грузов или людей. В своей динамике эти два критерия оценки транспортной продукции значительно отличаются. Натуральные показатели работы транспортной сети Крыма характеризуют неустойчивую динамику транспортных услуг за 2000–2005 годы. В денежной оценке объём транспортных услуг возрос в анализируемом периоде устойчивыми и высокими темпами. Однако, на наш взгляд, ни объёмы перевозок, ни их денежная оценка, не могут служить достоверным мерилем эффективности функционирования транспортной системы с позиции общества.

Расширение предложения транспортных услуг по объёму и видам является важным источником роста экономики региона. Часть транспортных доходов пополняет государственный и местные бюджеты. Доля транспорта в общем объёме ВДС АРК превышает 10% и в последние годы имеет устойчивую тенденцию к росту.

Транспорт существенно способствует увеличению занятости населения Крыма. Среднегодовая численность работников предприятий транспорта в Крыму в 2005 году составила более 45 тыс. человек. При этом следует отметить сравнительно высокое качество рабочей силы на транспорте. Стабильная работа транспортных предприятий и высокий уровень профессиональной подготовки дают возможность обеспечивать более высокий уровень заработной платы по сравнению со средним по Крыму уровнем.

Нельзя не отметить и отрицательные экстерналии, возникающие при существующем состоянии транспортной системы региона. Автомобильный транспорт наносит наибольший ущерб экологической среде курортного Крыма. Негативными последствиями функционирования автодорожного комплекса являются загрязнения окружающей среды отработанными газами, твёрдыми выбросами, радиоактивными элементами, шумом, запылённостью атмосферы и другими вредными проявлениями. Причины загрязнения окружающей среды многообразны. Среди них наиболее значительны: эксплуатация физически и морально изношенных автотранспортных средств; отсутствие надёжной системы контроля качества автомобильного топлива; отсутствие на транспортных средствах катализаторов вредных компонентов отработанных двигателей газов; отсутствие механизма административного и экономического стимулирования экономного использования экологических ресурсов региона.

В 2005 году вредные выбросы от автомобильного транспорта в целом по Крыму составили около 90 тыс. тонн, что почти на 4% больше предыдущего года. Из них: окиси углерода – 71,5 тыс. тонн (80%), углеводородов – 12,1 тыс. тонн (13,5%), окиси азота – 5,3 тыс. тонн (5,9%).

Наибольший удельный вес выбросов от автотранспорта приходится на города Симферополь – 27,6 тыс. тонн, или 30,8 % от всех выбросов; Ялта – 9,6 тыс. тонн (10,7%) и Керчь – 6,2 тыс. тонн (7,0%).

Вредные выбросы от автотранспортных средств населения в 2005г. составили 57 тыс. тонн или 62% от всех выбросов автотранспорта. Наблюдается устойчивая тенденция их роста. Удельный вес выбросов вредных веществ от индивидуального транспорта весьма значителен и равен 41% от вредных выбросов из всех источников загрязнения атмосферного воздуха.

Загрязнение окружающей среды Крыма вредными веществами становится всё более острой экономической, технической, социальной и экологической проблемами региона. Решение этих проблем лежит в направлениях быстрой замены устаревших автотранспортных средств новыми с меньшим отрицательным экологическим эффектом; в совершенствовании автодорожной сети; в развитии и использовании альтернативных видов транспорта, имеющих лучшие экономические и природоохранные показатели. Например, нельзя считать оправданной наблюдаемую в последние годы тенденцию к вытеснению троллейбусных и трамвайных перевозок по Крыму перевозками маршрутными такси. Имеет смысл сохранить и развивать перевозки маршрутными такси только на тех маршрутах, где нет троллейбусных и трамвайных линий.

В свою очередь нуждается в модернизации и значительном обновлении троллейбусный и трамвайный парк. Хозяйство этих видов пассажирского транспорта всё более приходит в упадок. Так состояние электротранспорта республики оценивается как наихудшее из всех видов транспорта. В троллейбусном парке насчитывается немногим более трехсот пассажирских машин, в трамвайном – 32 вагона, из которых 94 % имеют истекший нормативный срок эксплуатации (10 лет). На протяжении трех последних лет пополнение трамвайного парка не осуществлялось. В 2003 году был получен один троллейбус при 10 снятых с баланса предприятий как устаревших. Значительный износ подвижного состава приводит к росту времени пребывания троллейбусов в ремонте и его ожидании. В 2003 году ремонтное время подвижного состава троллейбусного парка составило 42% общего времени пребывания в транспортных хозяйствах Крыма.

Плачевное состояние троллейбусного и трамвайного транспорта не исключение. Значительный износ подвижного состава отмечается на всех видах транспорта Крыма. Одной из острых проблем, тормозящих работу железнодорожного транспорта, стала проблема физического износа и морального устаревания

всей материальной базы, включая подвижной состав. Коэффициент износа железнодорожного транспорта свыше 60%. Степень износа железнодорожного полотна колеблется от 10 до 40%, однако на отдельных участках Керченского узла износ достигает 70–80%. Коэффициент износа технического парка Симферопольского вагонного депо составляет 67%. Вагоны со сроком эксплуатации 20–30 лет составляют 42% вагонного парка.

Несколько лучшим, учитывая динамику инвестиций, является положение с основными средствами на водном транспорте. Тем не менее, степень износа основных фондов морского транспорта характеризуется коэффициентом износа – 47%. На морском транспорте отмечается положительная динамика обновления основных фондов. Так, коэффициент обновления здесь вырос с 2,7% в 2001г. до 17% в 2005г.

Вместе с тем мировая практика предоставляет нам многочисленные примеры сооружения и использования нетрадиционных видов транспорта, которые по своим техническим и экономическим показателям дают возможность значительно лучше решать ресурсосберегающие проблемы. При формировании НПТК крымского региона следует в большей мере использовать мировую практику новых видов транспорта. Все это позволяет нам сформулировать следующие выводы:

1. Формирование производственно-транспортного комплекса крымского региона по ноосферному пути является единственной разумной, эффективной моделью развития, способствующей в перспективе социальному, экономическому и экологическому прогрессу.
2. Транспортная система Крыма может и должна выполнять комплексобразующую роль в создании НПТК крымского региона.
3. Изменение структуры собственности транспортной системы не исключает необходимости централизованного управления транспортом.
4. Все виды транспорта Крыма нуждаются в значительном обновлении как подвижного состава, так и обслуживающего его хозяйства. Значительных финансовых и материальных затрат требуют автомобильные дороги. Источником инвестиционных средств для развития транспортной системы являются и останутся на дальнейшую перспективу прежде всего финансовые ресурсы транспортных предприятий, иностранных инвесторов и в незначительной доле государственного и местных бюджетов.
5. Транспортная система Крыма должна быть реструктурирована при одновременном развитии всех видов транспорта. Более ускоренного развития заслуживает городской и междугородний электротранспорт как наиболее экологически ресурсосберегающий вид транспорта.
6. Более высокими темпами должен развиваться морской транспорт и морские порты Крыма, способствующие в большей мере внешнеэкономическим связям Украины и крымского региона.
7. Особого внимания заслуживает проблема развития нетрадиционных (новых) видов транспорта, обеспечивающих значительную экономию экологических, финансовых, материальных ресурсов Крыма.

Источники и литература

1. Дрочев П.Т. Концепция развития ноосферных транспортных систем (новые виды транспорта) / Сборник трудов II Международной научной конференции. – СПб.: НИПИ ТРТИ, 2003.
2. Бугроменко В.Н. Синергетическая парадигма. – М.: Прогресс-Традиция, 2000.
3. Колесов Л.И. Межотраслевые проблемы развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Наука, 1982.

Реневич Н.Н.

ПРОБЛЕМЫ РАСЧЕТА И ИНТЕРПРЕТАЦИИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЛИКВИДНОСТИ

Одним из основных направлений анализа финансового положения предприятия является оценка ликвидности его активов. Поскольку финансовая отчетность является основным источником информации для проведения такого анализа, после вступления в силу П(С)БУ возникла проблема достоверного расчета показателей ликвидности по данным новых форм отчетности и их грамотной интерпретации.

На момент трансформации отчетности в Украине существовало два основных нормативно-правовых акта, регламентирующих порядок расчета и оценки значений показателей ликвидности:

- Методика углубленного анализа хозяйственного финансового состояния неплатежеспособных предприятий и организаций №81 [3];
- Методика интегральной оценки инвестиционной привлекательности предприятий и организаций №22 [4].

После перехода на П(С)БУ Методики не утратили юридическую силу, хотя и не были приведены в соответствие с новыми отчетными формами. Кроме того, в 2000–2001 гг. был принят ряд нормативных актов, определяющих расчет коэффициентов ликвидности по новым правилам:

- Положение о порядке осуществления анализа финансового состояния предприятий, которые подлежат приватизации №49/121 [1];
- Методические рекомендации относительно выявления признаков неплатежеспособности предприятия и признаков действий по укрывательству банкротства, фиктивного банкротства или доведения до банкротства № 10 [2];