

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Санкт-Петербургский государственный  
инженерно-экономический университет»



**ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ  
НА ТРАНСПОРТЕ**

Сборник научных трудов

Выпуск 9

Санкт-Петербург  
2012

УДК 656(075.8)

ББК 65.9(2)

Э40

*Утверждено редакционно-издательским советом СПбГИЭУ*

Редакционная коллегия:

д-р экон. наук, проф. *Е. В. Будрина* (отв. ред., СПбГИЭУ), д-р экон. наук, проф. *Г. А. Котонова* (зам. отв. ред., СПбГИЭУ), канд. экон. наук, доц. *М. Г. Григорян* (чл. редкол., СПбГИЭУ), *Е. С. Морозова* (отв. секр., СПбГИЭУ)

Рецензенты:

кафедра транспортной логистики СПбГУВК (зав. кафедрой д-р экон. наук, проф. *Е. А. Коралева*),

д-р экон. наук, проф. *С. А. Уваров* (СПбГУЭФ)

Одобрено к изданию научно-техническим советом СПбГИЭУ

Э40 Экономика и менеджмент на транспорте : сб. науч. тр. Вып. 9 / редкол.: Е. В. Будрина (отв. ред.) [и др.] . – СПб. : СПбГИЭУ, 2012. – 192 с.

ISBN 978-5-9978-0544-9

В сборнике представлены статьи по вопросам развития транспорта и смежной функциональной сферы – логистики, результаты теоретических и прикладных исследований ученых СПбГИЭУ и других вузов, а также специалистов-практиков.

Материалы сборника могут быть полезны ученым, практикам, аспирантам и студентам, интересующимся проблемами развития транспорта и логистики.

УДК 656(075.8)  
ББК 65.9(2)

ISBN 978-5-9978-0544-9

© СПбГИЭУ, 2012

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Выпуск сборника научных трудов кафедры экономики и менеджмента на транспорте Санкт-Петербургского государственного инженерно-экономического университета стал традиционным не только для преподавателей, аспирантов, соискателей, магистрантов и талантливых студентов кафедры. Мы очень рады, что на наше приглашение к опубликованию результатов научных исследований в области экономики и управления на транспорте откликаются наши коллеги и их ученики из вузов России и зарубежья, территориально разобщенных, но поддерживающих прочные научные связи и стремящихся к обмену новыми знаниями.

Девятый выпуск сборника включает статьи преподавателей и аспирантов, магистрантов и студентов, отражая и раскрывая проблемы, которые в последнее время присущи развитию транспорта как отрасли. В связи с динамичным формированием новой технологической платформы экономики одним из интересных смежных научных направлений для экономики транспорта является логистика. Наши коллеги, активно разрабатывающие это направление, также прислали свои статьи в девятый выпуск сборника.

В сборнике представлены результаты исследований известных ученых и педагогов, их учеников и последователей, аспирантов и соискателей. Каждый сборник, который кафедра выпускает в свет, отличается тем, что разнообразие тематики отражает современные тенденции развития транспорта, а теперь и логистики, как мобильных, динамично развивающихся отраслей экономики России, являющихся опорой для развития отраслей материального производства экономики.

Ответственный редактор,  
заведующая кафедрой  
экономики и менеджмента  
на транспорте  
доктор экономических наук,  
профессор *Е. В. Будрина*

<i>Воловик О. В. (СПбГИЭУ)</i> Диагностирование топливной аппаратуры дизеля по фазам импульса высокого давления в топливпроводе высокого давления .....	74
<i>Григорян М. Г. (СПбГИЭУ)</i> Методы установления базового значения показателей, используемых для оценки деятельности автотранспортного предприятия .....	85
<i>Жданова П. Г. (СПбГИЭУ)</i> Сложные вопросы отражения результатов инновационной деятельности в финансовой отчетности автотранспортных компаний .....	91
<i>Картавенко М. П. (СПбГИЭУ)</i> Построение системы мотивации автодилера, основанной на процессном управлении .....	97
<i>Кашина О. Ю. (СПбГИЭУ)</i> К вопросу о взаимосвязи категории качества и потенциала трудовых ресурсов на АТП .....	103
<i>Клименко Ю. В. (СПбГИЭУ)</i> Типология стратегий развития предприятий транспорта .....	107
<i>Кононова Г. А., Морозова Е. С. (СПбГИЭУ)</i> Оценка эффективности управления персоналом транспортного предприятия .....	112
<i>Ладислав Ж. (Чехословакия, г. Прага), Логина Н. А. (СПбГИЭУ)</i> Экономическая наука как инструмент познания .....	118
<i>Лебедева А. С. (СПбГИЭУ)</i> Принципы отбора проектов в инвестиционную программу автотранспортного предприятия в период спада экономической активности субъектов рынка транспортных услуг .....	124
<i>Логина Н. А. (СПбГИЭУ)</i> Управление рынком транспортных услуг как адаптивной системой .....	127
<i>Орловская Т. Н. (СПбГИЭУ)</i> Современные проблемы развития городского пассажирского транспорта в крупных мегаполисах (на примере Санкт-Петербурга) .....	133
<i>Перевозчикова Е. Г., Будрина Е. В. (СПбГИЭУ)</i> Специфика формирования цен на услуги специализирующихся грузовых автотранспортных предприятий в различных финансово-экономических реалиях .....	139

<i>Поночевный Д. А. (СПбГИЭУ)</i> К вопросу о проблеме выбора автотранспортным предприятием центра по сертификации .....	145
<i>Розавичене Л. И., Тавридович С. А. (СПбГИЭУ)</i> Модель оптимизации участка городской автомобильной транспортной сети .....	148
<i>Рубцов А. Е. (СПбГИЭУ)</i> Об интегрировании процесса внедрения и реализации стратегии функционирования и развития с операционным процессом работы транспортного предприятия .....	154
<i>Свидзинская А. С. (СПбГИЭУ)</i> О перспективах развития автомобильной промышленности и связанных с ней отраслей .....	160
<i>Табачникова Е. В. (СПбГИЭУ)</i> Социально-экономические основы моделирования организационного поведения на рынке транспортных услуг .....	164
<i>Шагулина М. И. (СПбГИЭУ)</i> Влияние вступления России в ВТО: рынок транспортных услуг .....	171
<i>Шохова Т. Н. (СПбГИЭУ)</i> Роль иностранного языка при подготовке специалистов транспортной и сервисной отраслей .....	173
<i>Шурпаев Ш. М. (СПбГИЭУ)</i> К вопросу об использовании инструментов маркетинга в продвижении услуг сервиса автотранспортных предприятий .....	176
<i>Эмирова А. Е., Эмиров Н. Д. (СПбГИЭУ)</i> О базисных понятиях социальной стандартизации и месте транспортных стандартов в системе социальной стандартизации .....	179
<i>Перевозчикова Е. Г. (СПбГИЭУ)</i> Стереотипы восприятия цен на грузовые перевозки сборных грузов автомобильным и железнодорожным транспортом .....	186

величины и оценивается присутствие и сила влияния тех факторов, которые обусловили это отклонение. Полученная информация используется как основа для принятия управленческих решений, направленных на повышение эффективности использования персонала транспортного предприятия.

УДК 339.138

Ладислав Жак  
Чехословакия, г. Прага,  
Н. А. Логниова

Санкт-Петербургский государственный  
инженерно-экономический университет

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НАУКА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОЗНАНИЯ

Экономическая наука как целое является своего рода стремлением человека познать самого себя и окружающую его реальность, т. е. его среду. Научные методы, формулирование гипотез, их проверка наблюдением, экспериментами и не в последнюю очередь попытками внедрения их на практике являются инструментарием человека в его стремлении познать среду. Важным условием этого является то, чтобы этот инструмент был сам по себе рациональным. Человек в этих рациональных и научных инструментах нуждается прежде всего потому, что в процессе эволюции был настроен так, чтобы решал сначала вопросы собственной социальной адаптации. Знание и использование сложной сети социальных отношений является условием успешного выживания, хотя методы, которые зиждутся на рациональных или даже научных основаниях, находятся в меньшинстве. В общем, человек является весьма успешным в вопросах решения задач, которые формулируются как истории о социальном контракте и угрозе его нарушения. Если предложить тому же человеку такую же задачу в виде общего логического расчета без социальной истории, успешность решения драматически падает.

Следующее весьма выразительное ограничение человеческой способности воспринимать реальность таковой, каковой она является в действительности, это тот факт, что человек – это существо безнадежно

© Ладислав Жак, Н. А. Логниова, 2012.

религиозное. Безотносительно к вере, неверию или атеизму мы глубоко убеждены, что наш мир, наша среда к нам безразличны, прислушиваются к нам, упрекают нас и наказывают нас за наши проступки, хвалят и награждают нас за добрые дела и вообще самым различным образом на наше поведение реагируют. Все это потому, что мы проектируем свой опыт, происшедший из общественных связей, далеко за пределы общества на иные области реальности (включая экономические, физические, биологические и иные связи). Мы очень разочаровываемся, когда узнаем, что это не срабатывает, и постоянно ищем причинно-следственные связи между нашим действиями и происходящим во всей нашей природной и социальной среде. Классическим примером подобного мышления является наука, касающаяся глобального потепления, или серьезное исследование влияния человека на вулканическую активность в связи с извержением исландской сопки, а также не в последнюю очередь вера большой группы людей в то, что извержение сопки является наказанием за человеческую надменность по отношению к природе. Наименее приемлемым сообщением экономической науки для человека и одним из ключевых посланий рационального научного подхода к исследованию нашей среды есть факт, что наша среда в большинстве случаев к нам равнодушна, что миром не владеет ни Бог, ни Великий Конструктор, что Эволюция никогда не направлена и что жизнь не имеет никакого Смысла. Это открытие неприятно даже для самих ученых, и, может быть, именно потому так много из них после окончания рабочего дня являются верующими.

Если согласиться с выдвинутым тезисом, что экономическая наука является своего рода инструментом познания, то ее можно представить как оптический инструмент, дающий динамическую и неискаженную картину определенного сегмента нашей социальной среды, который мы называем хозяйством, или экономикой. Вопрос будет звучать так: относится ли наука к этому сегменту среды как основное содержание понятия «безопасность» и достаточно ли понятие безопасности содержится уже в самой конструкции этого оптического инструмента, т. е. экономической науки как таковой. Не в последнюю очередь надо задать вопрос о том, достаточно ли сам человек как ученый-наблюдатель или хозяйственник-актер оснащен для безопасной оценки информации, которую ему предоставляет инструмент, т. е. в какой степени человек способен воспроизводить рациональные рассуждения.

*Первый вопрос, на который необходимо ответить,* касается того, что, собственно, мы можем из нашей среды воспринимать, наблюдать

и оценивать. Ответ звучит так, что человек по существу оснащен к восприятию изменений своей среды и только их посредством способен сравнительно сложно и затруднительно сконструировать описание какого-то состояния среды, но опять же только в определенном отрезке времени, так как наша среда постоянно изменяется. В особенности это относится к социальной и экономической средам, которые изменяются намного более динамично, чем культурная или даже природная среда. Постоянное изменение среды (экономосферы) – это то, что нужно в экономической науке принять, не быть подверженным экономическим изменениям и постоянно стремиться как-то зафиксировать среду модельным образом. Это в следующем отрезке времени нереальное состояние обозначить как стабильную экономическую среду, а те явления, которые ему не соответствуют, – кризисами, конъюнктурами, нежелательными внешними воздействиями или иными чрезвычайными событиями. *Наш мир, наша среда для нас как наблюдателей является пространством (сказано математически – фазовым пространством Пуанкаре) своих собственных изменений.* Это находится в полном соответствии с реальностью, но оно все же несколько непостоянно, туманно и, казалось бы, неуловимо.

Однако как человеческие существа мы не можем воспринимать практически ничего иного, чем изменения своей среды, причем нужно упомянуть тот факт, что изменение как таковое можно достаточно хорошо описать не только понятиями из элементарной кибернетики и теории систем, но прежде всего основными понятиями и квантификаторами общего языка. Более того, когда мы осознаем тот факт, что мы очень близки к взгляду, который достаточно независим от конкретного явления, предмета или вещи, то это определенно стоит попробовать. *Таким образом, среду мы, в общем, будем определять как пространство ее изменений,* которые имеют следующие атрибуты с тождественными свойствами.

**Второй вопрос, на который нужно ответить,** касается категоризации изменения их классификации согласно определенным критериям. Первая категория является основной согласно критерию наблюдаемости, который ни в коем случае нельзя не учитывать. Это разделение на изменения, которые мы при помощи данного доступного инструментария способны, с одной стороны, воспринимать, наблюдать и оценивать, и на изменения, у которых мы неспособны это сделать, причем даже непосредственно, хотя с другой стороны, из поведения субъектов мы можем судить о каких-то изменениях. Наше познание неполно и никогда полным быть не может. Всегда будут существовать явления, которые останутся скры-

тыми для нас, а при определенном методе наблюдения, который сам по себе необходимо ограничен, это является действительным взойне. Изменения, которые мы можем посредством соответствующего метода наблюдения воспринимать, можно разделить на три группы.

Во-первых, это изменения, которые вызваны субъектом наблюдения, и изменения, которые свою причину имеют вне субъекта наблюдения.

Во-вторых, это изменения, которые имеют последствия для субъекта наблюдения, и изменения, которые его не касаются.

И, в-третьих, это изменения, которые имеют отрицательную обратную связь и после воздействия которых наблюдаемый объект проявляет тенденцию к возвращению к равновесному состоянию (гомеостатическое), и изменения, которые имеют положительную обратную связь (лавинобразные) и вызывают постоянный, зачастую динамический рост неравновесия наблюдаемого объекта.

На основании вышеизложенного можно сделать ряд фундаментальных выводов, определяющих науку как инструмент познания.

1. Развитие науки носит неравномерный характер, при этом «всплеск научных знаний» характерен для посткризисных, революционных периодов.

2. Циклы развития науки находятся в постоянном взаимодействии со смежными циклами: инвестиционным, инновационным, финансовым, производственным, операционным, логистическим, деловым.

3. Формирование очередного цикла развития науки возможно только при условии качественных изменений в доминирующей в настоящее время теории.

4. Эволюция науки вызывает взаимодействие новых открытий и знаний с уже существующими концептуальными положениями.

5. Развитие науки не происходит непрерывно, поскольку новые идеи, а следовательно, и знания появляются не каждый год и даже десятилетие. А потому знание носит прерывистый характер и имеет лаги различной продолжительности.

6. Переход от одной научной формации к другой сопровождается увеличением новых идей, знаний, их взаимодействием и составляет процесс эволюции науки.

7. Формирование каждой научной формации осуществляется следующим образом: под влиянием научных эдификаторов (доминирующих в определенный момент теорий) появляются научные ассоциации (новые научные концепции, подходы). При переходе к новой научной

формации научные ассоциации превращаются (посредством слияния, поглощения, интеграции) в научные эдификаторы, а прежние научные эдификаторы либо претерпевают качественные изменения в результате появления новых идей и развития знаний, либо «отмирают» как невостребованные (рис. 1).



Рис. 1. Формирование научной формации в процессе эволюции

Рассмотрим результат развития предыдущих научных формаций на примере эволюции системно-синергетической концепции (рис. 2).

На основании полученных результатов можно заключить, что вектором развития современной экономической науки является когерентность проводимых исследований, которые позволяют реализовать целевую (направленную) самоорганизацию коллективного знания в различных областях их применения.

Таким образом, эволюция современной экономической науки должна базироваться на следующих фундаментальных принципах: *принципе инвариантности* – сохранении многообразия развития экономической науки; *принципе взаимодействия* – качественно новом изменении экономической науки посредством синтеза накопленных в ней к настоящему моменту времени знаний.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что экономической науке не остается ничего другого, как свернуть с пути, который должен был приблизить ее к естественным наукам, и встать на путь не только своей сущности как общественной науки, но и своего нового призвания – быть наукой о человеке. Именно так она (экономическая наука) внесет решающий вклад в возвращение человека как меры всех вещей в центр мира. При этом современные экономические категории в этом контексте должны содержать в себе не только основное правило поведения экономических субъектов, включая человеческих индивидов, имеющих уважение к собственной среде, т. е. и к себе самому.

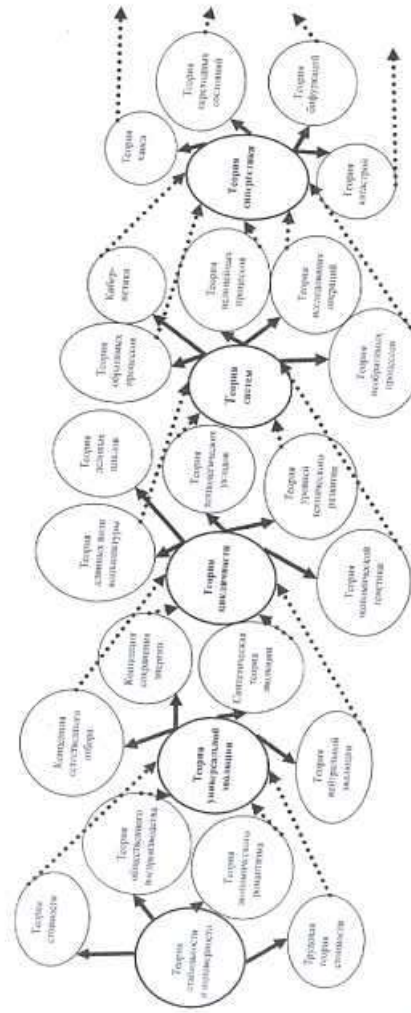


Рис. 2. Эволюция системно-синергетической концепции

Точно так же они должны содержать в себе и их обязанность постоянно свою среду познавать, так как только таким образом можно действительно определить, какое поведение ему безвозвратно вредит.

Хотя неведение не составляет греха, но пребывание в неведении грехом уже является.

#### Литература

1. Абалкин Л. И. Тектология А. Богданова: на пути к новой парадигме // Вопросы философии. 1996. № 2.
2. Арнольд В. И. Теория катастроф. М.: Наука, 1990. 126 с.
3. Буркина Е. В. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг. СПб.: СПбГИЭУ, 2002. 276 с.
4. Вернадский В. И. Биосфера и ноосфера. М.: Наука, 1989. 163 с.
5. Глазьев С. Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. М.: Виадор, 1993. 63 с.
6. Занг В. Б. Синергетическая экономика. Время и переменны в нелинейной экономической теории: Пер. с англ. М.: Мир, 1999. 335 с.
7. Катца С. П., Курдюмов С. П., Малинский Г. Г. Синергетика и прогнозы будущего, 3-е изд. М.: Едиториал Урсс, 2003. 288 с.
8. Князева Е. Н., Курдюмов С. П. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем. М.: Наука, 1994.
9. Николс Г., Пригожин И. Самоорганизация в неравновесных системах. М.: Мир, 1979.

УДК 65.1

А. С. Лебедева  
Санкт-Петербургский государственный  
инженерно-экономический университет

### ПРИНЦИПЫ ОТБОРА ПРОЕКТОВ В ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРОГРАММУ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В ПЕРИОД СПАДА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ СУБЪЕКТОВ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

На основании анализа научных трудов, посвященных изучению циклического развития рыночной экономики [1], [2], [4], и особенностей инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия [3], [5], [6].

© А. С. Лебедева, 2012.

а также статистических данных общезкономических и инвестиционных показателей Российской Федерации и автотранспортных предприятий [7], можно сделать вывод о зависимости основных показателей инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий от деловой активности субъектов рынка транспортных услуг (РТУ) РФ. Необходимость адаптации системы управления инвестициями к изменениям объема спроса на транспортные услуги, особенно в период его резкого и долговременного снижения, обуславливает целесообразность разработки принципов отбора проектов в инвестиционную программу автотранспортного предприятия.

Первый принцип заключается в рациональной экономии ресурсов, обусловленной общими целями и стратегией автотранспортного предприятия. В условиях ограниченных ресурсов ценность одной единицы инвестированного капитала резко возрастает, поэтому к реализации должны приниматься только те проекты, которые с высокой степенью вероятности не будут убыточными, т. е. проекты с низким уровнем риска и установленным уровнем рентабельности. Кроме того, необходимость в любой момент мобилизации ресурсов предприятия для сохранения рыночной позиции предполагает учет фактора ликвидности проектов при их отборе в инвестиционную программу, а также создание страховых фондов автотранспортного предприятия в предшествующие обозначенному периоды. При этом экономия ресурсов на уровне автотранспортного предприятия не означает отказ от осуществления инвестиционной деятельности, как часто происходит в реальности, а только говорит о необходимости рационального и эффективного использования капитала автотранспортного предприятия в инвестиционной деятельности в рассматриваемый период, направленной на обеспечение и поддержание процесса грузовых перевозок.

Исходя из требований первого принципа, вытекает второй принцип – принцип надежности результатов оценки инвестиционных проектов. Незначительная ошибка в расчетах может повлечь за собой неверное управленческое решение, которое в условиях кризиса может иметь критические, необратимые последствия для всего автотранспортного предприятия, так как предприятие будет не способно компенсировать возникшие убытки.

Надежность результатов оценки инвестиционных проектов обеспечивается выполнением следующих требований.

1. Высокое качество выполнения всех расчетов.
2. Детальное описание всех характеристик проекта в течение всего жизненного цикла проекта.