

УДК 656.09

Лапотин Валерий Игоревич¹, аспирант,
e-mail: lapotinval@gmail.com

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Аннотация. Проведён обзор оценок эффективности и структуры затрат по видам транспорта, показана различная структура по статьям затрат, при которой сравнение в экономических показателях не дает объективной оценки и показана необходимость проводить сравнение с использованием физических показателей. Предложен подход к сравнению с использованием показателя энергоэффективности.

Ключевые слова: затраты, показатели эффективности, физические показатели, сравнение, энергоэффективность, статьи затрат, мера оценки, эквиваленты.

Транспорт является основополагающей отраслью любой страны и важнейшей частью эффективного развития общества в целом. При конкуренции трёх видов транспорта (водный, железнодорожный и автомобильный) возникает необходимость их сравнения и оценки эффективности. Актуальность выражается в отсутствии объективных показателей для сравнения различных видов транспорта. В работе [1] показана невозможность использования в сравнении средних значений ввиду различий структуры затрат в зависимости от расстояния. В работе [2] показана важность использования физических показателей для оценки эффективности на душу населения, на квадратный километр и на домохозяйство. Но в настоящее время, существующие показатели оценки эффективности транспорта разнятся между собой даже при сравнении.

Показателями оценки эффективности работы транспорта в большинстве своем являются экономическими по причине их простоты и общности.

Они отображают эффективность основываясь на затратах, но не могут выступать в качестве сравнения различных видов транспорта ввиду их разной структуры формирования и содержания статей расходов. Различия подтверждаются нормативными документами по видам транспорта.

Проведя анализ содержания расходов по каждому виду транспорта, основываясь на приказах Минтранса РФ [3], [4], [5], отметим следующие (основные) различия в Таблице 1.

Таблица 1 – Различия в статьях затрат по видам транспорта

№	Сгруппированные статьи затрат	Всего	Различия	Процент различных	Удельный вес сгруппированных статей
1	Материальные затраты	16	8	50%	13,11%
2	Расходы на оплату труда	26	9	35%	22,13%
3	Прочие расходы по основной деятельности	55	30	55%	45,08%
4	Внереализационные	18	7	39%	14,75%

расходы				
---------	--	--	--	--

Даже в структурном сравнении наблюдаются различия по видам транспорта. Наибольший удельный вес и больший процент различий у сгруппированных статей затрат “Прочие расходы по основной деятельности” показывает большие различия в работе различных видов транспорта и хорошо согласуется с тезисом, что проводить сравнение, основываясь на экономических показателях будет неадекватно. Важной особенностью является то, что сравнение по материальным статьям расходов совпадает в ~55%, и в таких условиях сравнение без использования показателя условной энергоэффективности будет не точным. Отметим ниже основные отличия по сгруппированным статья затрат, по всем видам транспорта:

Материальные затраты: приобретение лоций, вода и бытовые отходы, затраты на захоронение экологически опасных отходов, платежи за предельно допустимые выбросы загрязняющих веществ в природную среду и другие аналогичные затраты;

Расходы на оплату труда: стоимость бесплатного жилья, доплаты плавающему составу, занятому на зимнем ремонте судов, заработная плата плавающего состава, занятого на обслуживании судов, поставленных на межнавигационный и холодный отстой и т.д., начисления по основному месту работы работникам плавсостава, докерам, руководителям или специалистам во время их обучения с отрывом от работы в системе повышения квалификации, затраты на оплату труда работников, не состоящих в штате организации;

Прочие расходы по основной деятельности: расходы по надзору за судами, оплате осмотров судов регистрами, оплате услуг органов санитарно эпидемиологического надзора по выпуску судов в эксплуатацию, плата услуг администраций речных портов и др., оплата услуг гидрометеослужбы, расходы на содержание служебного легкового автотранспорта, расходы на оплату проезда до места нахождения судна, расходы на получение разрешений на право въезда на территорию иностранных государств, оформление документов на право перевозки грузов через границу без таможенного досмотра, расходы на получение специальных разрешений, связанных со свойствами перевозимых грузов и ограничениями движения, расходы на платные охраняемые стоянки по пути следования автотранспортного средства;

Внереализационные расходы: суммы отчислений в фонд технологического развития финансирования НИОКР, суммы добровольных членских взносов в общественные организации, участников союзов, ассоциаций, объединений.

Как мы видим, различия существенные и связаны с видами транспорта, показать влияние каждой статьи необходимо будет позже. Кроме того, каждый транспорт отличается своими особенностями, которые влияют на структуру затрат.

Железнодорожный транспорт пользуется инфраструктурой только для своих целей, её создавали именно под этот вид транспорта. Расходы на содержание путевого хозяйства входят в себестоимость данного вида транспорта и занимают большую часть затрат. Грузовые и маневровые работы так же входят в себестоимость железных дорог. Расходы по погрузке и выгрузке в себестоимости не включают. Инфраструктура автомобильного транспорта включает в себя автодороги. Важной особенностью, что этими же дорогами пользуются все участники дорожного движения. Расходы по их содержанию делятся на всех участников движения и в структуре затрат данный показатель заметно ниже, чем, к примеру, у железнодорожного. Расходы по погрузке и выгрузке в себестоимости не включают. Одним из важнейших преимуществ водного транспорта является то, что он использует уже сформированные водные пути. Доля затрат на содержание путевого хозяйства является достаточно низкой. Расходы по погрузке и выгрузке в себестоимости не включают. Формирование плотов не включается в себестоимость. Но учитывают



расходы портов на использование их инфраструктуры, остальные затраты относят на затраты портов.

Экономические показатели не позволяют сравнивать отличия в работе и не могут служить объективной мерой оценки. Как отмечено в работе [6], "... соизмерение затрат и результатов, скажем в стоимостной форме, не дает полной, правильной картины рассматриваемой проблемы...эффективности общественного производства", т.е. использование показателя условной энергоэффективности для сравнения является необходимым для объективной оценки. В этой же работе показано возникновение эффективности, "Эффективность может возникать только в реальных физических процессах, и, следовательно, она должна быть измерима физически.", т.е. оценить эффективность можно только при использовании физических показателей. Главная идея показателя заключается в интерпретации прямых и косвенных расходов каждого вида транспорта в условных физических показателях, без влияния эксплуатационных особенностей и учитывающий внутранспортные эффекты.

Вывод

На сегодняшний день сравнение различных видов транспорта только по материальным показателям не дает возможности объективно оценить их эффективность. Каждый из видов транспорта имеет свою структуру для оценки затрат (как правило в материальных, а не физических эквивалентах), речь идёт о разных подходах в организации работы видов транспорта, они разные и не поддаются точному сравнению. Многие кардинально различаются, свойственные каждому виду транспорта. И сравнивать различные виды транспорта, в настоящее время, имея разные показатели не представляется возможным без высокой доли условностей. Различия не позволяют объективно сравнить различные виды транспорта с позиции общественных затрат, а себестоимость показывает лишь локальные показатели.

Основные различия касаются:

1. подвижного состава;
2. инфраструктуры (терминалы и т.д.);
3. дорог, ж.д. и водных путей, сооружений (гидротехнические и т.д.);
4. административно-управленческий и производственный аппарата.

Проблему сравнения эффективности различных видов транспорта возможно решить, разработав обособленный показатель, в основе которого лежит учет работы транспорта в физических показателях, основываясь на котором, мы сможем с максимальной точностью оценить энергоэффективность с позиции затрат общественного труда.

Список литературы:

1. Бланк Ш.П., Митаишвили А.А. Экономика водного транспорта. -М., 1983. -С. 460
2. Ларуш Л. Физическая экономика. 1997. -С. 57
3. Приказ Минтранса РФ от 30.09.2003 № 194 "Об утверждении Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на внутреннем водном транспорте".
4. Приказ Минтранса РФ от 24.06.2003 № 153 "Об утверждении Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте."
5. Приказ Минтранса РФ от 31.12.2010 № 311 "Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества "Российские железные дороги".



6. Бинкин Б.А., Черняк В.Н. Эффективность управления: наука и практика. - М., 1982.
- С. 142

EVALUATION OF THE EFFICIENCY OF DIFFERENT TYPES OF TRANSPORT

Valery I. Lapotin

Abstract. A review of the assessments of the efficiency and cost structure by mode of transport is carried out, a different structure by cost item is shown, in which comparison in economic indicators does not provide an objective assessment and the need to make a comparison using physical indicators is shown. An approach to comparison with the use of the energy efficiency indicator is proposed.

Keywords: costs, performance indicators, physical indicators, comparison, energy efficiency, cost items, assessment measure, equivalents.

