

ВОЗМОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА ПО КРИТЕРИЯМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В. В. ЯСИНСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта

Экономические измерители являются элементами хозяйственного механизма, так как отражают в первую очередь экономические интересы народного хозяйства. Измерители эффективности железнодорожных перевозок связаны с социально-экономической безопасностью работы железнодорожной отрасли и, следовательно, должны систематически совершенствоваться и модернизироваться с учетом происходящих на транспортном рынке изменений.

В настоящее время сложилось положение, что на железнодорожном транспорте эффективность общественного производства, прежде всего, определяется эффективностью использования подвижного состава, от которого зависит производительность труда, себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы железной дороги. Понятия "эффективность перевозочного процесса" и "эффективность использования подвижного состава" отождествлены.

Поскольку основная задача перевозочного процесса – перемещение определенного количества груза на определенное расстояние, то выполненные объемы перевозок грузов должны быть конкретными во времени и пространстве. Поэтому провозные возможности перевозочного комплекса могут быть оценены либо тонно-километрами, либо тоннами.

Опыт оценки работы железнодорожного транспорта показывает, что показателю «тонно-километр» присущи серьезные недостатки. Натуральные тонно-километры, которыми определяется объем перевозочной работы, являются производением веса и расстояния перевозки. Поэтому каждый тонно-километр в отдельности характеризует собой одну единицу выполненной работы, независимо от характера транспортно-технологической системы, условий перевозок и трудовых затрат на их осуществление. Поскольку железнодорожным транспортом выполняются самые разнообразные перевозки, отличающиеся и по характеру перевозимого груза, и по расстоянию перевозки, то в конкретных условиях перевозок на единицу работы, выражаемую одним тонно-километром, может приходиться различное количество финансовых и трудовых затрат. Натуральный тонно-километр не характеризует полезность и потребительскую ценность выполняемой работы, а также величину трудовых затрат, необходимых на производство работы, не устанавливает связи между перевозочным процессом, затратами на его осуществление и внешними факторами, сопутствующими перевозке грузов.

Как показатель работы железнодорожного транспорта, тонно-километр не стимулирует борьбы за сокращение финансовых и трудовых затрат. Он становится малоприменимым для оценки эффективности перевозочного процесса.

Показатель оценки эффективности перевозочного процесса «тонна» также имеет недостатки. Он определяет только количество перевезенного груза и не характеризует экономические затраты, связанные с его перемещением. А общество заинтересовано не только в том, чтобы грузы перевозились, но и в том, чтобы транспортные расходы были при этом как можно меньше.

Продолжительное время считалось, что наиболее полно отражает все стороны производственной деятельности предприятия рентабельность, исчисленная как отношение прибыли к стоимости производственных фондов. Может ли этот показатель, определяемый по существующей методике, быть использован для оценки эффективности перевозочного процесса?

В настоящее время, как показывает опыт, доходы на железнодорожном транспорте не есть объективный фактор оценки деятельности железной дороги, эффективности использования различных типов подвижного состава и т. д. Доходы зависят не только от технико-эксплуатационных и экономических показателей работы железной дороги, от тарифов за перевозку грузов, но и от состояния всей логистической цепи доставки груза. Тарифы, на основании которых складываются доходы предприятия, не совершенны и могут поставить некоторые предприятия в более выгодные условия, чем другие. Тарифы на грузовые перевозки железнодорожным транспортом отражают не конкрет-

ную стоимость перевозок определенного груза по конкретному маршруту, а унифицированную стоимость для средних условий эксплуатации подвижного состава.

При определении затрат, связанных с выполнением перевозочного процесса, необходимо учитывать технико-экономические показатели всей транспортно-технологической системы: скорость доставки, показатели использования подвижного состава, время простоев под погрузочно-разгрузочными операциями; затраты, связанные с выполнением погрузочно-разгрузочных работ, с повреждением и потерей груза, с нарушением срока доставки груза и др., т. е. затраты не только на перевозку, но и на других участников перевозочного процесса.

В более простом виде структуру взаимосвязи и отношения как между компонентами перевозочного комплекса, так и между транспортным комплексом и средой, можно охарактеризовать следующими основными элементами:

$W(t)$ – грузопоток, т;

W_Q – транспортная продукция, т;

$T=f(K_i)$ – тариф (доходная ставка) на перевозку груза, зависящий от конкретных условий перевозки и уровня тарифов на конкурентных видах транспорта, руб./т;

$S_{п.г}$ – себестоимость подготовки груза к перевозке, руб./т;

S – себестоимость транспортирования, руб./т;

$S_{п.р}$ – себестоимость погрузочно-разгрузочных работ, руб./т;

S_x – себестоимость складирования груза, руб./т;

R_1 – затраты, связанные с увеличением расстояния транспортирования груза, руб.;

R_2 – затраты из-за несоответствия подвижного состава роду и характеру перевозимого груза, руб.;

R_3 – затраты, связанные с повреждением и потерей груза, руб.;

R_4 – затраты, связанные с выполнением дополнительных погрузочно-разгрузочных работ, руб.;

R_5 – затраты, связанные с дополнительным хранением груза, руб.;

R_6 – затраты, связанные с инерционностью перевозочного процесса, руб.;

R_7 – затраты, связанные с увеличением себестоимости транспортирования, руб.;

R_8 – затраты, связанные с увеличением себестоимости погрузочно-разгрузочных работ, руб.;

R_9 – затраты, связанные с увеличением себестоимости подготовки груза к перевозке, руб.;

R_{10} – затраты, связанные с увеличением себестоимости складирования груза, руб.

В совокупности все эти элементы при сведении их в аналитическую зависимость будут представлять собой экономически безопасный показатель эффективности перевозочного процесса с учетом всей логистической цепи доставки груза из пункта назначения в пункт потребления – доходность перевозочного процесса:

$$D = f(W(t), W_Q, T = f(K_i), S_{п.г}, S, S_{п.р}, S_x, R_1, R_2, R_3, R_4, R_5, R_6, R_7, R_8, R_9, R_{10}).$$

Учет предложенных элементов для оценки деятельности железной дороги отразит работу железнодорожной отрасли в целом и укрепит экономическую безопасность ее функционирования.