

ны их нежелания заниматься предпринимательской деятельностью с предложением выделить наиболее значимые для анкетированных.

Наиболее весома причина нежелания заниматься предпринимательской деятельностью – «большие государственные налоги, которые не дадут поднять хозяйство» – 34,78 %/12,79 %, 29,31 %/30,14 %, 30,08 %/31,55 %. Велика значимость причины «отсутствие материальной и финансовой поддержки» – 21,74 %/38,78 %, 31,91 %/33,09 %, 29,27 %/28,38 %. Весомы также причина нежелания заниматься предпринимательской деятельностью – «противодействие со стороны должностных лиц» – 8,70 %/10,42 %, 18,97 %/16,92 %, 20,33 %/17,65 %. Часть анкетированных – 8,70 %/24,42 %, 2,57 %/11,76 %, 2,44 %/6,42 % – указала причину «для меня это не подходит в силу личных возможностей» 4,35 %/10,42 %, 8,62 %/2,94 %, 4,06 %/4,28 % анкетированных назвала причиной нежелания заниматься предпринимательской деятельностью преклонный возраст или состояние здоровья. Причину «желание есть, но не знаю, как это начать», выделили 13,04 %/9,30 %, 5,17 %/5,15 %, 4,88 %/3,74 % анкетированных. По другим причинам не хотели заниматься предпринимательской деятельностью 2,17 % мужчин в 1999 году и 4,06 %/4,28 % анкетированных 2002 году.

Одна из определяющих задач – выделение средств на развитие предпринимательства. Отвечая на вопрос «Как Вы думаете, если будут выделены необходимые денежные и материальные средства, найдутся ли инициативные люди, готовые развернуть новое самостоятельное производство на основе аренды, создание малого предприятия и т.д.?», анкетированные считают, что:

- желающих стать предпринимателем среди нас не найдётся – 8,82 %/20,00 %, 12,19 %/14,58 %, 27,03 %/32,21 %;

- желающих окажется очень мало – 47,07 %/43,64 %, 29,27 %/12,50 %, 43,24 %/37,29 %;

- найдётся значительное количество желающих – 32,35 %/22,27 %, 51,22 %/58,34 %, 21,62 %/13,56 %;

Из этих данных видно, что значительная часть анкетированных – 91,18 %/80 %, 87,81 %/85,42 %, 72,97 %/67,79 % – считают, что при наличии денежных и материальных средств они могут заниматься предпринимательской деятельностью.

Анализ приведённых данных может стать основой принятия администрацией управленческих решений по повышению эффективности работы РУП «Гомсельмаш».

УДК 385: 656.2

ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОКАЗАТЕЛЯ, ПРИНИМАЕМОГО ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ СЛУЖБ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Г. В. БРЫЧКИНА

Белорусская железная дорога

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, Л. В. КОЗЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Управление трудовыми ресурсами является одной из важных составляющих в общей системе управления хозяйственной деятельностью Белорусской железной дороги. В зависимости от ситуации приоритеты механизма управления трудовыми ресурсами должны меняться. Так, например:

- в период значительного роста объемов перевозочной работы приоритетными направлениями являются: обеспечение подготовки специалистов, создание рабочих мест и распределение рабочей силы;

- в период относительно небольшого прироста рабочей силы или её стабилизации, кроме вышеперечисленных направлений, особую значимость приобретают решения по следующим вопросам: правильное использование рабочей силы на основе управления научной организацией и экономической труда;

- в период значительного высвобождения численности наиболее возможными направлениями являются: расчет соответствия уровня эксплуатационного контингента выполняемому объему перевозок, сокращение рабочих мест за счет определения уровня эффективности существующих технологических процессов, эффективного использования производственных мощностей структурных подразделений железной дороги.

В связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта в современных условиях целесообразно вновь обратить серьезное внимание на показатель «производительность труда», используя его как ориентир для дальнейших преобразований производственных структур железной дороги.

Существенное значение для управления трудовыми ресурсами имеет анализ эффективности их использования по отдельным отраслевым хозяйствам.

Такой анализ должна выполнять каждая отраслевая служба, устанавливая при этом, насколько эффективно используются трудовые ресурсы в отрасли и степень точности оценки эффективности. Информация, а следовательно, и принимаемые решения будут целесообразны лишь в том случае, если показатель производительности труда соответствует реальной выработке работников каждой отрасли.

Для этого каждая отраслевая служба должна иметь адекватную количественную и качественную оценку своей работы. Показатель или система показателей, характеризующих объем выполненных работ отраслевой службой, должна определить, как будет оценена эффективность использования трудовых ресурсов в отрасли хозяйства и методику расчета показателя производительности труда. Так как предприятия одной службы могут выполнять различный комплекс работ и при этом будут задействованы работники различных профессиональных групп, то и показатель, отражающий объем выполненной ими работы, должен быть разным, таким, чтобы наиболее точно его характеризовать.

Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета разработана система показателей, принимаемых для оценки эффективности использования трудовых ресурсов по основным службам в целом и в зависимости от специфики работы предприятия и профессиональных групп работников, занятых тем или иным видом деятельности, а также методика их применения. Предложенные показатели позволят на отраслевых предприятиях железной дороги наиболее адекватно оценить эффективность использования такого социально значимого ресурса, как труд.

УДК 656.225:338

ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ СИБИРСКИХ РЕГИОНОВ ВВЕДЕНИЯ НОВОГО ПРЕЙСКУРАНТА НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

С. А. БЫКАДОРОВ

Сибирский государственный университет путей сообщения

Необходимо установить влияние на развитие сибирских регионов введения нового прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами: «Прейскурант №10-01» – «Тарифы на перевозки грузов федеральным железнодорожным транспортом» («Тарифное руководство № 1», части 1 и 2). Результаты этой работы позволяют разработать инструмент согласования интересов железной дороги и клиентуры. В качестве агентов-носителей экономических интересов рассматриваются железные дороги Сибирского региона и субъекты Федерации Сибирского Федерального округа.

При определении уровня тарифов необходимо рассмотреть различные способы расчета эксплуатационных расходов, затратный и рыночный подходы к тарифному регулированию; методы рационального ценового регулирования на железных дорогах с использованием межотраслевых моделей взаимодействия.

Необходимо создать методику расчета расходов по перевозкам для того, чтобы обосновать экономическую базу грузовых тарифов, определить их нижнюю и верхнюю границы при государственном регулировании и построении системы экономических взаимоотношений в сфере транспорта.

Новая тарифная система должна стимулировать снижение себестоимости производства и повышение конкурентоспособности перевозимой продукции. Здесь есть очень сложная макроэкономическая проблема, связанная с тарифным регулированием. Очень часто низкие транспортные тарифы стимулируют перевозки массовых грузов без глубокой переработки (тоже, кстати, сравнительно недорогих), в