

3 Об основах транспортной деятельности : Закон Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.logists.by/library/view/zakon-rb-o-osnovah-transportnoy-deyatelnosti>. – Дата доступа : 03.09.2018.

4 **Липатова, О. В.** Оценка эффективности логистических систем как основа экономической безопасности / О. В. Липатова // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона. – 2014. – С. 40–43.

5 Национальная экономика Беларуси : учеб. для студ. эк. спец. вузов / Н. В. Шимов [и др.]; под ред. В. Н. Шимова. – 3-е изд. – Минск : БГЭУ, 2009. – 752 с.

6 Сектор услуг Беларуси: проблемы и перспективы развития / О. В. Булко [и др.]; науч. ред. : А. Е. Дайнеко, О. С. Булко ; Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики. – Минск : Беларуская навука, 2016. – 271 с.

7 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.rw.by/corporate/press\\_center/reportings\\_interview\\_article/2015/03/strategija\\_innovacionnogo\\_gazn/](http://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_gazn/). – Дата доступа : 03.09.2018.

8 **Шатров, С. Л.** Методические подходы к оценке экономической эффективности передачи на аутсорсинг отдельных видов работ (услуг) железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

*I. HALKINA*

*Belarusian State University of Transport*

## **STATE REGULATION OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET**

The main causes of state intervention in a market economy are considered. The necessity of state regulation of transport activities is substantiated. The attention is focused on the methods of state regulation of the transport services market.

Получено 15.09.2018

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 11. Гомель, 2018**

---

УДК331.101

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор*

*В. А. ГИЗАТУЛЛИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **РАЗВИТИЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПОХОДОВ К ОЦЕНКЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Рассмотрена совокупность методов, применяемых для измерения производительности труда на Белорусской железной дороге по уровням управления; показана необ-

ходимость разработки новых методических подходов к расчету производительности труда в структурных подразделениях отделений железной дороги, учитывающих особенности их технологических процессов.

Современный этап развития экономики определяет необходимость роста производительности труда во всех отраслях и в том числе на железнодорожном транспорте.

Теория и практика накопили достаточный опыт по понятийному аппарату и совокупности различных методов, применяемых для количественной оценки производительности труда – показателя, характеризующего эффективность использования трудовых ресурсов. Отнесение производительности труда к показателю эффективности определяет дальнейший методический подход к его определению, а именно – в расчетной формуле должна найти отражение взаимосвязь между конечными результатами и затратами на ее достижение.

Как свидетельствует зарубежный опыт, планирование производительности труда является одним из главных условий реализации приоритетных целей и задач роста трудовой отдачи персонала.

Для железной дороги автором был предложен порядок и методика расчета показателей производительности труда, которые в соответствии с приказом начальника железной дороги № 286Н от 17.12.2003 г. стали реализовываться в практику работы подразделений.

Согласно разработанной методике, было рекомендовано при расчете показателя производительности для железной дороги, которая является сложной организационной структурой, использовать принцип сквозного подхода по основным трем уровням управления:

- первый – управление железной дороги;
- второй – отделение железной дороги;
- третий – структурные подразделения отделения железной дороги.

Принцип сквозного подхода означает, что на всех трех указанных уровнях управления для оценки эффективности использования трудовых ресурсов должен использоваться единый показатель производительности труда, расчет которого основан на стоимостном методе. При данном методе расчет производительности труда основан на использовании показателя «Объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении», который определяет все виды доходов и поступлений денежных средств на расчетный счет дороги. Последующее использование данного показателя в практике работы подразделений железной дороги определял необходимость приведения доходов в сопоставимые условия, при этом для приведения разных групп доходов корректировка осуществляется с помощью индексов: изменения тарифов на грузовые и пассажирские перевозки, а также индекса цен на продукцию производственно-технического

назначения (для количественной оценки объема выполненных работ по иным видам деятельности, кроме перевозок).

Следует отметить, что предложенный и поддержанный руководством подход к методике расчета производительности труда на железнодорожном транспорте впоследствии стал соответствовать предложениям, рекомендованным Министерством труда и социальной защиты Республики Беларусь. Так, в письме данного министерства от 28 декабря 2006 г. № 03-03-10/2147 «О методике расчета производительности труда» сказано:

– Методика расчета производительности труда (далее – Методика) разработана Министерством труда и социальной защиты с участием Министерства экономики, Министерства статистики и анализа во исполнение поручения Совета Министров Республики Беларусь от 29 ноября 2006 г. № 30/161, 225-2547;

– в Методике учтены: международный опыт расчета производительности труда в целом по экономике, возможности информационной базы в Республике Беларусь, а также сложившаяся в республике практика расчета производительности труда на уровне отрасли и конкретной организации;

– Методику рекомендуется применять при расчете производительности труда на двух уровнях: конкретной организации и отрасли;

– в целях единого подхода к расчету производительности труда как на уровне конкретной организации, так и на уровне отрасли в методике использован стоимостный метод как наиболее распространенный;

– для измерения производительности труда на уровне организации используется показатель производительности труда, который рассчитывается как отношение объема произведенной продукции (работ, услуг) в стоимостном выражении к среднесписочной численности работников организации.

Последующее десятилетие на железной дороге и в ее подразделениях данный подход к расчету производительности труда успешно реализуется в практике экономической работы. В 2014 г. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2014 г. № 744 «Об оплате труда работников» и последующем его изменением постановлением № 47 от 26 января 2015 г. устанавливалось:

– в государственных организациях и организациях, в уставном фонде которых доля собственности государства составляет более 50 процентов, повышение заработной платы (действующих размеров тарифных ставок (окладов), стимулирующих и компенсирующих выплат) работников допускается только при условии соотношения роста производительности труда и заработной платы более 1,0;

– при определении производительности труда в организации применяется выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг или добавленная стоимость на одного среднесписочного работника.

Современный этап развития экономики железной дороги определяет необходимость эффективного использования всех ресурсов и, прежде всего, трудовых. Принятие управленческих решений, связанных с использованием трудовых ресурсов, требует выработки определенных качественных параметров по детализации и конкретизации оценки эффективности их использования в процессе перевозок. Поэтому методику расчета производительности труда, которая успешно была реализована в практике работы всех подразделений железной дороги и подтвердила свою жизнеспособность, необходимо было развивать в соответствии с текущими задачами экономики и особенностями функционирования железнодорожной отрасли.

При развитии методики расчета производительности труда наряду со сквозным подходом по уровням управления на базе единого стоимостного показателя необходимо использовать систему натуральных показателей, которые в достаточно полном объеме будут отражать объем выполненной работы каждого уровня железной дороги.

Так, на уровне Управления железной дороги ставится задача оценки эффективности использования всего персонала железной дороги в целом. Поэтому на данном уровне должны использоваться два показателя:

- один – стоимостной на базе информации об объеме выполненных работ в стоимостном выражении и всей численности работников дороги;

- второй – натуральный показатель на базе информации об объеме выполненных перевозок в приведенных тонно-километрах и численности работников по перевозкам. При этом приведенные тонно-километры для расчета производительности труда рассчитывают как сумму тонно-километров и пассажиро-километров, увеличенных на коэффициент приведения. В основе коэффициента приведения лежит соотношение трудоемкости выполнения 1 тонно-километра и 1 пассажиро-километра.

Для Отделения железной дороги (второй уровень) также целесообразно рассчитывать два показателя производительности труда: один – стоимостной для всей численности работников отделения и второй – натуральный для оценки эффективности использования персонала на перевозках. Следует отметить, что на данном уровне при расчете приведенных тонно-километров должна быть использована система коэффициентов приведения, а не один, как на уровне Управления железной дороги. В систему коэффициентов необходимо включить коэффициенты приведения тонно-километров, которые учитывает разную трудоемкость выполнения 1 тонно-километра по видам сообщения.

Изменения к подходам определения видов экономической деятельности в системе железнодорожного транспорта определяют необходимость дальнейшего развития методики расчета показателя производительности труда:

- по грузовым перевозкам;
- по пассажирским перевозкам.

На третьем уровне – на уровне структурного подразделения отделения железной дороги – эффективно использование трудовых ресурсов целесообразно устанавливать с использованием натурального показателя. В настоящее время на данном уровне рассчитывается стоимостной показатель производительности труда, при этом в некоторых структурных подразделениях используется также средний интегральный индекс выполнения производительности труда. Причина такого подхода – выполнение структурным подразделением целого комплекса работ и услуг, имеющих различные объемные показатели.

Существенное значение для управления трудовыми ресурсами в отраслевых хозяйствах железной дороги и их подразделений является адекватная количественная и качественная оценка всего комплекса выполняемых работ. Последующая информация об объеме выполненных работ позволит рассчитать для каждого подразделения натуральный показатель производительности труда. При этом не исключается возможность применения условно-натурального показателя, особенно для подразделений отраслевых хозяйств, имеющих расширенный перечень выполняемых работ и услуг.

Практика применения натурального метода измерения производительности труда в подразделениях отраслевых хозяйств железной дороги на всем пути развития отрасли показывает, что наиболее часто в качестве количественной оценки объема выполненной работы использовались показатели, приведенные в таблице 1.

**Таблица 1 – Система измерителей, применяемых при расчете производительности труда в отраслевых хозяйствах железной дороги**

Хозяйство железной дороги	Натуральный показатель, используемый для расчета производительности
Локомотивное	Количество тонно-километров брутто, приходящееся в среднем на одного работника эксплуатационного штата
Вагонное	Количество вагоно-километров, приходящееся в среднем на одного работника по эксплуатации; количество выпущенных из ремонта вагонов в приведенных единицах на одного работника
Перевозок	Количество приведенных тонно-километров, приходящееся на одного работника по эксплуатации
Путевое	Количество тонно-километров брутто, приходящееся в среднем на одного работника эксплуатационного штата
Сигнализации и связи	Количество технических единиц, приходящееся на одного работника эксплуатационного штата
Электрификации и электроснабжения	Количество тонно-километров брутто, выполненных электрической тягой на электрифицированных линиях, приходящееся на одного работника по эксплуатации

Анализируя систему измерителей, приведенную в таблице 1, ее использование в подразделениях Белорусской железной дороги, можно отметить,

что большинство их нашло практическое применение на определенных исторических этапах функционирования.

Вместе с тем следует отметить, что использование одного количественного показателя в подразделениях отраслевых хозяйств может привести к неверным управленческим выводам и последующей мотивации труда.

Современный этап развития экономики железной дороги характерен быстро происходящими изменениями в политике, технологии, подходах к организационным структурам, использовании финансовых рычагов и стимулов. Целью всех происходящих изменений на дороге является оптимизация использования всех ресурсов, конкурентоспособность транспортных услуг железной дороги на рынке.

Многообразие выполняемых технологических процессов определяет необходимость создания системы количественной оценки всех выполняемых работ, которая достаточно полно и достоверно будет характеризовать использование трудовых ресурсов в отраслевых хозяйствах.

Проведенные исследования по изучению технологических процессов и соответствующих им технологических операций на предприятиях отраслевых хозяйств, указанных в таблице 1, позволили установить и количественно измерить выполняемые работы. Результаты по созданию системы количественной оценки выполняемых работ приведены в таблице 2.

**Таблица 2 – Система показателей для количественной оценки выполняемых технологически операций по отраслевым хозяйствам**

Предприятие отраслевого хозяйства	Технологическая операция	Натуральный показатель для количественной оценки
Локомотивное депо	Тяга грузовых поездов	Тонно-километры брутто
	Тяга пассажирских поездов	Локомотиво-километры
	Маневровая работа	Локомотиво-часы
	Техническое обслуживание и ремонты локомотивов	Приведенные локомотивы (единицы обслуживания и ремонта, приведенные по трудоемкости)
Вагонное депо	Операции по осмотру на ПТО	Количество вагонов, прошедших ПТО
	Текущий безотцепочный ремонт	Количество вагонов данного вида ремонта
	Текущий отцепочный ремонт	Количество вагонов данного вида ремонта
	Деповской ремонт	Приведенные вагоны
Станция	Операции по погрузке-выгрузке	Количество тонн груза или вагонов
	Переработка вагонов	Количество транзитных вагонов с переработкой и без переработки
	Отправление и пропуск поездов	Количество соответствующих поездов
	Отправление пассажиров	Количество пассажиров

Окончание таблицы 2

Предприятие отраслевого хозяйства	Технологическая операция	Натуральный показатель для количественной оценки
Дистанция электроснабжения	Передача электроэнергии	кВт-часы электроэнергии
	Текущее обслуживание и ремонт устройств на электрифицированных участках	Общие трудозатраты
Дистанция пути	Текущее содержание пути	Общие трудозатраты
	Обслуживание искусственных сооружений	Общие трудозатраты
	Все виды ремонта	Объем выполненных работ в стоимостном выражении
	Содержание и охрана перевозов	Общие трудозатраты
Дистанция сигнализации и связи	Текущее обслуживание и ремонт перегонных устройств	Общие трудозатраты
	Текущее обслуживание и ремонт станционных устройств	Общие трудозатраты
	Работа телефонно-телеграфных станций	Количество принятых и отправленных телеграмм, предоставленных соединений

Приведенная система количественной оценки выполняемых технологических операций позволяет оценить эффективность использования трудовых ресурсов в подразделениях каждого предприятия. В целом по отраслевому предприятию общий индекс роста производительности труда рассчитывается как средневзвешенная величина, в основе которой лежат индексы роста производительности труда и удельный вес численности работников каждого подразделения.

Предложенный подход к методике расчета показателей производительности труда в подразделениях железной дороги позволит более достоверно оценить эффективность их использования в отрасли и использовать при разработке системы поощрения отдельных профессиональных групп производственного персонала.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Экономика труда и система управления трудовыми ресурсами на железных дорогах Российской Федерации и Республики Казахстан : учеб. пособие / Л. В. Шкурина и др.; под ред. Л. В. Шкуриной и К. Ж. Даубаева. – М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. – 352 с.

2 О расчете производительности труда на Белорусской железной дороге : приказ Белорусской железной дороги № 286Н от 17.12.2003

V. GIZATULLINA, PhD, Professor  
V. GIZATULLINA  
*Belarusian state University of Transport*

## **THE DEVELOPMENT OF METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF LABOUR PRODUCTIVITY IN THE RAILWAY SYSTEM**

The article considers a set of methods used to measure labor productivity on the Belarusian railway by management levels; the necessity of developing new methodological approaches to the calculation of labor productivity in the structural units of railway departments, taking into account the peculiarities of their technological processes.

Получено 16.09.2018

---

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности).  
Вып. 11. Гомель, 2018**

---

УДК 656.07

*И. А. КОЖЕВНИКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта*

## **ИССЛЕДОВАНИЕ СУЩНОСТИ РЫНКА ОБЩЕСТВЕННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Представлены результаты фундаментальных исследований рынка общественных пассажирских перевозок, которые должны быть учтены в принятии решений на всех управленческих уровнях. Показано, что нейтрализация негативных последствий от рыночных преобразований в сфере общественных пассажирских перевозок возможна лишь при условии четкого понимания глубинной социально-экономической сущности общественных пассажирских перевозок и их всесторонней оценки.

Общественные пассажирские перевозки практически во всех странах мира, в том числе и высокоразвитых, являются убыточной сферой хозяйственной деятельности, в которой компенсация выпадающих доходов осуществляется за счет бюджетного либо перекрестного финансирования. Необходимость повышения экономической эффективности общественных пассажирских перевозок (далее – ОПП) привела к рыночным реформам в данной сфере во многих странах, в частности и к демонополизации железных дорог. Анализ протекания указанных реформ, как и в целом их необходимость, в частности России и Казахстане, привели к острым дискуссиям, в которых мнения ученых разделились на два лагеря – «либеральный» и «консервативный».