

переходах. Общая концепция развития Белорусской железной дороги предполагает сокращение эксплуатационных расходов и постепенное снижение тарифов путем совершенствования структуры управления, информатизации тарифов и широкого внедрения ресурсосберегающих технологий, создания и развития железной дороги техническими средствами и подвижным составом нового поколения с прогрессивными технико-экономическими параметрами.

Переход к рыночным отношениям требует по-новому решать экономические проблемы, среди которых важнейшей является повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности, которая рассматривается не только с точки зрения использования затрат, но и с точки зрения рациональности применения всех видов ресурсов. Проблемы обеспечения экономического роста и стабилизации работы на основе эффективного использования факторов производства важны как для железной дороги в целом, так и для отделений железной дороги и их структурных подразделений.

В составе факторов производства прежде всего выделяется рабочая сила, так как именно расходы на оплату труда и большинство налогов (от фонда оплаты труда) составляют значительную долю в эксплуатационных расходах железной дороги и её структурных подразделений.

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 экономикой 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 технологий и 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 критерий для дальнейших преобразований производственных структур жес-

лезной дороги.

Анализ действующего порядка оценки производительности труда на железной дороге и в ее структурных подразделениях, проведенный научной исследовательской лабораторией ЗАМБНУ БелГУТа, выявил ряд недостатков в существующей методике оценки эффективности труда. Главным из них является невозможность оценить производительность труда связным порядком по всем иерархическим ступеням управления и подразделениям дороги: дорога — отделение дороги — структурное подразделение отделения дороги, а также внутри и в целом по хозяйствам БЖД. Это связано с отсутствием единого показателя объема выполненной работы.

Если в целом по отделению эффективность использования трудовых ресурсов (в том числе и работников структурных подразделений) оценивается с помощью показателя производительности труда, исчисленного по приведенным тонно-километрам, то впоследствии каждое структурное подразделение в зависимости от специфики работы и функциональной принадлежности рассчитывает свой показатель производительности труда, совершенно отличный от того, который определяется на уровне отделения дороги в целом.

При этом получается парадокс: с одной стороны работники каждого структурного подразделения как составляющие единое целое списочной численности работников отделения дороги, занятых в перевозках, оцениваются с помощью показателя производительности труда, исчисленного по приведенным тонно-километрам. С другой стороны работники каждого структурного подразделения как обособленного подразделения оцениваются по своему специфическому показателю производительности труда без последующей увязки в общий интегральный показатель производительности труда по отделению дороги в целом.

Такие показатели производительности труда, рассчитываемые в настоящее время структурными подразделениями и отделением в целом, позволяют оценить эффективность использования трудовых ресурсов только занятых в перевозках. Оценка же работы всего контингента работников линейных предприятий, отделений и дороги в целом не производится.

При оценке эффективности использования трудовых ресурсов во службах БЖД сталкиваемся с аналогичными проблемами. Объемные показатели работы отраслевых предприятий основных служб Управления БЖД, используемые сейчас для расчета производительности труда, не могут адекватно отражать объем работ, который выполняют работники хозяйства.

Поэтому для систем, имеющих сложную организационную структуру, каковой и является железная дорога, основным подходом при оценке эффективности использования трудовых ресурсов и выборе способа расчета производительности труда является возможность использования полученного показателя сквозным путем от низового уровня до дороги в целом. Связным

подход позволит единообразно оценить использование трудовых ресурсов в структурном подразделении, установить влияние каждого структурного подразделения на эффективность использования трудовых ресурсов в целом по отделению, влияние каждого отделения на эффективность использования трудовых ресурсов по дороге в целом, а следовательно, принять грамотные и рациональные решения по управлению трудовыми ресурсами в целом по дороге.

НИИ ЗАМБНУ БеаГУТа разработаны методики оценки производительности труда дороги в денежном выражении и индексным методом.

Исходя из теории и практики определения показателя производительности труда для оценки эффективности использования трудовых ресурсов на белорусской железной дороге может быть использован **стоимостный метод**, при котором оценка использования трудовых ресурсов на дороге в целом и в ее структурных подразделениях осуществляется с помощью показателя "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении".

Расчетная формула для определения показателя производительности имеет вид

$$П_{ТР} = \frac{\sum_{i=1}^n Bp_i}{\sum_{j=1}^m Ч_j} \quad (1)$$

где Bp_i – объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении i -го вида деятельности;

n – виды деятельности дороги, за которые идет поступление денежных средств на расчетный счет дороги или других подразделений (виды доходов);

$Ч_j$ – среднесписочная численность работников j -го подразделения дороги;

m – количество структурных подразделений, входящих в состав дороги.

Количественный показатель "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении" определяет все виды доходов и поступлений денежных средств на расчетный счет дороги. Основной информацией о величине рассматриваемого количественного показателя может стать финансовая отчетность дороги, а именно приложение к балансу "Отчет о прибылях и убытках", где по первой строке показывается "Выручка от всех видов деятельности".

При этом, прежде всего, необходимо оговорить границы применения данного показателя:

а) основная деятельность, включающая перевозки и другие услуги, т.е.

все входящие в баланс по основной деятельности;

б) все структурные подразделения, предприятия, организации, входящие в состав Белорусской железной дороги (и не обязательно входящие в составный баланс по основной деятельности).

Если рассматривать вариант "б", то тогда количественный показатель "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг стоимостном выражении" будет определяться из балансов всех хозяйствующих субъектов, входящих в организационную структуру БЖД.

Количественный показатель, принимаемый к расчету показателя производительности труда по первому варианту, должен дать представление обо всех видах деятельности, работ, услуг, за которые от клиентуры были получены деньги и которые определили общий объем выручки каждого хозяйствующего субъекта, входящего в состав БЖД.

Среднесписочная численность работников, принимаемая к расчету показателя производительности труда, включает штат всех структурных подразделений БЖД, т.е. находящихся в списке хозяйствующих субъектов. Для получения среднесписочной численности из списочного состава исключаются работники:

– находящиеся в отпусках по беременности и родам, в отпусках в связи с усыновлением ребенка в возрасте до трех месяцев, а также в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет;

– не явившиеся на работу из-за временной нетрудоспособности или ухода за больными, невяки которых оформлены листками нетрудоспособности из справок лечебных учреждений, за все календарные дни болезни;

– обучающиеся в учебных заведениях, находящиеся в учебных отпусках без сохранения заработной платы, а также поступающие в учебные заведения, находящиеся в отпуске без сохранения заработной платы для сдачи вступительных экзаменов;

– находящиеся в отпусках без сохранения заработной платы, кроме выходящих в отпусках, предоставляемых без оплаты по инициативе работника. Работники исключаются из среднесписочной численности за все календарные дни неявок на работу;

– находящиеся под следствием до вынесения приговора суда. В случае вынесения оправдательного приговора суда работник включается в среднесписочную численность с первого дня невыхода на работу;

– больные хроническим алкоголизмом, помещенные в наркологические отделения психиатрических (психоневрологических) учреждений.

* Согласно Инструкции Министерства статистики и анализа РБ по заполнению формы государственной статистической отчетности по труду.

Лица, не состоящие в списочном составе и привлеченные для работы по гражданским договорам с государственными организациями на предоставление рабочей силы (военнослужащие и лица, отбывающие наказание в виде лишения свободы), больные хроническим алкоголизмом, помещенные в лечебно-трудовые профилактории и привлеченные к труду, учитываются в среднесписочной численности организации, куда они привлечены, как целые единицы по дням явок на работу.

Лица, работавшие неполное рабочее время в соответствии с трудовым договором (контрактом) или переведенные по письменному заявлению работника на работу на неполное рабочее время (неполный рабочий день или неполную рабочую неделю), при определении среднесписочной численности работников учитываются пропорционально отработанному времени.

Расчет средней численности этой категории работников производится в порядке, описанном в Инструкции Министерства статистики и анализа РБ по заполнению форм государственной статистической отчетности по труду.

Лица, переведенные на работу в режиме неполного рабочего времени по инициативе работодателя (без письменного заявления работника), учитываются в среднесписочной численности работников как целые единицы.

Среднесписочная численность работников за месяц исчисляется путем суммирования численности работников списочного состава за каждый календарный день месяца (включая государственные праздники, праздничные рабочие) и выходные дни) и деления полученной суммы на число календарных дней месяца:

$$Ч_i = \frac{\sum Ч_{ij}}{D_m}, \quad (2)$$

где $Ч_i$ – сумма списочного числа работников j -го подразделения дороги за каждый i -й календарный (рабочий и нерабочий) день данного месяца, чел.;

D_m – число календарных дней в данном месяце.

Динамика показателя производительности труда определяется с помощью индекса производительности труда, который в общем виде определяется следующим образом:

$$I_{пт} = \frac{\sum Вр_i^0}{\sum Ч_j^0} \cdot \frac{\sum Вр_i^6 \kappa_{пр}}{\sum Ч_j^6}, \quad (3)$$

где $\sum Вр_i^0$ и $\sum Вр_i^6$ – соответственно объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении в отчетном и базовом периодах, в ценах соответствующих лет;

$\sum \text{Ч}_j^a$ и $\sum \text{Ч}_j^b$ – среднесписочная численность работников в отчетном и базовом периодах;

$\kappa_{\text{пр}}$ – коэффициент приведения данных базового года к виду, сопоставимому с данными отчетного периода.

В качестве коэффициента приведения должны выступать индексы, используемые министерством экономики для оценки динамики развития валового внутреннего продукта республики. Для железной дороги можно утвердить несколько иной порядок расчета коэффициента приведения.

Коэффициент приведения рассчитывается как средневзвешенная величина:

$$\kappa_{\text{пр}} = I_{\text{ЗП}} a_{\text{ЗП}} + I_{\text{ТЭ}} a_{\text{ТЭ}} + I_{\text{А}} a_{\text{А}} + I_{\text{Ост}} a_{\text{Ост}} \quad (4)$$

где $I_{\text{ЗП}}$, $I_{\text{ТЭ}}$, $I_{\text{А}}$, $I_{\text{Ост}}$ – индексы изменения соответственно заработной платы, топливно-энергетических ресурсов, амортизационных отчислений и остальных эксплуатационных расходов;

$a_{\text{ЗП}}$, $a_{\text{ТЭ}}$, $a_{\text{А}}$, $a_{\text{Ост}}$ – доля соответственно заработной платы, топливно-энергетических ресурсов, амортизационных отчислений и остальных расходов в общей сумме эксплуатационных расходов.

Коэффициент приведения данных базового года к виду, сопоставимому с данными отчетного периода, может быть связан с курсом доллара и определяться по формуле

$$\kappa_{\text{пр}} = \frac{\text{К\$}_a}{\text{К\$}_b} \quad (5)$$

где $\text{К\$}_a$ ($\text{К\$}_b$) – курс доллара в отчетном (базовом) периоде.

Кроме того, в качестве коэффициента приведения может быть использован индекс изменения потребительских цен (коэффициент инфляции).

Порядок расчета коэффициента приведения должен быть утвержден органом государственной власти.

Достоинствами стоимостного метода оценки эффективности использования трудовых ресурсов является:

– обобщающий характер, позволяющий оценивать использование трудовых ресурсов в вертикальном и горизонтальном уровнях организационных структур сложной экономической системы;

– идентичность оценки эффективности использования трудовых ресурсов на макро- и микроуровне;

– сквозной подход при расчете показателя по всем структурным подразделениям и в связи с этим возможность оценки влияния каждого подразделения на общие результаты и принятие решений по управлению трудовыми ресурсами дороги в целом;

– устранение двойственности в оценке эффективности использования трудовых ресурсов каждого структурного подразделения.

К недостатку стоимостного варианта оценки эффективности использования трудовых ресурсов относится несопоставимость данных в денежном выражении за различные периоды, обусловленная инфляционными процессами, происходящими в нашей стране, и в связи с этим трудность приведения данных к сопоставимым условиям. Особого внимания здесь заслуживает утверждение методики определения коэффициента приведения.

Численность работников дороги в целом, принимаемая к расчету производительности труда, равна сумме численности работников отделений железной дороги, предприятий дорожного подчинения и аппарата Управления дороги.

Железная дорога является сложной экономической системой, которая включает в свою организационную структуру подразделения с многообразными видами выполняемых работ, необходимостью их взаимодействия в общем технологическом процессе перевозки. По этой причине целесообразно использование индексного метода оценки эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги.

В составе железной дороги можно выделить предприятия, работники которых заняты одним из трех направлений деятельности:

– занятые в перевозочном процессе и выполнением запросов конкретных клиентов во всех видах перевозок (в данную группу включаются работники железной дороги);

– аппарат управления дороги и предприятий дорожного подчинения, занятых обслуживанием перевозочного процесса и удовлетворением запросов всех структурных подразделений (в данную группу включаются работники предприятий, для которых сложно учесть объем выполненных работ с помощью любого измерителя (работники ДКЦ, ГВЦ, ПЧП, службы военизированной охраны (НО), УП Брестжелдоррасчет и др.));

– занятые и выполняющие все виды подсобно-вспомогательной деятельности (в данную группу включаются работники, выполняющие работу, оцениваемую в стоимостном выражении).

В целом по дороге эффективность использования трудовых ресурсов оценивается с помощью среднего интегрального индекса выполнения производительности труда, рассчитанного как средневзвешенная величина из трех составляющих:

$$\bar{I}_{\Pi} = \sum_{i=1}^6 I_{\Pi_i}^1 \alpha_i^1 + I_{\Pi}^2 \alpha^2 + \sum_{k=1}^n I_{\Pi_k}^3 \alpha_k^3. \quad (6)$$

где $I_{\Pi_i}^1, I_{\Pi}^2, I_{\Pi_k}^3$ – интегральный индекс изменения (роста или снижения) показателя производительности труда работников, занятых соответственно в трех направлениях деятельности;

$\alpha_1^1, \alpha_2^1, \alpha_3^1$ — доля среднесписочной численности работников каждой группы в общей среднесписочной численности дороги.

Для оценки эффективности использования работников по первой группе (отделений дороги) интегральный индекс изменения производительности труда рассчитывается непосредственно на отделении дороги (и сообщается Управление дороги) по формуле

$$I_{\text{ИТ}}^1 = \sum_{i=1}^n T_{\text{ИТ},i}^1 \alpha_i^1, \quad (8)$$

где n — количество структурных подразделений на отделении железной дороги с учетом "собственно НОД";

α_i^1 — доля среднесписочной численности работников структурного подразделения в итоговой среднесписочной численности по отделению дороги в целом;

$T_{\text{ИТ},i}^1$ — темп изменения (роста или снижения) показателя производительности труда в i -м структурном подразделении, который определяется как отношение величины показателя производительности труда в отчетном периоде $\Pi_{\text{ИТ}}^n$ к аналогичной величине базового периода $\Pi_{\text{ИТ}}^6$, т.е.

$$T_{\text{ИТ},i}^1 = \frac{\Pi_{\text{ИТ}}^n}{\Pi_{\text{ИТ}}^6} \cdot 100 \%, \quad (9)$$

Расчет показателя производительности труда каждого структурного подразделения отделения дороги сохраняется в том виде, как он сейчас проводится в практике хозяйствования Белорусской железной дороги.

Для расчета показателя производительности труда "собственно НОД" может быть использован количественный показатель "приведенные тонно-километры".

Оценку эффективности использования трудовых ресурсов отделений дороги может производить и Управление дороги, для чего прежде всего устанавливается показатель производительности труда для всех отделений, который рассчитывается делением суммарных приведенных тонно-километров всех отделений, в которые по грузовому движению включаются экспедиционные тонно-километры, на среднесписочную численность всех шести отделений. После этого рассчитывается интегральный индекс изменения показателя производительности труда:

$$I_{\text{ИТ},i}^1 = \frac{\sum P I_{\text{ИТ}}^n}{\chi_i^n} \cdot \frac{\sum P I_{\text{ИТ}}^6}{\chi_i^6} \cdot 100 \%, \quad (10)$$

$\sum PI_{\text{отч}}^0, \sum PI_{\text{план}}^0$ – суммарные приведенные тонно-километры всех отделений железной дороги соответственно в отчетном и базовом периодах;

ψ_1^0, ψ_1^6 – суммарная численность работников всех отделений дороги (работников первой выделенной группы) соответственно в отчетном и базовом периодах.

Для работников, занятых вторым направлением деятельности, интегральный индекс изменения показателя производительности труда определяется формуле

$$I_{\text{ИТ}}^2 = \sum_i T_{\text{ИТ},i}^2 \alpha_i^2, \quad (10)$$

$I_{\text{ИТ}}^2$ – интегральный индекс изменения производительности труда работников второй группы (аппарат Управления дороги и предприятий дорожного подчинения);

$T_{\text{ИТ},i}^2$ – темп изменения производительности труда i -го предприятия дорожного подчинения и аппарата Управления дороги;

α_i^2 – доля численности работников i -го предприятия дорожного подчинения и аппарата Управления дороги в общей численности работников второй группы.

Темп изменения производительности труда i -го предприятия дорожного подчинения и аппарата Управления дороги:

$$T_{\text{ИТ},i}^2 = \frac{\Pi_{\text{ИТ}}^0}{\Pi_{\text{ИТ}}^6} \cdot 100\%, \quad (11)$$

$\Pi_{\text{ИТ}}^0, \Pi_{\text{ИТ}}^6$ – показатель производительности труда работников соответственно в отчетном и базовом периодах.

В случае, если разработана методология определения показателя производительности труда каждого i -го подразделения дороги, входящего во вторую группу, то величины $\Pi_{\text{ИТ}}^0$ и $\Pi_{\text{ИТ}}^6$ рассчитываются как отношение количественного показателя по отчету и плану на среднесписочную численность подразделения по отчету и плану.

В случае, если показатель производительности труда по предприятиям и структурным подразделениям, включенным во вторую группу, не рассчитывается (ввиду сложности количественной оценки объема выполненных работ), интегральный индекс изменения производительности труда работников второй группы $I_{\text{ИТ}}^2$ рассчитывается как частное от деления отношения при-

веденных тонно-километров ($\sum PL_{\text{прив.д}}$) в отчетном периоде к общей среднесписочной численности работников второй группы ($Ч_2$) в этом же периоде на отношение аналогичных показателей базового периода:

$$I_{\text{III}}^2 = \frac{\sum PL_{\text{прив.д}}^{\text{от}}}{Ч_2^{\text{от}}} \cdot \frac{\sum PL_{\text{прив.д}}^{\text{баз}}}{Ч_2^{\text{баз}}} \cdot 100\% \quad (12)$$

Для расчета приведенных тонно-километров используются дорожные данные, в которые по грузовому движению включены тарифные тонно-километры.

Для третьей группы работников (занятых ПВД) интегральный индекс изменения показателя производительности труда рассчитывается по формуле:

$$I_{\text{III}}^3 = \frac{Vp^{\text{от}}}{Ч_3^{\text{от}}} \cdot \frac{Vp^{\text{баз}}}{Ч_3^{\text{баз}}} \cdot 100\% \quad (13)$$

где $Vp^{\text{от}}$, $Vp^{\text{баз}}$ – объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении соответственно в отчетном и базовом периодах;

$Ч_3^{\text{от}}$, $Ч_3^{\text{баз}}$ – списочная численность работников, занятых ПВД соответственно в отчетном и базовом периодах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Инструкция по заполнению форм государственной статистической отчетности по труду. Утверждена Постановлением Министерства статистики и анализа Республики Беларусь 17.09.2001 г. № 80.
- 2 Экономика железнодорожного транспорта. Учеб. для вузов ж-д трансп./ И.В. Белов, Н.П. Терешина, В.Г. Галабузда и др.; Под ред. Н.П. Терешкиной, Б.М. Даниуса, М.Ф. Тришункова. – М.: УМК МПС России, 2001. – 600 с.
- 3 Отчет о научно-исследовательской работе по теме № ПЭА/Ю-151 (2517) Исследование и разработка методики оценки производительности труда в структурных подразделениях отделений дороги. Разработка методики распределения эксплуатационного контингента на зависящий и не зависящий от объема перевозок. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 144 с.

Получено 19.03.2003

ББК 656.072/.073

Т. В. Пильгун

Белорусская железная дорога

И. И. Лебедев, А. А. Мисальченко

Белорусский государственный университет транспорта

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ РЕСУРСОВ НА ЛИНЕЙНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ ХОЗЯЙСТВА ПЕРЕВОЗОК

Излагается вариант проблемного поиска путей повышения эффективного потребления ресурсов на линейных предприятиях хозяйства перевозок при выполнении различных видов деятельности. Рассматривается новый подход к нормированию трудовых ресурсов на нехозрасчетных станциях, что позволит безболезненно привести в соответствие выполняемым объемам работы потребность в персонале.

В последнее время в условиях преодоления экономических трудностей на многих предприятиях актуальной является проблема эффективного использования людских, материальных, энергетических и технических ресурсов. Особенно остро стоит этот вопрос на линейных предприятиях государственной собственности, работающих в условиях наличия убыточных видов деятельности, но имеющих важное жизненное значение для населения и региона. Убытки по этим видам деятельности частично дотируются из местного и государственного бюджета. Для нехозрасчетных предприятий, которым нормы потребления ресурсов "спускаются сверху" и зачастую ничем, кроме факта своего существования, не обоснованы, вопрос эффективной работы в условиях ограниченных доходных поступлений является актуальным.

В группу таких предприятий попадают и линейные отраслевые предприятия железнодорожного транспорта, не имеющие признака "хозрасчетное". К ним отнесены и такие отраслевые предприятия службы перевозок как станции. Для станций должны быть разработаны нетрадиционные методики нормирования использования трудовых ресурсов по видам деятельности. По результатам исследований, проведенных в БелГУТе, совместно со специалистами службы перевозок Белорусской железной дороги, разработана новая методика и нормативные документы нормирования использования трудовых, энергетических и других ресурсов при выполнении перевозок на нехозрасчетных станциях.

Предлагаемая методика нормирования предполагает расчет удельных