

Получено 11.05.2001

**ISBN 985-6550-56-4. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 1. Гомель, 2001**

УДК 656.2241.225

В. Г. Гизатуллина, А. Р. Гизатуллин, Е. В. Солодышева
Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ, ЗАНЯТЫХ ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Контингент работников железной дороги участвует в создании двух видов перевозок: грузовых и пассажирских. Для того чтобы из общего контингента работников, занятых на перевозках, выделить контингент, занятый в грузовых перевозках и отдельно занятый в пассажирских перевозках, необходимо произвести соответствующее распределение. В статье рассматривается методика распределения общего контингента на два вида перевозок и предлагается новый подход к расчету производительности труда на железной дороге и ее отделениях.

Железная дорога в соответствии с Законом о железнодорожном транспорте призвана во взаимодействии с другими видами транспорта обеспечить потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работ и услуг, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг.

Железные дороги осуществляют два вида перевозок: перевозки грузов и перевозки пассажиров. Поэтому возникает потребность в информации о том, как эффективен труд при осуществлении перевозок грузов и отдельно – при осуществлении перевозок пассажиров.

Потребность в такой информации до недавнего времени отсутствовала, так как в суммарном объеме перевозок (в приведенных тонно-километрах) доля грузовых перевозок составляла 80 – 90 %, т.е. доминирующим объемом был объем перевозок грузов. Вопросы дифференцированного подхода к оценке эффективности труда при осуществлении перевозок отдельно грузов и отдельно пассажиров не были столь актуальны.

Изменения в экономической ситуации республики сказались и на экономике железной дороги, внесли соответствующие коррективы в тенденции и динамику объема перевозок, соотношение в видах перевозок.

В общем объеме приведенного грузооборота доля грузовых перевозок стала снижаться, но пока еще не перешла порог 50 %.

В такой ситуации, однако, сохраняется прежний подход к оценке использования трудовых ресурсов, занятых в перевозках грузов, в связи с этим могут приниматься необоснованные и ошибочные управленческие решения.

Так, если контингент, занятый в перевозке грузов, при снижении их объемов должен иметь тенденцию к сокращению (возможный вариант – сохранение прежней численности, но при повышении качества перевозок), то в отношении контингента, занятого в перевозке пассажиров (учитывая нарастание их доли в общем приведенном грузообороте и абсолютный рост объемов), политика управления должна быть иной – здесь возможны управленческие решения по привлечению дополнительных трудовых ресурсов.

Дифференцированный подход к оценке использования трудовых ресурсов, занятых отдельно в перевозке грузов и в перевозке пассажиров, является также актуальным в предвидении будущих организационных реформирований на дороге.

Задача оценки использования трудовых ресурсов дифференцированно по грузовым и пассажирским перевозкам требует придания статуса и права на существование в отчетности железной дороги дополнительно двух показателей:

- производительность труда работников, занятых в пассажирских перевозках;
- производительность труда работников, занятых в грузовых перевозках.

Имеющийся сейчас в отчетности показатель "производительность труда по перевозкам" также должен остаться в отчетности и характеризовать общую эффективность использования трудовых ресурсов на железной дороге.

В случае введения предложенных показателей отчетности, имеющаяся на железной дороге, будет иметь логическую завершенность:

- 1) объем перевозок показывается суммарный и дифференцированно: по грузовым и пассажирским перевозкам;
- 2) доходы от перевозок – общей суммой, а также отдельно от грузовых и от пассажирских перевозок;
- 3) расходы по перевозкам – аналогично;
- 4) контингент работников в настоящее время показывается одной строкой – по перевозкам всего. В новом варианте вводятся две строки: в том числе на перевозках грузов, на перевозках пассажиров;
- 5) производительность труда сейчас показывается только по всем перевозкам. В новом варианте будут введены еще две строки:

- производительность труда по грузовым перевозкам;
- производительность труда по пассажирским перевозкам.

Вновь вводимые показатели производительности труда позволят оценить уровень и динамику эффективности использования контингента по грузовым и по пассажирским перевозкам.

Показатель "производительность труда по грузовым перевозкам" рассчитывается одним из следующих способов:
первый – в натуральном выражении

$$\Pi_{\text{гр}} = \frac{\sum Pl}{\chi_{\text{гр}}}, \quad (1)$$

второй – в стоимостном выражении

$$\Pi_{\text{гр}} = \frac{\sum D_{\text{гр}}}{\chi_{\text{гр}}}, \quad (2)$$

где $\sum Pl$ – объем грузовых перевозок, выполненный за отчетный период в тарифных тонно-километрах (для дороги в целом или в эксплуатационных тонно-километрах для отделений железной дороги);

$\chi_{\text{гр}}$ – численность работников, занятых в перевозках грузов (грузовые перевозки);

$\sum D_{\text{гр}}$ – доходы, полученные от грузовых перевозок.

Показатель "производительность труда по пассажирским перевозкам" рассчитывается также по одному из следующих вариантов:

первый – в натуральном выражении

$$\Pi_{\text{пас}} = \frac{\sum Al}{\chi_{\text{пас}}}; \quad (3)$$

второй – в стоимостном выражении

$$\Pi_{\text{пас}} = \frac{\sum D_{\text{пас}}}{\chi_{\text{пас}}}, \quad (4)$$

где $\sum Al$ – объем пассажирских перевозок, выполненный за отчетный период в пассажиро-километрах;

$\sum D_{\text{пас}}$ – доходы, полученные от пассажирских перевозок;

$\chi_{\text{пас}}$ – численность работников, занятых в перевозках пассажиров (пассажирские перевозки).

Расчет производительности труда на перевозках по первому способу – в натуральном выражении (см. формулы (1)–(3)) целесообразно выполнять по следующей схеме (таблица 1).

Таблица 1 – Расчет производительности труда

Показатель	Всего по всем перевозкам	Дифференцированно по видам	
		грузовые перевозки	пассажирские перевозки
1 Объем перевозок			
а) всего, млн прив. т·км		х	х
б) объем грузовых перевозок, млн т·км	х		х
в) объем пассажирских перевозок, млн пас.-км	х	х	
2 Численность работников, занятых в перевозках:			
а) всего, чел.		х	х
б) по грузовым перевозкам, чел.	х		х
в) по пассажирским перевозкам, чел.	х	х	
3 Производительность труда на перевозках:			
а) всего (стр. 1а/стр. 2а)		х	х
б) по грузовым перевозкам (стр. 1б/стр. 2б)	х		х
в) по пассажирским перевозкам (стр. 1в/стр. 2в)	х	х	

В приведенной схеме расчета двух новых показателей производительности труда проблемным является получение информации о численности работников, отдельно занятых в перевозках грузов и перевозках пассажиров (информация об объемах грузовых и пассажирских перевозок, как уже было отмечено, в отчетности о работе железных дорог имеется).

Получение информации о численности работников, отдельно относящейся к грузовым и отдельно – к пассажирским перевозкам, связано с определенными трудностями. Некоторые группы работников, таких, как работники пассажирского хозяйства, грузовой и коммерческой работы, по своей функциональной принадлежности можно сразу отнести к конкретному виду перевозок. Что же касается работников путевого хозяйства, сигнализации и связи, электрификации и энергетики, то при выполнении своих функциональных обязанностей они участвуют в обслуживании как грузовых, так и пассажирских перевозок. Поэтому возникает проблема: в какой доле отнести их на грузовые перевозки, а в какой – на пассажирские. Распределение общего контингента железной дороги, занятого в перевозках (основной деятельно-

сти), должно осуществляться в соответствии с определенной методикой, причем в качестве базы для распределения контингента могут выступать:

- объем выполненных работ;
- время, затраченное на выполнение той или иной технологической операции;
- другие показатели.

Основным критерием в выборе измерителя должно явиться наличие показателя в отчетности железной дороги.

В таблице 2 дается порядок распределения эксплуатационного контингента дороги на грузовые и пассажирские перевозки в разрезе служб и отделов дороги, а также отдельных профессиональных групп работников.

Таблица 2 – Порядок распределения общего эксплуатационного контингента дороги на грузовые и пассажирские перевозки

Наименование служб и отделов, групп работников	Порядок отнесения на грузовые и пассажирские перевозки
Пассажирское хозяйство	Полностью на пассажирские перевозки
Хозяйство грузовой и коммерческой работы	Полностью на грузовые перевозки
Хозяйство перевозок	
Штат по оформлению поездов составители и помощники поездов регулирующие скорости движения поездов	Пропорционально локомотиво-километрам на маневрах в грузовом и пассажирском движении Полностью на грузовые перевозки
Штат, занятый приемом и отправлением поездов (остальной штат)	Пропорционально приведенным тонно-километрам (сумма тонно-километров и пассажиро-километров)
Локомотивное хозяйство	
Локомотивные бригады	Пропорционально локомотиво-километрам линейного пробега
Текущий и капитальный ремонт локомотивов	То же
Вспомогательная рабочая сила	То же
Экипировка и подача топлива на локомотив	То же
Проводники мотор-вагонных секций и дизель поездов	Полностью на пассажирские перевозки
Остальной контингент	Пропорционально ранее распределенному контингенту локомотивного хозяйства

Продолжение таблицы 2

Наименование служб и отделов, групп работников	Порядок отнесения на грузовые и пассажирские перевозки
Вагонное хозяйство	
Осмотр и текущий ремонт грузовых вагонов; подготовка цистерн под налив и промывка; деповской и капитальный ремонт грузовых вагонов; обслуживание внутреннего оборудования рефрижераторных вагонов, текущий капитальный ремонт контейнеров	Полностью на грузовые перевозки
Экипировка пассажирских вагонов; проводники пассажирских вагонов; текущий осмотр, деповской и капитальный ремонт пассажирских вагонов	Полностью на пассажирские перевозки
Остальной контингент	Пропорционально ранее распределенному контингенту вагонного хозяйства
Служба электрификации	
Рабочие контактной сети	Пропорционально локомотиво-километрам во главе, включая поездо-километры электропоездов
Рабочие тяговых подстанций	То же
Электромеханики	Пропорционально приведенным тонно-километрам
Остальной контингент службы	Пропорционально ранее распределенному контингенту службы электрификации
Служба пути	
Текущее содержание пути	Пропорционально тонно-километрам брутто, включая электро- и дизель-поезда
Обходчики железнодорожных путей	Пропорционально локомотиво-километрам во главе, включая поездо-километры электро- и дизель-поездов
Дежурные по переездам	Пропорционально поездо-километрам, включая поездо-километры электро- и дизель-поездов
Остальной контингент службы	Пропорционально ранее распределенному контингенту
Служба сигнализации связи	
Электромонтеры СЦБ и связи	Пропорционально локомотиво-километрам во главе, включая поездо-километры электро- и дизель-поездов

Продолжение таблицы 2

Наименование служб и отделов, групп работников	Порядок отнесения на грузовые и пассажирские перевозки
Электромеханики СЦБ и связи	Пропорционально локомотиво-километрам во главе, включая поездо-километры электро- и дизель-поездов
Остальной контингент службы	Пропорционально приведенным тонно-километрам
Прочие работы	
Работники вокзалов	Полностью на пассажирские перевозки
Капитальный ремонт вагонов	То же
Капитальный ремонт локомотивов	Пропорционально локомотиво-километрам общего пробега
ИТОГО распределенный контингент	
Контингент остальных служб и хозяйств, аппарата управлений и отделений дорог	Пропорционально ранее распределенному контингенту всех служб

Разработанная методика расчета производительности труда отдельно по видам перевозок показывает возможность оценки использования трудовых ресурсов, занятых отдельно на грузовых и отдельно на пассажирских перевозках.

Сегодня важность и актуальность дифференцированной оценки использования трудовых ресурсов, занятых в разных видах перевозок, стоят остро.

Экономическое управление государственными предприятиями в соответствии с положениями законодательных актов и, прежде всего, с налоговым законодательством требует наличия информации в отчетности о видах зарабатываемых доходов, имеющих под эти доходы расходов, а следовательно, и численности занятого контингента по видам работ (для железной дороги - по видам перевозок в основной деятельности).

Рассмотренная методика расчета новых показателей производительности труда прежде всего опиралась на имеющуюся отчетность железной дороги по труду. В связи с этим она содержит определенные условности и допущения, связанные с отсутствием детализированной информации о численности работников по основным отраслевым хозяйствам. Для устранения указанного недостатка в методике распределения численности отчетность о контингенте должна быть расширена.

Сегодня экономические службы Управления Белорусской железной дороги работают над созданием правовых, методических и других документов, позволяющих эффективно управлять деятельностью железной дороги и ее структурных подразделений.

На первый план вышла работа по созданию новой отчетности по расходам о перевозках, дифференцированная по видам: грузовые и пассажирские перевозки.

Разработанная номенклатура проходит в настоящее время этап апробации и доработки. Следует отметить, что на базе новой номенклатуры перерабатывается и отчетная форма 69-жел, что позволит упростить работы по калькулированию себестоимости видов перевозок.

Для того чтобы «Методика распределения численности эксплуатационного штата дороги на грузовые и пассажирские перевозки» в достаточной степени точности отражала реальную занятость персонала на видах перевозок, необходимо:

- в статистической отчетности по труду показывать все профессиональные группы и профессии персонала по отраслевым хозяйствам с принятой дифференциацией отнесения на виды перевозок по данным первичного учета;

- как один из возможных вариантов получения детализированной информации о численности может быть вариант включения в отчетность формы 69-жел дополнительных разделов или сведений, а именно: расходы в данной отчетной форме показываются по статьям, а внутри статьи выделяется информация: всего расходов, в том числе заработная плата. Заработная плата как раз и представляет собой информацию о трудовых ресурсах, вернее, об оплате труда персонала, занятого на той или иной работе, виде перевозок.

Если в 69-й форме еще одной графой показывать численность, то тогда информация о персонале будет детальной. Следует отметить, что на этапе первичного учета расходов, а именно в структурных подразделениях, составляются фрагменты по следующей форме (таблица 3)

Таблица 3 – Вид первичной отчетности о расходах

Статьи затрат	Численность	Расходы				
		всего	в т.ч. по элементам			
			оплата труда	материалы	топливо	и т.д.

Таким образом, на этапе первичного учета детализированное выделение контингента уже есть (по крайней мере было). Поэтому вид 69-й формы может быть предложен по вышеприведенной схеме (см. таблицу 3).

Наличие такой информации значительно упростит распределение контингента, и, кроме того, будет отражена более точная картина занятости персонала в видах перевозок.

Получено 24.02.2001