

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 385: 656.2

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, профессор; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматриваются методики расчета показателя производительности труда с использованием объемного показателя "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении" и индексным методом.

Переход к рыночным отношениям требует нового подхода к решению экономических проблем, 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.

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 в период значительного высвобождения численности наиболее приоритетными 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.

Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета Белорусского государственного университета транспорта был проведен анализ действующего порядка оценки производительности труда на железной дороге и в ее структурных подразделениях. В ходе анализа в методике оценки эффективности использования трудовых ресурсов на Белорусской железной дороге в целом, применяемой в настоящее время в практике хозяйствования, был выявлен ряд существенных недостатков.

Так, показатель "приведенные тонно-километры", взятый для исчисления производительности труда, не позволяет реально оценить объем выполненной работы. Методика расчета данного показателя предусматривает использование коэффициента приведения к сопоставимому виду объемов перевозок грузов и пассажиров (равного 2). В основе расчета его величины лежит среднесетевое (бывшее) соотношение трудоемкости выполнения одного тонно-километра и одного пассажиро-километра. Выполненные исследования по дороге и ее отделениям показывают, что соотношение себестоимости грузовых и пассажирских перевозок не составляет величину, равную 2, что ставит под сомнение использование данной величины коэффициента приведения, как не соответствующего реальным технологиям перевозок на дороге.

Главным недостатком действующего традиционного способа оценки эффективности использования трудовых ресурсов железной дороги является невозможность оценить производительность труда сквозным порядком по всем иерархическим ступеням управления и подразделениям дороги, а также внутри и в целом по хозяйствам Белорусской железной дороги. 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.

Для систем, имеющих сложную организационную структуру, к которым относится железная дорога, основным подходом при оценке эффективности использования трудовых ресурсов и выборе способа расчета производительности труда является сквозной подход от низового уровня до дороги в целом. Сквозной подход позволит единообразно оценить использование трудовых ресурсов в структурном подразделении, по дороге в целом, а следовательно, принять грамотные и рациональные решения по управлению трудовыми ресурсами.

С учетом результатов проведенного анализа, а также исходя из теории и практики определения показателя «производительность труда» предложены следующие варианты оценки эффективности использования трудовых ресурсов на Белорусской железной дороге. Одним из вариантов является стоимостный метод, при котором расчет производительности труда на дороге в целом и в ее структурных подразделениях осуществляется с помощью показателя "объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении".

В данном случае расчетная формула для определения показателя производительности труда имеет вид

$$P_{\text{тр}} = \frac{\sum_{i=1}^n Bp_i}{\sum_{j=1}^m Ч_j}, \quad (1)$$

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 количе-

ственного показателя может стать финансовая отчетность дороги, а именно: приложение к балансу "Отчет о прибылях и убытках", где в первой строке показывается "Выручка от всех видов деятельности".

Количественный показатель, принимаемый к расчету стоимостного показателя производительности труда, 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 Белорусской железной дороги.

Среднесписочная численность работников, принимаемая к расчету показателя производительности труда, включает штат всех структурных подразделений Белорусской железной дороги, т.е. находящихся в списке хозяйствующих субъектов. Она определяется согласно Инструкции Министерства статистики и анализа Республики Беларусь по заполнению форм государственной статистической отчетности по труду.

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

$$I_{\text{тр}} = \frac{\sum Bp_i^0}{\sum Ч_j^0} : \frac{\sum Bp_i^6 k_{\text{пр}}}{\sum Ч_j^6}, \quad (2)$$

где $\sum Bp_i^0$ и $\sum Bp_i^6$ – соответственно объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении в отчетном и базовом периодах, в ценах соответствующих лет; $\sum Ч_j^0$ и $\sum Ч_j^6$ – среднесписочная численность работников в отчетном и базовом периодах; $k_{\text{пр}}$ – 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 всех подразделений Белорусской железной дороги методика принятия величины $k_{\text{пр}}$ должна быть единой и утверждена органом государственной власти. Учитывая, что железная дорога выполняет различные виды деятельности, уровень коэффициента сопоставления рекомендуется принимать по следующей схеме:

- по перевозкам: значение индекса изменения грузовых (пассажирских) тарифов;
- по другим видам деятельности:
 - для производств промышленного характера – значение производственного индекса;
 - для производств товаров народного потребления – значение индекса потребительских цен.

Железная дорога включает в свою организационную структуру подразделения с многообразием видов 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:

1) занятые в перевозочном процессе и выполнением запросов конкретных регионов во всех видах перевозок (в данную группу включаются работники отделений дороги);

2) 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);

3) 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:

$$I_{\text{пт}} = \sum_{i=1}^6 I_{\text{пт}_i}^1 \alpha_i^1 + I_{\text{пт}}^2 \alpha^2 + \sum_{k=1}^m I_{\text{пт}_k}^3 \alpha_k^3, \quad (3)$$

где $I_{\text{пт}_i}^1, I_{\text{пт}}^2, I_{\text{пт}_k}^3$ – интегральный индекс изменения (роста или снижения) показателя производительности труда работников, занятых соответственно в трех направлениях деятельности; $\alpha_i^1, \alpha^2, \alpha_k^3$ – доля среднесписочной численности работников каждой группы в общей среднесписочной численности дороги.

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

$$I_{\text{пт}}^2 = \sum_i^n T_{\text{пт}_i}^2 \gamma_i^2, \quad (4)$$

где $I_{\text{пт}}^2$ – интегральный индекс изменения производительности труда работников второй группы (аппарат Управления дороги и предприятий дорожного подчинения); $T_{\text{пт}_i}^2$ – темп изменения производительности труда i -го предприятия дорожно-

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

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

$$I_{\text{пт}}^3 = \frac{Vp^o}{\text{Ч}_3^o} : \frac{Vp^6}{\text{Ч}_3^6} \cdot 100\%, \quad (5)$$

где Vp^o, Vp^6 – объем реализованной продукции, выполненных работ и оказанных услуг в стоимостном выражении соответственно в отчетном и базовом периодах; $\text{Ч}_3^o, \text{Ч}_3^6$ – списочная численность работников, занятых ПВД соответственно в отчетном и базовом периодах.

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. Однако объемные показатели работы отраслевых предприятий основных служб Белорусской железной дороги, используемые сейчас для расчета производительности труда, не могут адекватно отражать объем работ, который выполняют работники хозяйств.

Как известно, информация, а следовательно, и принимаемые решения будут целесообразны лишь в том случае, если показатель производительности труда соответствует реальной выработке работников каждой отрасли. Каждая отраслевая служба должна иметь адекватную количественную и качественную оценку своей работы. Показатель или система показателей, характеризующих объем выполненных работ отраслевой службой, должна 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 по их применению.

Предложенные способы расчета производительности труда позволят на отраслевых предприятиях железной дороги наиболее полно оценить эффективность использования такого социально значимого ресурса, как труд.

Получено 04.06.2003

V. G. Hizatullina. The new approaches of the estimation of labour forces productivity of the railway.

The method of calculation of labour productivity of a transactions with the usage of a volumetric parameter "the cost of volume of marketed products, performed operations and the rendered services" and index method are discussed.