



Волкова Ольга Юрьевна — кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика транспорта», старший научный сотрудник НИЛ «Экономика транспорта» СГУПС. Основные научные интересы связаны с экономическими проблемами предприятий железнодорожного транспорта. Автор ряда методических разработок по управлению мотивацией труда на предприятии, соавтор монографии «Стимулирование труда работников железнодорожного транспорта: теория и практика».

УДК 658.2.003.13

О.Ю. ВОЛКОВА

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Эффективность производства является одним из ключевых понятий рыночной экономики. В общем виде экономическая эффективность производства представляет собой соотношение результатов хозяйственной деятельности и экономических затрат. Сущность проблемы повышения экономической эффективности деятельности состоит в повышении экономических результатов на каждую единицу затрат. Однако при кажущейся простоте показателя его расчет в реальных условиях функционирования предприятия чрезвычайно сложен. В практике хозяйствования встречаются самые различные формы проявления экономической эффективности. Это могут быть и технические аспекты, которые характеризуют развитие основных факторов производства, и социальные.

Определение эффективности производства начинается с установления критериев эффективности, т. е. главного признака оценки. Все общепринятые показатели эффективности деятельности предприятия [1, 2] логично увязать в систему, включающую пять групп.

К первой группе относятся показатели эффективности использования отдельных видов ресурсов и затрат: показатели использования трудовых ресурсов, материалоемкость, показатели использования основных фондов и оборотных средств предприятия, показатели экономической эффективности инвестиций. Вторую группу составляют показатели рентабельности: продаж или оборота, продукции и капитала. Третья группа — это показатели деловой активности: коэффициенты оборачиваемости капитала и показатели периода оборачиваемости дебиторской задолженности, кредиторской задолженности и запасов. Четвертую группу составляют показатели платежеспособности (коэффициенты платежеспособности, текущей и срочной ликвидности) и финансовой устойчивости, которая характеризуется соотношением собственных и заемных средств. Особо необходимо выделить последнюю, пятую, группу показателей. Это показатели прибыли акционеров. В эту группу входят размер дивиденда, выплачиваемого на одну акцию, дивидендная доходность, прибыль в расчете на акцию и

отношение рыночной цены акции компании к ее чистой прибыли в расчете на одну акцию (индекс «РЕ»).

Данная система показателей экономической эффективности деятельности предприятия является обобщенной. Выбор показателей для анализа и методика их расчета зависит от значительного количества факторов: отраслевая принадлежность предприятия, заказчик результатов и цель экономического анализа, размер и организационно-правовая форма предприятия.

Большинство предприятий железнодорожного транспорта в настоящее время являются обособленными структурными единицами открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Вследствие этого предприятия не имеют законченного бухгалтерского баланса, а формирование прибыли происходит лишь на самом верхнем уровне иерархической системы. Не имея возможности рассчитать ряд финансовых показателей, экономические службы, тем не менее, должны выявлять причинно-следственные связи и анализировать те показатели, которые окажут непосредственное или опосредованное влияние на экономическую эффективность деятельности предприятия.

Для определения эффективности деятельности железнодорожных предприятий рассчитываются следующие показатели: производительность труда, материалоемкость и показатели использования основных фондов.

Первым показателем, заслуживающим внимания, является показатель эффективности использования трудовых ресурсов или производительность труда. На уровне ОАО «РЖД» этот показатель может рассчитываться как отношение объема перевозок к численности работников основных видов деятельности. Для расчета этого показателя на уровне предприятий используется система объемных показателей работы. Недостатков у данной системы множество. Во-первых, ряд предприятий железнодорожного транспорта в качестве показателей объема работ имеет такие, на изменение которых не может оказывать непосредственного, а иногда даже косвенного влияния. Примером таких показателей могут быть развернутая и приведенная длина дистанции пути, тонно-километры брутто, проследовавшие по дистанции пути, количество технических единиц в дистанции сигнализации и связи, число вагонов и локомотивов, проследовавших пункт технического осмотра и т.д. На предприятиях по ремонту пути и подвижного состава, казалось бы, ситуация иная. Однако не стоит забывать, что ускорение сроков ремонта, во-первых, может привести к нарушению технологического процесса, во-вторых, не всегда возможно, так как технология производства напрямую связана с перевозочным процессом, в-третьих, далеко не всегда может привести к увеличению объемов работы, так как рынок данных услуг весьма ограничен. Тогда предприятие имеет только один резерв повышения производительности труда — это сокращение численности работников. Экономия фонда заработной платы, безусловно, оказывает положительное влияние на увеличение прибыли, однако лишь до тех пор, пока данная экономия осуществляется в рамках приведения численности работников к реальной трудоемкости производственных процессов. Данный процесс не зависит от планов предприятия по повышению производительности труда, он диктуется технологическими нормами и нормативами. Причем прямой зависимости между численностью работников и объемами работ не наблюдается. Доля численности, зависящей от объемов производства, на различных предприятиях колеблется от 30 до 70 % [3]. Это

вызвано не только наличием персонала, чьи обязанности остаются постоянными при любом объеме работы, но и необходимостью соблюдения технологического процесса. Снижение численности относительно технологического порога уже не является мероприятием по повышению эффективности производства, поскольку приводит к нарушению технологии, снижению качества работ, возникновению скрытых сверхурочных часов. Вследствие этого, во-первых, возрастает количество браков и, соответственно, растут затраты на исправление этих браков. Во-вторых, снижается безопасность перевозок и увеличивается вероятность крупных аварий и крушений, что может иметь не только тяжелые финансовые последствия, но и отрицательным образом отразиться на спросе на перевозки. В-третьих, ухудшается социальная обстановка в производственном коллективе. Плохая организация работ, сверхурочные часы работы, снижение премиальных выплат при снижении качества работ приводят к росту уровня потенциальной текучести кадров. То есть работники начинают искать новое, более привлекательное место работы. В том случае, если на рынке труда нет подходящих предложений, работники могут находиться в этом состоянии поиска годами, однако как только предложение появится, работник проявит инициативу к увольнению. Таким образом, предприятие стоит перед дилеммой: либо необходимо поднимать заработную плату, чтобы закрепить за собой выгодное положение на рынке труда, что, безусловно, потребует дополнительных затрат, либо смириться с тем, что предприятие покидают квалифицированные кадры и уровень квалификации персонала падает [4]. Уже сейчас есть железнодорожные предприятия, где средний стаж работников составляет 1 год 7 месяцев.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что анализ показателей производительности труда, рассчитанных по действующей методике, не дает представления о реальной эффективности деятельности предприятия железнодорожного транспорта.

Следующим показателем системы является материалоемкость, для расчета которой сумму материальных затрат, включенных в себестоимость, делят на объем производства. Те же особенности методики расчета объемных показателей приводят к тому, что при снижении объемов сумма материальных затрат может даже возрасти. Например, в дистанции пути при снижении грузооборота трудоемкость текущего содержания могла возрасти, например, в межсезонный период или по другим причинам, что обычно сопровождается ростом материалоемкости, или просто по причине выполнения более материалоемких работ. Резервом снижения материалоемкости остается урезание расхода материалов. При этом или не выполняется технология работ, или из плана исключаются материалоемкие работы, а ведь они особенно важны для безопасности движения. В данном случае убытки могут быть еще более катастрофичны.

Следующая группа показателей — это показатели использования основных средств. Как видно из предыдущих примеров, необдуманное стремление к улучшению этих показателей может привести к отказу предприятия от необходимых производственных фондов.

Таким образом, видно, что повышение экономической эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта должно осуществляться с ориентиром на конечные финансовые показатели. То есть методики расчета и анализа показателей эффективности использования отдельных видов ресурсов и затрат необходимо скорректировать.

Суть предлагаемых усовершенствований состоит в том, что необходимо говорить не об улучшении показателей, а об их оптимизации, т. е. нахождении уровня, при котором прибыль предприятия будет максимальной. При этом от абсолютных показателей мы переходим к относительным, т. е. соотносим фактический уровень показателей и тот, при котором эффективность работы данного предприятия максимальна.

Для получения информации к расчету необходимо проведение аудита технологического процесса. Алгоритм проведения аудита технологического процесса включает ряд важных этапов и подразумевает сопоставление следующих нормативных и фактических показателей:

- объемов работ;
- технической оснащенности предприятия;
- технологических схем движения в цехе машин и оборудования;
- системы материального обеспечения рабочих мест;
- модели производства работ;
- укомплектованности и функционального состава бригад по сменам;
- уровня и системы повышения квалификации рабочих;
- алгоритма принятия решения о технологии производства конкретной работы;
- информационных потоков в системе контроля за производством работ;
- трудоемкости отдельных операций и единицы объема работ;
- использования рабочего времени по элементам в течение смены по каждой профессиональной группе рабочих.

Соотнося по каждому показателю фактический уровень и технологически оптимальный, мы получаем ряд коэффициентов, позволяющих разрабатывать мероприятия, направленные на повышение эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Выводы

1. Предприятия железнодорожного транспорта, которые являются обособленными структурными единицами открытого акционерного общества «Российские железные дороги», не имеют законченного бухгалтерского баланса, а следовательно, не имеют возможности рассчитывать показатели эффективности их деятельности по общепринятым методикам.

2. Для определения эффективности деятельности железнодорожных предприятий рассчитываются следующие показатели: производительность труда, материалоемкость и показатели использования основных фондов. При действующих методиках расчета эти показатели не дают представления о реальной эффективности деятельности предприятия технического обслуживания и ремонта. Необдуманное стремление к улучшению этих показателей может привести к росту числа отказов и браков, снижению безопасности движения и катастрофическим убыткам.

3. Предлагаемая методика аудита технологического процесса позволяет рассчитывать не абсолютные показатели, а относительные коэффициенты, позволяющие оптимизировать деятельность предприятия, т. е. находить уровень, при котором вклад предприятия в прибыль ОАО «РЖД» будет максимальным.

Литература

1. *Экономика предприятия* / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, проф. В.А. Швандара. М., 1998. 742 с.
2. *Экономика предприятия* / Под ред. проф. Н.А. Сафронова. М.: Юристъ, 2002. 742 с.
3. Полосаткина Е.А., Полосаткин В.Б. Текущие затраты обособленных отраслевых структурных единиц в иерархии бюджетов ОАО «РЖД» // Вестник СГУПС. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2005. Вып. 10. С. 27–33.
4. Волкова О.Ю. Управление затратами на оплату труда работников на предприятиях железнодорожного транспорта // Вестник СГУПС. Новосибирск: Изд-во СГУПС. 2005. Вып. 10. 242 с. С. 61–65.