

## ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА И ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПРОЦЕССЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ

В статье выявлены особенности анализа и оценки эффективности использования производственных ресурсов инфраструктурного подразделения железной дороги в процессе реформирования, позволяющие оценить внутренние и внешние последствия структурной реформы. В условиях реформирования железнодорожного транспорта производительность труда выступает одним из важнейших показателей, отражающих эффективность использования всех производственных ресурсов инфраструктуры железной дороги и успешность реформы. Показано, что уровень производительности труда предприятия инфраструктуры железнодорожного транспорта является обобщающим показателем, отражающим взаимосвязь внешних и внутренних последствий структурного реформирования, а именно взаимосвязь внутреннего социально-экономического положения предприятия железнодорожного транспорта, его подразделений и внешних факторов социально-экономической среды. Для повышения производительности труда работников необходимо предусматривать мероприятия, которые позволили бы увеличить количество устройств, обслуживаемых одним работником, или сократить контингент работников.

**Ключевые слова:** производительность труда; производственные ресурсы; объем работы; структурная реформа железнодорожного транспорта; внутренние и внешние факторы.

V. V. Tarasova

Irkutsk State University of Railways

## THE FEATURES OF ANALYSES AND EVALUATION OF INDUSTRIAL RESOURCES EXPLOITATION EFFICIENCY IN A RAILWAY INFRASTRUCTURAL DIVISION IN THE REFORMING PROCESS OF REFORM

The article reveals the features of analyses and evaluation of industrial resource exploitation efficiency in a railway infrastructural division in the process of reform, that allow to evaluate interior and exterior consequences of the structural reform. Under the railway transport reform, operational efficiency serves as a prime indicators reflecting efficiency of exploiting all industrial resources in the railway infrastructure and success of the reform. It is shown that an enterprise's operational efficiency level in the railway infrastructure is a generalized factor that reflects the interrelation of external and internal consequences of the structural reforming, that is, the interrelation of interior social and economic situation of the railway enterprise, its divisions and external factors of the socioeconomic environment. To improve operational efficiency of the workers it is necessary to envisage the measures that would allow to increase the number of facilities operated by one worker or to reduce establishment.

**Keywords:** operational efficiency; industrial resources; amount of work; structural reform of the railway transport; internal and external factors.

В условиях реформирования железнодорожного транспорта производительность труда выступает одним из важнейших показателей, отражающих эффективность использования всех производственных ресурсов инфраструктуры железной дороги и успешность реализации реформы. При максимальном

варианте реализации реформы планируется увеличение производительности труда более чем в 4 раза к 2030 г.

Выявлены и сформулированы предпосылки того, что в условиях реформирования железнодорожного транспорта производительность труда выступает одним из важнейших показателей, отражающих успешность реформы [3, с. 38]. Эти предпосылки следующие:

1. Программой Структурного реформирования поставлена задача обеспечения гарантий оплаты труда для работников организаций железнодорожного транспорта независимо от форм собственности, не ниже минимального размера, установленного в отрасли в соответствии с отраслевым тарифным соглашением, а также поэтапного приближения минимального размера оплаты труда в отрасли к прожиточному минимуму в Российской Федерации. С точки зрения эффективности железнодорожного транспорта это требует ускоренного увеличения темпов роста производительности труда, т. е. повышение уровня производительности труда должно стать неизбежным последствием и целевым результатом реформирования.

2. На втором этапе реформирования (2006–2010) высвобождение работников открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») составило 22,3 %. Данное обстоятельство существенным образом повлияло на уровень производительности труда, поскольку объем перевозочной работы не претерпел аналогичного сокращения. Однако действующими нормативными актами предусмотрено обеспечение доли сокращенных работников социальными гарантиями.

3. Производительность труда в пассажирском комплексе в результате реформирования играет особую роль в формировании социальной составляющей реформы железнодорожного транспорта, что обусловлено двойственностью его взаимодействия с персоналом ОАО «РЖД».

4. Поскольку ОАО «РЖД» является одним из крупнейших работодателей в стране, уровень производительности труда в отрасли в большой степени влияет на эффективность использования трудовых ресурсов в общенациональных масштабах. Более того, социальные последствия реформирования существенным образом воздействуют на социально-экономическое положение большой части регионов РФ [1, с. 83].

5. В Коллективном договоре ОАО «РЖД» в качестве приоритетных инструментов поддержания планируемого уровня производительности труда определены привлечение, развитие, удержание и мотивация работников [2, с. 73]. Введен принцип ответственности работников за производственные результаты, т. е. за рост уровня производительности труда.

6. Предполагается, что координация усилий руководства дорог, региональных департаментов службы занятости населения, социальных подразделений дорог позволит решить сложную задачу обеспечения увеличения уровня производительности труда за счет формирования благоприятной социально-психологической атмосферы на предприятиях, позитивного отношения к процессу реформирования отрасли.

На железнодорожном транспорте в целом, на дорогах, отделениях дорог и линейных предприятиях для измерения производительности труда принята система натуральных и стоимостных показателей. С целью выявления особенностей формирования такого качественного показателя, каковым является производительность труда предприятия инфраструктуры, нами было выбрано предприятие Дистанция сигнализации и связи (далее — Дистанция).

На данном предприятии применяется условно натуральный показатель — техническая единица и производительность труда измеряется количеством технических единиц, показывающих трудоемкость технического обслуживания устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) к средне-

списочному контингенту работников по основной деятельности, за отчетный и базисный периоды. Производительность труда определяется по формуле

$$\Pi = \frac{T_0}{\text{Чф}},$$

где  $T_0$  — общее количество технических единиц;  $\text{Чф}$  — среднесписочный контингент работников.

На производительность труда оказывают влияние такие факторы, как научный технический прогресс, объем капитальных вложений, качество рабочей силы и ее распределение, фондовооруженность. Производительность труда увеличивается по мере улучшения профессиональной подготовки, образования, здоровья работников и повышения их заинтересованности при лучшей организации и управлении производством.

Рост производительности труда происходит в результате того, что доля живого труда уменьшается, а доля прошлого труда увеличивается так, что общие затраты на производство продукции снижаются. Повышение производительности труда является объективным экономическим законом и достигается за счет совершенствования всех составляющих системы. Однако степень влияния различных составляющих на рост производительности труда неодинакова.

Реформы ОАО «РЖД» — это часть реформирования естественных монополий. Их основой в период становления рыночных отношений является проведение мероприятий по совершенствованию структуры отрасли, а именно укрупнение первичных производственных звеньев посредством перевода их на двухфазную систему управления, преобразование основной деятельности линейных предприятий (в частности, Дистанция).

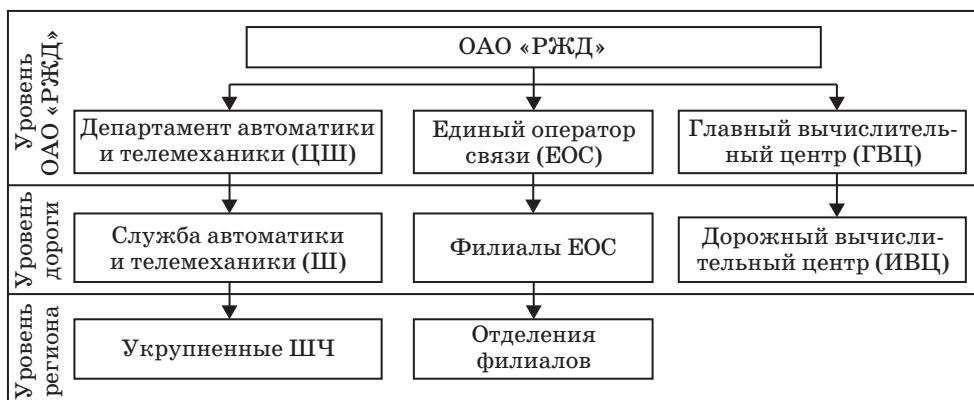


Рис. 1. Организационная структура Дистанции после проведения второго этапа реформирования

Производительность труда в Дистанциях определяется с учетом реформирования отношением объема работ к численности работников, занятых на эксплуатации<sup>1</sup>:

$$\Pi = \frac{T_0}{\text{Ч}_{cn} - (\text{Ч}_{cn} \cdot 0,20)},$$

где  $T_0$  — объем работ, техн. ед.;  $\text{Ч}_{cn}$  — списочная численность работников; 0,20 — коэффициент сокращения контингента дистанции в связи с реформированием железных дорог.

<sup>1</sup> Инструкция по техническому обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки : утв. 20 дек. 1999 г. № ЦШ-720.

При исчислении значения производительности труда необходимо принимать во внимание специфический способ определения объема работ.

В соответствии со специфическим характером хозяйственной деятельности качество работы предприятия инфраструктуры оценивается на основе учета количества простоев и отказов оборудования по сети железных дорог (рис. 2).

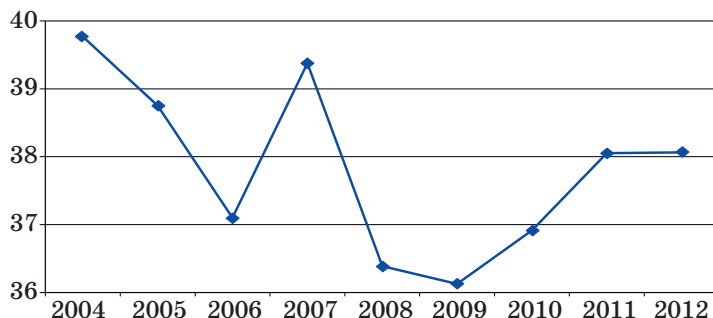


Рис. 2. Динамика простоев и отказов оборудования по сети железных дорог в период реформирования (2004–2012) по Дистанции, тыс. ед.

Анализ и оценка уровня производительности труда предприятия инфраструктуры железнодорожного транспорта имеет существенную специфику, обусловленную характером производственной деятельности:

- на железнодорожном транспорте в целом, на дорогах и линейных предприятиях инфраструктуры для измерения производительности труда принята система натуральных и стоимостных показателей, а в составе натуральных показателей используются показатели обслуживания и качества обслуживания;
- уровень производительности труда предприятий инфраструктуры оценивается на основании показателей качественной оценки состояния элементов инфраструктуры (балльности), которые не связаны напрямую с объемом выполненной транспортной работы<sup>1</sup>;
- оценка производительности труда инфраструктуры ОАО «РЖД» осуществляется, в том числе, и по результатам выполненной транспортной работы (тарифные т·км);

В общем случае производительность труда определяется отношением объема работ к трудозатратам (например, численность персонала в эксплуатации или фонд оплаты труда этого персонала). Следовательно, объем работ отражает влияние как внешних, так и внутренних последствий реформирования, численность персонала в эксплуатации является отражением внутренних по отношению к предприятию социально-экономических последствий реформирования транспорта. Таким образом, производительность труда — количественный показатель, отражающий внутренние и внешние последствия реформирования железнодорожного транспорта:

$$ПТ = \frac{\text{Внутренние и внешние последствия}}{\text{Внутренние последствия}}$$

Объем выполненной транспортной работы имеет прямую зависимость от производительности труда эксплуатационного контингента дистанций: регламентных и дополнительных работ, технического обслуживания устройств. В то же время объем работы Дистанции СЦБ напрямую не связан с объемом выполненной транспортной работы. Как следствие, производительность труда должна увеличиваться, но на рис. 3 представлена фактическая картина изме-

<sup>1</sup> Методика определения объема работ дистанции сигнализации и связи в технических единицах для исчисления производительности труда работников, занятых на перевозках : утв. указанием МПС России 5 дек. 2000 г. № М-289у.

нений производительности труда. При снижении производительности труда Дистанций СЦБ повышается риск простоев, браков и, как следствие, уменьшение объема перевозок.

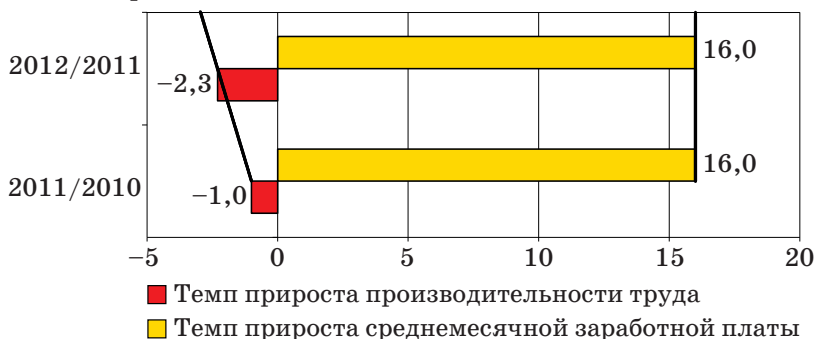


Рис. 3. Темпы роста производительности труда и среднемесячной заработной платы Дистанции СЦБ в 2010–2012 гг. (ст. Иркутск Сортировочный), %

Исследования способов исчисления производительности труда показали, что уровень производительности труда предприятия инфраструктуры железнодорожного транспорта является обобщающим показателем, отражающим внешние и внутренние последствия структурного реформирования, а именно взаимосвязь внутреннего социально-экономического положения ОАО «РЖД», его подразделений и внешних факторов социально-экономической среды.

#### Список использованной литературы

1. Карпикова И. С. Реформы социальной политики: основные проблемы реализации / И. С. Карпикова // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2006. — № 2 (47). — С. 82–84.
2. Озерникова Т. Г. Исследование трудовой мотивации с позиций системного подхода / Т. Г. Озерникова // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2002. — № 4 (33). — С. 70–77.
3. Самаруха В. И. Особенности функционального воздействия основы транспортной инфраструктуры сибирского федерального округа на экономику региона / В. И. Самаруха, Е. Е. Савченко // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2013. — № 2 (88). — С. 37–40.

#### References

1. Karpikova I. S. Social policy reforms: the main problems of realization. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii – Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2006, no. 2 (47), pp. 82–84 (in Russian).
2. Ozernikova T. G. Investigation of work motivation from the viewpoint of the system approach. *P Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii – Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2002, no. 4 (33), pp. 70–77 (in Russian).
3. Samarukha V. I., Savchenko E. E. Characteristics of functional impact of Siberian Federal district transport infrastructure on the region's economy. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii – Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2013, no. 2 (88), pp. 37–40 (in Russian).

#### Информация об авторе

Тарасова Валентина Вячеславовна — аспирант, кафедра финансов и антикризисного управления, Иркутский государственный университет путей сообщения, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15, e-mail: valentina86\_07@bk.ru.

#### Author

Valentina V. Tarasova — PhD student, Chair of Finance and Anti-Crisis Management, Irkutsk State University of Railways, 15 Chernyshevsky St. 664074, Irkutsk, Russia, e-mail: valentina86\_07@bk.ru.