

УДК 656.2.003:33

## ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Вовк А.А., д.э.н., профессор (МГУПС),  
Вовк Ю.А., к.э.н., зам.нач.ЦФТО ОАО «РЖД»  
Богомаз Л.В., зам.нач.ФС Южной железной дороги*

*У статті розкриваються недоліки оцінки ефективності діяльності організацій залізничного транспорту на основі показників фондодідачі. Пропонується використовувати для цієї мети показники віддачі, що розраховуються на основі вартісного вираження продукції і капіталу, авансованого у виробничу діяльність. Розкривається порядок визначення розміру капіталу, авансованого у виробничу діяльність і його складових: основного і оборотного капіталу.*

**Ключові слова:** *ефективність діяльності, капітал, оборотний капітал, залізничний транспорт.*

Проблемы оценки эффективности производственной деятельности организаций железнодорожного транспорта являются актуальными до настоящего времени, поскольку нет общепринятого научно обоснованного подхода к решению ряда вопросов с ними связанных.

Проблемы оценки эффективности производственной деятельности организаций железнодорожного транспорта изучали такие ученые как: д.э.н., проф. Винниченко Н.Г (Анализ хозяйственной деятельности железных дорог), В. А. Дмитриев (Экономика железнодорожного транспорта) и многие другие. Однако в их работах не нашли решения вопросы оценки эффективности производственной деятельности линейных (структурных) подразделений железных дорог.

В период централизованного управления экономикой для оценки эффективности производственной деятельности организаций железнодорожного транспорта, тех которые по мнению ученых того времени создавали продукцию, предлагалось рассчитывать показатели фондоддачи на основе деления продукции на стоимость производственных фондов. На железнодорожном транспорте преобладало стремление оценивать продукцию различных организаций в натуральных измерителях, несмотря, на что на деле организация создавала несколько видов продукции и по этой причине возникала необходимость их соизмерения.

Не имела корректного определения также и сущность показателя «стоимость производственных фондов», в результате чего, имел недостатки порядок расчета этого показателя. Это проявлялось в том, что стоимость

производственных фондов определялась как сумма первоначальной стоимости основных средств и нормируемых оборотных средств (оборотного капитала). Таким образом в результате суммирования получался показатель, имеющих различную экономическую сущность, получался показатель не имеющий ее вовсе.

Это было результатом стремления решить вопрос оценки эффективности производства без изучения и научного решения принципиальных вопросов характеристики результатов и затрат производственной деятельности организаций железнодорожного транспорта и это существенно затрудняло решение главного из них.

Именно в связи с этим нами произведено исследование этой проблемы и предложено при решении проблем оценки эффективности производственной деятельности организаций железнодорожного транспорта, исходить из того, что эффективность производства характеризуется соотношением показателей результата и затрат. В качестве показателей результата производственной деятельности организаций предлагается рассматривать: продукцию  $Q$ ; продукты труда  $q$  и прибыль  $\Pi$  (убыток  $Y$ ), а в качестве показателей затрат: издержки производства  $-E$ ; капитал, авансированный в производственную деятельность  $-K^{a.пр}$ ; затраты времени работников, выраженные в человеко-месяцах – среднесписочную численность работников  $K_p$ .

Как продукцию, полагаем необходимым, рассматривать результат производственной деятельности организации, являющейся юридическим лицом, предназначенный для продажи, независимо от того какая организация выступает в качестве покупателя (заказчика).

© Вовк А.А.,  
Вовк Ю.А.,  
Богомаз Л.В.

Таким образом, показатели, характеризующие результаты деятельности линейных предприятий и в соответствии с размерами которых осуществляется их финансирование, а по существу производится оплата результатов организаций, являющихся юридическими лицами (это имеет место в настоящее время на уровне линейных предприятиях железных дорог Укрзалізнички), следует рассматривать как показатели продукции.

По нашему мнению, такое понимание вполне согласуется с сущностью показателя продукции. В данном случае реализация продукции имеет просто нестандартную форму и обусловлена сложившимся разделением труда. С учетом этого справедливо утверждать, что такие организации создают продукцию, которая может быть охарактеризована показателями, имеющими натуральное и стоимостное выражение.

На основе названных выше показателей результатов и затрат организаций рекомендуется определять показатели эффективности производства, которые не являются производением или частным из двух других и образуют систему, т.е. взаимосвязаны между собой.

Таковыми являются производительность труда –  $q/K_p$ ; производительность коллектива работников организации  $Q/K_p$ ; себестоимость единицы продукции  $E/Q$ , в том числе в части издержек на: наем рабочей силы; предметы труда; амортизацию капитала, первоначально, авансированного на орудия труда; отдача капитала, авансированного в производственную деятельность  $Q/K^{a, np}$ ; рентабельность (убыточность) производственной деятельности организации  $\Pi(U)/K^{a, np}$  (Рис. 1.).

При характеристике результатов производственной деятельности организации мы исходим из того, что продукция - результат производства, предназначенный для продажи, который складывается из трех частей (изделий, работ и услуг). Различия слагаемых продукции между собой обусловлены тем, что изделия имеют материальную форму и могут перемещаться в пространстве; работы - как правило, строительного или промышленного характера – также имеют материальную форму, но не могут перемещаться в пространстве; услуги, которое могут перемещаться в пространстве не имеют материальной формы. Такая структура продукции организации обуславливает необходимость соизмерения различных видов с помощью цен продажи (тарифов), которые характеризуют размер общественно необходимых затрат труда на производство единицы продукции. Другим образом корректно

соизмерить различные виды продукции не возможно.

Исходя из того, что не вся созданная за период продукция может быть реализована к концу периода полностью для определения ее стоимости за период предлагается суммировать стоимость реализованной продукции (выручку) за период (квартал, полугодие, год), задолженность покупателей и заказчиков на конец года и стоимость готовой продукции и товаров для перепродажи на складе на конец года.

Для обеспечения сопоставимости показателей стоимости продукции за смежные периоды, что решается оценкой стоимости продукции текущего периода в ценах базисного периода, нами предлагается стоимость продукции текущего периода делить на степень роста цен продажи (тарифов) в базисном периоде по сравнению с базисным периодом.

В качестве показателя результата нами предложено использовать также показатель продуктов труда, который до настоящего времени не принято использовать достаточно широко в экономической науке и практике, хотя продукт труда характеризует результат деятельности каждого конкретного работника.

Продукт труда конкретного работника измеряется по-разному в зависимости от применяемой формы оплаты труда. При сдельной оплате продукт труда работников имеет материальную форму и характеризуется абсолютными показателями, выраженными в натуральных, стоимостных и временных единицах измерения, получаемыми путем простого суммирования – при создании продуктов труда только одного вида. Показателями размера созданных разнородных непосредственно не соизмеримых продуктов труда, соизмеренных с помощью различных соизмерителей – (норм труда, сдельных расценок) являются затраты труда и размер оплаты за труд.

Продукт труда работников с повременной оплатой не имеет материальной формы и характеризуется продолжительностью выполнения производственных функций, а, следовательно, характеризуется абсолютным показателем «затраты труда», размер которого для работников с повременной оплатой равен затратам рабочего времени (затратам отработанного времени). Стоимостную характеристику размеру продуктов труда рабочих с повременной оплатой дает показатель оплаты за труд.

Суммарные затраты труда работников со сдельной и повременной оплатой труда характеризуют совокупность продуктов труда, созданных работниками организации за период, выраженную во временных единицах измерения.

В то же время суммарный размер оплаты за труд дает стоимостную характеристику совокупности продуктов труда в стоимостных единицах.

С целью определения размера капитала, авансированного в производственную деятельность, т.е. денежных средств, вложенных в производство организации, предложено использовать данные бухгалтерских балансов. В этом случае капитал, авансированный в производственную деятельность организации в среднем за период, определяется путем суммирования средних размеров следующих показателей: остаточной стоимости собственных орудий труда, используемых в производственной деятельности (за исключением переданных на консервацию, или в аренду (лизинг) и заемных, полученных в аренду (лизинг); стоимости производственных запасов, незавершенного производства, расходов будущих периодов, готовой продукции и товаров для перепродажи; стоимости изделий отгруженных, выполненных работ и оказанных услуг, а также денежных средств, рассчитанных как средние значения уровней рядов динамики с равными интервалами.

Изложенные принципы расчета системы показателей эффективности производственной деятельности организаций железнодорожного транспорта, являющихся юридическими лицами могут быть применены для решения этой задачи в организациях России и Украины, поскольку они учитывают особенности взаимоотношений, сложившихся в настоящее время между организациями этой отрасли экономики, а различия в содержании финансовой отчетности не являются столь существенными, чтобы могли бы препятствовать решению этой задачи.

Для углубления оценки эффективности производственной деятельности нуждается в научном обосновании порядок определения слагаемых производительного капитала: основного и оборотного капитала. В связи с этим нами обосновано, что размер основного и оборотного капитала, в отличие от производительного капитала, который можно определять и на момент, можно определять только в среднем за период.

Основной капитал - денежные средства, авансированные на орудия труда (собственные и полученные в аренду), которые в процессе

оборота принимают формы: орудий труда, незавершенного производства, расходов будущих периодов, готовой продукции, изделий отгруженных (выполненных работ, оказанных услуг) и денежных средств. Исходя из этого предлагается следующий порядок определения его размера

$$O_k = O_c^{OT} + (C^{HP} + C^{PBP} + C^{GP} + C^{IO} + C^D) \cdot f_E^a / 100, \quad (1)$$

где  $O_c^{OT}$  – остаточная стоимость орудий труда (основных средств и нематериальных активов) используемых в процессе производства независимо от принадлежности, в среднем за период, млн руб.;

$C^{HP}, C^{PBP}, C^{GP}, C^{IO}, C^D$  – размер капитала соответственно в форме: незавершенного производства, расходов будущих периодов, готовой продукции, изделий отгруженных (сданных работ и оказанных услуг), денежных средств, в среднем за период, млн руб.;

$f_E^a$  – удельный вес амортизации капитала, первоначально авансированного на орудия труда в издержках производства, %.

Оборотный капитал – денежные средства, авансированные на предметы труда и на наем рабочей силы, которые в процессе оборота принимают формы: авансов на производственные запасы и расчеты; производственных запасов, незавершенного производства, расходов будущих периодов, готовой продукции, изделий отгруженных (выполненных работ, оказанных услуг) и денежных средств. Из этого определения вытекает следующий порядок определения размера оборотного капитала.

Оборотный капитал

$$O_{BK} = C^{AB} + C^{PZ} + (C^{HP} + C^{PBP} + C^{GP} + C^{IO} + C^D) \cdot f_E^{pc,nt} / 100, \quad (2)$$

где  $C^{AB}, C^{PZ}$  – размер капитала в форме: авансов на производственные запасы и расчеты; производственных запасов, в среднем за период, млн руб.;

$f_E^{pc,nt}$  – удельный вес издержек на наем рабочей силы и на предметы труда в издержках производства, %.

**Аннотация.** В статье раскрываются недостатки оценки эффективности деятельности организаций железнодорожного транспорта на основе показателей фондоотдачи. Предлагается использовать для этой цели показатели отдачи, рассчитываемые на основе стоимостного выражения продукции и капитала, авансированного в производственную деятельность. Раскрывается порядок определения размера капитала, авансированного в производственную деятельность и его слагаемых: основного и оборотного капитала.

**Ключевые слова:** эффективность деятельности, капитал, оборотный капитал, железнодорожный

транспорт.

**Summary.** In article lacks of an estimation of efficiency of activity of the organizations of a railway transport on the basis of indicators of capital productivity. It is offered to use for this purpose indicators the returns counted on the basis of cost expression of production and the capital, advanced in industrial activity. The order of definition of the size of the capital advanced in industrial activity, and its composed reveals: the core and working capital.

**Keywords:** performance, capital, working capital, rail transport.

*Рецензент д.э.н., профессор МГУПС Коваленко Н.И.  
Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова И.В.*

УДК 658.152:656.2+001.895.656.2

## ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Вовк Ю.А., к.э.н., зам.нач.ЦФТО ОАО «РЖД»*

*У статті викладено результати дослідження, присвяченого проблемам оцінки ефективності інвестиційних проектів, у результаті якого автор дійшов висновку, що така постановка задачі неправомірна, оскільки можна оцінювати ефективність процесу, а не явища, яким є інвестиційний проект. Пропонується на етапі розробки інвестиційного проекту проводити оцінку його економічної доцільності. Сформульовані принципи такої оцінки.*

**Ключові слова:** ефективність, інвестиційні проекти, підприємства залізничного транспорту.

Вопросы экономической оценки эффективности инвестиций являлись весьма актуальными на всех этапах развития экономики, о чем свидетельствует интерес к этим вопросам в экономической литературе.

Проблемам оценки эффективности инвестиций на железнодорожном транспорте посвящены исследования д.э.н., проф. Волкова Б.А. (Оценка экономической эффективности инвестиций и инноваций на железнодорожном транспорте), д.э.н., проф. Тершиной Н.П. (Экономика железнодорожного транспорта). Однако в их исследованиях не рассматриваются вопросы оценки экономической целесообразности реализации инвестиционных проектов. Особенно актуальными эти вопросы становятся на нынешнем этапе развития, когда осуществляется становление рыночных отношений в экономике всех стран СНГ.

Сложившиеся научные подходы к оценке эффективности инвестиций в форме капитальных вложений основаны на расчете ряда известных показателей: чистого дисконтированного дохода,

индекса доходности, внутренней нормы доходности, срока возврата (окупаемости) затрат.

В результате изучения их экономической сущности мы пришли к выводу, что названные показатели на деле не могут характеризовать эффективность инвестиций. Наша позиция основывается на том, что сами по себе инвестиции не могут быть ни более, ни менее эффективными, поскольку свойством эффективности обладают процессы, а не события, явления. С позиций производственной деятельности любой организации инвестиции, осуществляемые в форме капитальных вложений – это изменения в составе орудий труда, технологии производства, происходящие в процессе обновления орудий труда (воспроизводства основного капитала), т.е. замены на более производительные. Факт осуществления инвестиций подтверждается составлением акта приемки-передачи полученного результата в эксплуатацию (основных средств, нематериальных активов, технологии производственного процесса). Именно поэтому инвестиции с позиций производственной деятельности событие, явление и не более того.