

# УЧИТЫВАТЬ ТРУДОВОЙ ВКЛАД

И.М.КАРАМШУК, А.А.ЧЕРНИЧЕНКО, Н.И.ВЛАДЫЧЕНКО

Рыночные отношения людей связаны с движением средств и результатов производства. Независимо от масштабов производства центральным вопросом управления экономикой является определение стоимости, обеспечение баланса потребностей и ресурсов.

Для полной характеристики внутренней материальной структуры процесса производства как динамического процесса, происходящего на протяжении определенного промежутка времени, его необходимо фиксировать не только в определенный момент, но и в динамике.

Железнодорожные перевозки — явный динамический процесс и в условиях снижения объемов и неритмичности поступления грузов часто имеют место случаи волевых решений руководства отделений дорог при распределении доходов между структурными подразделениями. Это деформирует инициативу, мотивы и стимулы к труду, вызывает реакцию отведенного давления работников предприятий на руководство в целях снижения требований, связанных с результатами труда и дисциплиной.

Для объективного определения вклада структурных единиц в общие результаты работы отделения (дороги) по всей вертикали управления необходим четкий механизм взаимосвязи между трудовыми, энергетическими и материально-техническими ресурсами с учетом интенсификации (густоты) перевозок и сроков доставки грузов и пассажиров.

Основой работоспособности этого механизма должно быть недопущение субъективного вмешательства при определении дохода предприятия.

С этой целью на основании проведенной аттестации и рационализации рабочих мест, последующей инвентаризации основных фондов и оборотных средств, аттестации работников, установления групп (классов) предприятий, организаций по оплате труда руководителей определяем единые (идентичные) для всех подразделений дороги показатели:

— стоимость одного рабочего места, тыс. крб., как частное от деления суммы стоимости основных фондов, оборотных средств и амортизационных отчислений данного подразделения на число рабочих мест;

— стоимость одного работника, тыс. крб., как частное от деления суммы фонда потребления и платы за трудовые ресурсы на среднесписочную численность работников подразделения;

— коэффициент одного рабочего места подразделения как частное от деления стоимости одного рабочего места подразделения на стоимость одного рабочего места по отделению (дороге) в целом;

— коэффициент одного работника как отношение стоимости одного работника подразделения к суммарной стоимости одного работника по отделению (дороге);

— сводный коэффициент фондоемкости одного человеко-места подразделения (отделения, дороги) как сумма коэффициента одного рабочего места и коэффициента одного работника;

— коэффициент дохода  $K$ , определяемый как отношение планового дохода структурной единицы к плановой сумме доходов отделения (дороги);

— коэффициент фонда потребления  $K_{\text{потр.}}$  как отношение суммы фонда потребления и платы за трудовые ресурсы данного подразделения (предприятия, отделения, дороги) к аналогичной сумме всего предприятия (соответственно для предприятия — к сумме по отделению, для отделения — к сумме по дороге);

— коэффициент фондоемкости средств производства  $K_{\text{ср.}}$  подразделения (предприятия, отделения, дороги) как отношение суммы стоимости основных фондов, оборотных средств, энергоресурсов, амортизационных отчислений к аналогичной сумме всего предприятия (соответственно для предприятия — к сумме по отделению, для отделения — к сумме по дороге).

Обозначим сумму коэффициента фонда потребления и коэффициента фондоемкости средств производства через  $K_1$ :

$$K_1 = K_{\text{потр.}} + K_{\text{ср.}} \quad (1)$$

Выразим коэффициент дохода подразделения (предприятия, отделения, дороги) соответственно структуре платежей:

$$K'_{\text{дек.}} = K_1 + K_{\text{бюдж.}} + K_{\text{проб.}} \times K_{\text{кор.}} \quad (2)$$

где  $K_{\text{бюдж.}}$  — коэффициент отчисления в бюджет, за кредит,

$K_{\text{проб.}}$  — коэффициент хозрасчетной прибыли,

$K_{\text{кор.}}$  — коэффициент коррекции, учитывающий густоту перевозок и скорость доставки грузов и пассажиров.

$$K_{\text{кор.}} = K_{\text{баз.густ.}} \times K_{\text{баз.проб.}} \quad (3)$$

Тогда фактический коэффициент доходов определяется:

$$K'_{\text{дек. факт.}} = K_{1\text{факт.}} + K_{\text{бюдж.}} + K_{\text{проб.}} \times K_{\text{кор.факт.}} \quad (4)$$

Для обеспечения прибыльности и платежеспособности предприятия (отделения, дороги) необходимо, чтобы выполнялось условие:

$$K_{\text{дек.факт.}} - K_1 = K_{\text{бюдж.}} + K_{\text{проб.}} \times K_{\text{кор.факт.}} \quad (5)$$

В противном случае подразделение (предприятие, отделение, дорога) будет убыточным. Если убыток получен не за счет штрафов и пени, соблюдено нормативное содержание контингента, расход материальных и энергетических ресурсов, выполнение задания — предприятие имеет право на дотацию.

Если убыток получен за счет штрафов, передержки контингента, сверхурочных часов работы и недоработок, потерь рабочего времени, перерасхода материальных и энергетических

ческих ресурсов — это свидетельство бесхозяйственности, путь к банкротству.

За конкретный период (месяц, квартал, год) коэффициент дохода  $K$  уточняется по фактическому выполнению графика движения поездов (пробежных норм) и густоте (напряженности) перевозок на конкретных диспетчерских участках для всех участвующих в перевозках подразделений по хозяйствам Д, Т, В, П, Ш, Э, М, Л, НГС. За этот же период уточняется и коэффициент одного человека-места  $K_1$ , так как происходит текучесть кадров, движение основных фондов и оборотных средств, изменение фонда потребления. При этом следует учитывать индекс цен и заработной платы.

Устанавливаемый на предстоящий период (месяц, квартал, год) базовый коэффициент густоты (напряженности) перевозок есть частное от деления суммы коэффициентов густоты движения на всех диспетчерских участках подразделения (отделения, дороги) на количество диспетчерских участков подразделения (отделения, дороги).

В свою очередь коэффициент густоты диспетчерского участка частного подразделения есть отношение густоты перевозок (млн т брутто на 1 км) на данном диспетчерском участке к суммарной густоте движения (млн т брутто на 1 км) по всем диспетчерским участкам данного отделения (для отделения — к суммарной густоте движения по всем диспетчерским участкам дороги; для дороги — к суммарной густоте движения по всем диспетчерским участкам сети железных дорог Украины).

Базовый коэффициент пробежных норм есть отношение суммарной нормы хода всех поездов по диспетчерским участкам подразделения (отделения, дороги) к суммарному фактическому времени хода за конкретный период (месяц, квартал, год).

Корреляционный коэффициент густоты (напряженности) перевозок за конкретный период (месяц, квартал, год) определяют как отношение фактического коэффициента густоты подразделения (отделения, дороги) к базовому коэффициенту густоты перевозок. Это будет коэффициент корреляции по густоте  $K_{кор.густ}$ .

Корреляционный коэффициент пробежных норм определяют аналогично как отношение фактического коэффициента пробежных норм к ба-

зовому коэффициенту пробежных норм. Обозначим его  $K_{кор.проб}$ .

Если  $K_{кор.густ}$  и  $K_{кор.проб}$  снижены по вине смежных подразделений, они компенсируют потерю дохода данному подразделению на основании «Положения о взаимной экономической ответственности отделения и входящих в его состав линейных предприятий за допущенные сбои в эксплуатационной работе и причиненный одной из сторон другой материальный ущерб» (опыт «Київдержтранс»).

Таким образом, распределение дохода между структурными подразделениями (отделениями, дорогами) будет производиться по коэффициенту дохода  $K_{факт}$ , отражающего объективно фактические результаты работы, динамику производственных фондов, материальных, энергетических и трудовых ресурсов.

Такой механизм распределения доходов вынудит руководителей предприятий всерьез заняться нормированием трудовых и материальных ресурсов, совершенствованием организации производства и технологических процессов, своевременной ликвидацией излишних фондов и рабочих мест.

Применяемые ранее методы совершенствования управления труда и производства (коэффициенты НОТ, карты организации труда, комплексная система механизации ручного труда, Щекинский метод, комплексная система управления качеством труда (КСУКТ), Белорусский, Львовский метод, аттестация рабочих мест и работников, новые условия хозяйственной деятельности, бригадные формы труда, опыт станции Инская, хозрасчет, подряд) не дали должной эффективности в масштабе предприятия по той причине, что не были ориентированы на сплошной и динамичный учет стоимости и дохода, а также подвергались волюнтаризму со стороны руководителей.

Характерной особенностью данного метода расчета коэффициентов дохода по всей вертикали является обеспечение получения заработанного дохода, исключение субъективизма, так как при едином известном для всех порядке расчета коэффициентов только при условии выполнения контрольных соотношений может быть обеспечена финансовая сбалансированность в целом по предприятию, отделению, дороге.

А контрольные соотношения следующие:

— сумма всех коэффициентов доходов так же, как и всех коэффициентов фондемкости одного человека-места по подразделениям предприятия (отделения, дороги), должна равняться единице;

— сумма коэффициентов дохода по всем хозяйствам дороги так же, как и сумма коэффициентов фондемкости одного человека-места должна быть равна числу отделений дороги.

За каждый отчетный период (месяц, квартал, год) все подразделения (отделения, дороги) выстраиваются в сопоставимый ряд чисел — по коэффициенту дохода и по коэффициенту фондемкости одного человека-места. Это своего рода курс акций в случае возможной корпоратизации предприятий.

В настоящее время в условиях спада производства во всех отраслях народного хозяйства предприятия железнодорожного транспорта испытывают снижение доходов от основной деятельности. При этом происходит обвальное снижение групп (классов) предприятий на 1—2 порядка из-за невыполнения установленной нормы баллов. Вместе с тем рыночные отношения позволяют получать доход и по другим направлениям хозяйственной деятельности. Предлагаемый порядок расчета коэффициентов дохода по подразделениям позволяет в случае снижения объемов перевозок абстрагироваться от многочисленных количественных и качественных показателей для вычисления бальности и заменить норму баллов таким коэффициентом дохода, размер дохода по которому не менее дохода, получаемого при выполнении нормы баллов. То есть идентифицировать норму баллов через сумму дохода (с учетом индексации) с коэффициентами дохода для 1, 2, 3 и т. д. групп (классов).

Для обеспечения оперативности и достоверности расчетов необходимо разработать программы решения задач на ЭВМ для:

— учета времени проследования поездов по диспетчерским участкам как в четном, так и нечетном направлениях по сменам;

— установления фактического суммарного и графического времени хода по поездом пассажирского, грузового и пригородного движения в четном и нечетном направлениях. Разность между суммой времени доставки грузов и пассажиров фактически и по графику на каждом диспетчерском участке по сменам (за месяц, квартал,

год) определяет величину времени задержек поездов;

— учета причин задержек (сбоев) поездов по вине подразделений всех хозяйств (Д, Т, В, П, Ш, Э, Л, М, НСГ), причем число сбоев, учтенных по каждому подразделению, число поездов, а также суммарное время задержек должны соответствовать контрольным данным анализаторов графика движения за аналогичный период;

— учета времени задержек поездов по каждой станции диспетчерского участка как разности между суммой фактического времени прибытия поездов на эту станцию и суммы времени прибытия поездов по графику как в четном, так и в нечетном направлениях;

Представляем авторов статьи



**КАРАМШУК Иван Михайлович**, 1942 года рождения, в 1961 году закончил Кременчугский техникум железнодорожного транспорта по специальности техник-механик вагонного хозяйства. Работал мастером цеха Погребищенского контейнерного завода, бригадиром сборочного цеха вагонного депо станции Коростень. В 1970 году закончил механический факультет ХИИТа по специальности инженер путей сообщения-механик. Затем работал заместителем начальника вагонного депо Коростень, позже в той же должности вагонного депо Киев-пасс. С 1980 года — заместитель начальника отдела организации труда, заработной платы и техники безопасности управления Юго-Западной железной дороги, а с 1985 года по настоящее время руководит этим отделом. Внес большой вклад во внедрение передовых форм и методов организации нормирования, оплаты и стимулирования труда и техники безопасности на Юго-Западной железной дороге.

Почетный железнодорожник.



**ВЛАДЫЧЕНКО Николай Иванович**, 1936 года рождения, в 1967 году закончил ДИИТ по специальности инженер путей сообщения — электромеханик. Работал пом. машиниста тепловоза в депо Дарница, сменным мастером ПТО электровозов с момента ввода электрической тяги, старшим инженером-технологом лаборатории НОТ службы локомотивного хозяйства, затем руководителем нормативной группы по нормированию труда, запасных частей и материалов в локомотивном хозяйстве, а с 1988 года — начальник Дорожной нормативно-исследовательской станции по труду.

Разработал методику освоения трудоемкости ремонта и использования рабочей силы на ремонте локомотивов. Принимал участие в организации нормирования труда, хозрасчета, подряда, аренды на предприятиях Юго-Западной железной дороги.

— расчета коэффициента доходов за отчетный период для всех подразделений (отделения, дороги).

Для исключения субъективной замены расчетного коэффициента дохода (коэффициента фондоемкости одного человека-места) другим коэффициентом в программе предусмотреть разрешающий макет, вводимый в ЭВМ только после получения письменного разрешения руководителя подразделения.

Решение этих задач с помощью ЭВМ также значительно облегчит калькулирование себестоимости перевозок, ускорит взаиморасчеты с клиентурой.



**ЧЕРНИЧЕНКО Анатолий Анатольевич**, 1936 года рождения, в 1956 году закончил Киевский материально-хозяйственный техникум железнодорожного транспорта по специальности планирование на железнодорожном транспорте, а в 1964 году закончил ХИИТ по специальности экономика и организация железнодорожного транспорта. С 1967 года работает в Управлении Юго-Западной железной дороги, в отделе организации труда и заработной платы. В настоящее время — заместитель начальника этого отдела.

Принимал непосредственное участие во внедрении на Юго-Западной железной дороге Щекинского и Белорусского методов, новых условий хозяйствования, бригадных форм организации и стимулирования труда, переводе на новые условия оплаты.

Награжден именными часами Министра путей сообщения СССР.

Почетный железнодорожник.

## КАНДИДАТСКИЕ ДИССЕРТАЦИИ, ЗАЩИЩЕННЫЕ СОТРУДНИКАМИ ХарГАЗТ в 1995 г.

4. КОМПАНИЕЦ Виктория Витальевна «Исследование условий экономической стабильности предприятий в период перехода к рыночной экономике».

Исследование посвящено проблеме обеспечения экономической стабильности предприятий. Рассмотрены внешние и внутренние факторы, влияющие на экономическую стабильность. Разработаны теоретические и методологические основы и предложены рекомендации по совершенствованию учета, планирования и ценообразования промышленных предприятий в условиях перехода к рыночной экономике.

5. КАМЕНЕВА Наталья Николаевна «Социальная инфраструктура в условиях рыночной экономики».

Установлена система факторов, способствующих и тормозящих развитие социальной инфраструктуры в трансформационный период, разграничены цели ее развития на непосредственную и конечную. Обосновано приоритетное направление развития социальной инфраструктуры — информатизации, как ключевого момента выхода Украины из кризиса и создание постиндустриального общества.

6. ТУПИКИНА Ирина Михайловна «Обеспечение социальных гарантий в условиях формирования рыночных распределительных отношений (политэкономический аспект)».

Установлен категориальный статус социальной гарантии, привилегии и социальной защиты. Предложен механизм реализации новой модели социального управления. Разработаны методологические принципы определения типа зависимости темпов экономического роста от уровня социального развития общества.

□ Окончание, начало на стр. 14