

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КРИТЕРИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТРУКТУРНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

При оценке эффективности системы организационного управления и для целей финансового планирования на железнодорожном транспорте сегодня используются объемные и качественные показатели, на основании которых рассчитывается производительность труда и темп ее роста. Оценка результата деятельности структурного подразделения в объемных показателях во многом необъективна. Во-первых, структура хозяйств разнородна, и в каждом случае необходим свой объемный показатель. Во-вторых, по показателям невозможно сравнивать подразделения между собой и с подразделениями других хозяйств (показатели жестко определяются технологией, в связи с чем набор таких показателей достаточно стабилен и не зависит от конкретного структурного подразделения). В-третьих, объемные показатели не имеют прямой связи с финансовыми. Методика расчета производительности труда также страдает рядом необъективных моментов. В частности, при планировании производительности труда не приводятся в сопоставимые условия дороги—филиалы ОАО РЖД между собой.

Показатели себестоимости также не могут служить объективным источником информации об эффективности подразделения. Во-первых, они рассчитываются на объемный показатель. Во-вторых, формирование затрат само по себе непрозрачно. В-третьих, методика расчета себестоимости отличается на каждом предприятии, в каждом отраслевом хозяйстве. Кроме того, планирование как объемных показателей, так и финансовых (эксплуатационные расходы, план по труду, доходы в ПВД) производится по динамике предыдущих периодов, что объективно не позволяет предприятию вести работу по снижению издержек (экономия сегодня повернется недофинансированием завтра).

В результате в настоящее время объективной системы объемных или качественных критериев, по которым могло быть оценено предприятие и произведено его финансирование, нет. В каждом конкретном случае происходит частная оценка нескольких показателей, по динамике прошлых периодов закладываются параметры финансирования филиалов ОАО РЖД. Как итог, экономика конкретного линейного предприятия управляется рефлексивно, реакция на изменение обстановки запаздывает, в результате чего про-

исходит неконтролируемый рост издержек или необъективное распределение ресурсов.

В качестве более объективного критерия оценки деятельности структурных подразделений дороги могут быть использованы показатели рентабельности. Однако такой подход содержит противоречие, поскольку расчетная прибыль подразделения включает прибыль от основной и подсобно-вспомогательной деятельности и превышение операционных доходов над операционными расходами, а ее сопоставление производится с расходами только по основной деятельности.

Предлагается использовать показатель рентабельности продукции или рентабельности оборота, для чего прибыль (убыток) от реализации соотносится с расходами по основной деятельности. Однако применительно к службам и отдельным линейным предприятиям такой критерий рентабельности применим лишь постольку, поскольку для них определяется уровень прибыли (например, только по подсобно-вспомогательной деятельности).

При реструктуризации необходимо создать такую систему экономического управления железными дорогами, в которой имелись бы мотивы к снижению издержек и обоснованному распределению прибыли между участниками процесса как основы такой мотивации. В этой ситуации для формирования объективной оценки эффективности могла бы использоваться теория внутреннего рынка, которая применима к деятельности железнодорожного транспорта в условиях реструктуризации его организационной структуры управления.

А.Е. Сотников, соискатель
БГЭУ (Минск)

СТРУКТУРИРОВАНИЕ И ЛОКАЛИЗАЦИЯ ЭМИССИОННЫХ КАРТОЧНЫХ ДОХОДОВ В БАНКЕ

Традиционно деятельность банков на рынке банковских пластиковых карточек разделяется на эмиссию и эквайринг. Соответственно доходы также разделяют на эмиссионные и эквайринговые. Среди эмиссионных доходов основными являются так называемые операционные, т.е. доходы, непосредственно полученные от тех или иных операций с карточками, и доходы, которые банк потенциально может получить от размещения в активы денежных средств, привлеченных на карт-счета и другие банковские счета, связанные с карточками. Операционные доходы, как правило, про-