



Производительность труда

Методика расчета приведенного грузооборота

Ю.Н. КОЖЕВНИКОВ,
профессор кафедры
«Экономика и управление
на транспорте», РУТ (МИИТ),
unkozhevnikov@mail.ru

Н.Э. ШАРИФОВА,
аспирант кафедры «Эко-
номика и управление
на транспорте», РУТ (МИИТ),
sharifova.90@bk.ru

Коэффициент приведения пассажирооборота к грузообороту используется для определения производительности труда работников, занятых на перевозках ОАО «РЖД», и обеспечивает сопоставимость трудозатрат на единицу грузовых и пассажирских перевозок.

Приведенный грузооборот $PL_{\text{прив}}$ для расчета производительности труда в ОАО «РЖД» определяется по формуле:

$$PL_{\text{прив}} = PL_{\text{гр}} + K_{\text{прив}} * PL_{\text{пасс}} \text{ привед. т-км}, \quad (1)$$

где $PL_{\text{гр}}$ – грузооборот, т-км,

$PL_{\text{пасс}}$ – пассажирооборот, пасс.-км.

$K_{\text{прив}}$ – коэффициент приведения пассажирооборота к грузообороту.

Производительность труда работников, занятых на перевозках ОАО «РЖД», рассчитывается по формуле:

$$П_t = \frac{PL_{\text{прив}}}{Ч_z} \text{ привед. т-км/чел} \quad (2)$$

где $Ч_z$ – численность работников, занятых на перевозках, чел.

Расчет производительности труда с использованием $K_{\text{прив}} = 2$ впервые был выполнен в 1986 г. В связи с изменениями, произошедшими в транспортной отрасли, величина коэффициента должна быть пересчитана. Ниже приведены основные положения методики актуализации коэффициента приведения.

Методика актуализации коэффициента приведения

В первую очередь отметим, что $K_{\text{прив}}$ отражает разницу в трудоемкости выпуска одного вида продукции по сравнению с другим. Таким образом, коэффициент приведения рассчитывается по формуле:

$$K_{\text{прив (i)}} = T_i : T_{\text{min}}, \quad (3)$$

где T – трудозатраты на производство единицы i -го вида продукции.

Железнодорожный транспорт отличается разнообразием продукции, поэтому имеют место различия в трудозатратах по перевозкам грузов и пассажиров. Очевидно, что трудоемкость пассажирских перевозок несколько выше трудоемкости грузовых перевозок, и так как $K_{\text{прив}}$ влияет на величину производительности труда, он может быть представлен следующей формулой:

$$K_{\text{прив}} = \frac{Пм_{\text{зр}}}{Пм_{\text{пасс}}} \quad (4)$$

где $Пм_{\text{пасс}}$ – производительность труда работников, занятых на пассажирских перевозках, пасс.-км/чел,

$Пм_{\text{зр}}$ – производительность труда работников, занятых на грузовых перевозках, т-км/чел.

Производительность труда по видам перевозок определяется по формулам:

$$ПТ_{\text{пасс}} = \frac{PL_{\text{пасс}}}{Ч_{\text{пасс}}} \text{ пасс-км/чел} \quad (5)$$

где $PL_{\text{пасс}}$ – объем пассажирских перевозок, пасс-км,

$Ч_{\text{пасс}}$ – численность рабочих, занятых на пассажирских перевозках, чел.

$$ПТ_{\text{гр.}} = \frac{PL_{\text{гр.}}}{Ч_{\text{зр}}} \text{ т-км/чел} \quad (6)$$

где $PL_{\text{гр.}}$ – объем грузовых перевозок, т-км;

$Ч_{\text{гр.}}$ – численность рабочих, занятых на грузовых перевозках, чел.

Отметим, что на практике производительность труда невозможно рассчитать по формулам (5), (6), поскольку часть работников, занятых на перевозках,

обслуживают одновременно оба вида движения. Из этого следует, что основной задачей при актуализации коэффициента приведения становится определение численности работников, занятых на перевозках отдельно по видам движения.

Для расчета численности можно использовать результаты выделения и четкого распределения статей расходов по видам перевозок пропорционально принятым измерителям. Согласно действующей системе железнодорожной статистики к деятельности эксплуатационного контингента относят работы по организации и обслуживанию перевозочного процесса, содержанию, текущему ремонту и охране технических средств, предназначенных для эксплуатационной деятельности железных дорог и т.д. [1]. Перечень функциональных филиалов, чей контингент относится к этой категории, указан в распоряжении ОАО «РЖД» «О порядке формирования и контроле выполнения основных показателей деятельности на инфраструктуре ОАО «РЖД» от 12 декабря 2012 г. № 2535р (далее – распоряжение ОАО «РЖД»).

Отметим, что для расчета фонда оплаты труда этой категории работников нужно ориентироваться не только на производственные расходы, но и на общехозяйственные, часть которых должна быть учтена в расчете. Таким образом, основным элементом методики расчета Кприв является увязка расходов по оплате труда с местом возникновения затрат (необходимо выделить только те расходы по оплате труда, которые возникают в филиалах, указанных в распоряжении ОАО «РЖД»). В результате расчета фонда оплаты труда работников, занятых на перевозках отдельно по грузовым и пассажирским, становится возможным распределить численность работников по видам перевозок.

Поскольку расчет Кприв базируется на данных о расходах, то численность работников может быть представлена формулой:

$$Ч = ФОТ / Зп \text{ чел.} \quad (7)$$

где ФОТ – фонд оплаты труда, руб.;

Зп – среднемесячная заработная плата рабочих, занятых на перевозках, руб./чел.

Отметим, что уровень показателя среднемесячной заработной платы работников, занятых на перевозках, в действительности различается по дорогам и по хозяйствам, поэтому формула расчета численности эксплуатационного контингента по дорогам должна быть представлена в соответствии с показателями:

$$Ч_{\text{пасс}} = \sum (ФОТ_{\text{пасс}} / Зп_{\text{пасс}}) \text{ чел.} \quad (8)$$

$$Ч_{\text{гр}} = \sum (ФОТ_{\text{гр}} / Зп_{\text{гр}}) \text{ чел.} \quad (9)$$

ФОТ_{пасс} – фонд оплаты труда работников, занятых пассажирских перевозках, руб.;

$Zп_{пасс}$ – среднемесячная заработная плата работников, занятых на пассажирских перевозках, руб./чел;

$ФОТ_{гр}$ – фонд оплаты труда работников, занятых на грузовых перевозках, руб.;

$Zп_{гр}$ – среднемесячная заработная плата работников, занятых на грузовых перевозках, руб./чел.

Следует подчеркнуть, что расчет ведется отдельно для каждого хозяйства. Показатель среднемесячной заработной платы работников, занятых на перевозках, берется отдельно для каждой дороги.

Согласно действующей корпоративной системе оплаты труда в ОАО «РЖД» существует разница в тарифной составляющей заработной платы некоторых групп профессий, которая отличается по видам перевозок. В связи с этим необходимо рассчитать тарифный коэффициент корректировки заработной платы на основании средних тарифных коэффициентов по всем статьям расходов каждого хозяйства. Для этих целей необходимо четко определить:

- профессии, занятые на том или ином виде работ внутри хозяйств (данные о профессиях прописаны в подробном содержании по каждому элементу затрат Классификатора [2]);
- принятые квалификационные разряды профессий (информация из Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, выпуск 56 «Железнодорожный транспорт и метрополитен» (далее-ЕТКС)) ; следует иметь в виду, что в одной статье затрат может содержаться заработная плата сразу нескольких групп профессий;
- тарифные коэффициенты по оплате труда (основным ориентиром здесь служит Корпоративная система оплаты труда работников ОАО «РЖД»); как уже было указано выше, в случае отсутствия точных данных о численности рабочих и их классификации по разрядам, необходимо устанавливать диапазоны, в которых будут рассчитываться средние тарифные коэффициенты для каждой профессии во всех статьях затрат.

Ввиду того, что почти во всех статьях затрат содержится заработная плата множества профессий, для упрощения исследования и расчета среднего тарифного коэффициента, можно ориентироваться только на основные профессии железнодорожного транспорта (ЕТКС)

Таким образом, подобный подход позволяет рассчитать средние тарифные коэффициенты по всем расходам на оплату труда по каждому укрупненному виду работ (УВР) и, как следствие, средние тарифные коэффициенты по оплате труда по хозяйствам.

Отметим, что эти показатели наиболее всего различаются в локомотивном хозяйстве, где используется тарифная сетка с большим количеством разрядов

по профессиям, и хозяйстве пути, поскольку уровни оплаты труда зависят от большого количества факторов по сравнению с другими хозяйствами [3].

При использовании формул (8), (9) также необходимо рассчитать коэффициенты корректировки заработной платы по всем остальным хозяйствам, в том числе и по тем, которые отражают работы по обслуживанию инфраструктуры. К таким относятся хозяйства перевозок, гражданских сооружений, водоотведения и водоснабжения, автоматики и телемеханики, связи, корпоративной информатизации, электрификации и электроснабжения, отделения железных дорог.

Отметим, что рабочие, занятые выполнением инфраструктурных видов работ, обслуживают одновременно оба вида движения, поэтому средние тарифные коэффициенты будут одинаковы как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Расчет проводится по всем хозяйствам для того, чтобы возможно было рассчитать коэффициенты корректировки заработной платы для каждого хозяйства методом приведения.

После расчета численности рабочих, занятых на грузовых и пассажирских перевозках, становится возможным определение производительности труда отдельно по каждому виду движения, что, в свою очередь, позволяет рассчитать $K_{\text{прив}}$.

Исследование показало, что величина коэффициента приведения для всей сети железных дорог, которая используется в данный момент ($K_{\text{прив}} = 2$), актуальна только для Московской железной дороги, по которой показатель пассажирооборота наиболее высокий относительно других железных дорог, соответственно и самый высокий уровень производительности труда в пассажирских перевозках.

На Забайкальской, Западно-Сибирской и Дальневосточной железных дорогах наблюдаются самые высокие показатели коэффициента приведения в связи с относительно небольшим объемом пассажирских перевозок при сохранении высокого удельного веса расходов по оплате труда.

Также исследование показало, что величина коэффициента приведения зависит от динамики расходов по различным УВР, например, в исследуемом периоде наблюдалось сокращение величины коэффициента на 29 %, вследствие сокращения расходов по УВР «Ремонт подвижного состава» на 35 % в пассажирском хозяйстве, что привело к сокращению расчетной численности работников, занятых на пассажирских перевозках. Подобная динамика наблюдалась по всей сети железных дорог и также была вызвана сокращением этой группы расходов.

Выполненные расчеты показали, что значения коэффициентов различаются по дорогам и колеблются от 2,00 для Московской дороги до 6,85 для Забайкальской дороги. Коэффициент приведения по сети железных дорог равен 3,26.

В целом коэффициент приведения необходимо оценивать как среднее значение по сети, полученное по расчетам минимум за 10 лет, что позволит учесть

цикличность ремонтов подвижного состава, а также влияние той или иной группы расходов на величину этого показателя.

Использование экономически обоснованной величины коэффициента приведения должно стать базисом оценки уровня производительности труда работников, занятых на перевозках, и повышением эффективности деятельности ОАО «РЖД» в целом.

Библиографический список

1. *Кожевников Ю.Н., Шарифова Н.Э.* Актуализация коэффициента приведения как способ выявления реальной величины производительности труда работников, занятых на перевозках ОАО «РЖД» // Транспортное дело России. – 2019. – № 2. – С. 70–71.
2. Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» от 12 августа 2014 г. № 225. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70727166/> (дата обращения: 15.03.2020).
3. Приказ МПС «О нормативах труда на текущее содержание пути и стимулировании его качества» от 03.04.1997 г. № 8-Ц. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_97563/ (дата обращения: 15.03.2020).

Ключевые слова: расходы железных дорог; измерители; фонд оплаты труда, численность работников, занятых на перевозках; коэффициент приведения; производительность труда; ОАО «РЖД»

Холдинг «РЖД» прекратил реализацию инфраструктурных проектов в Иране

Холдингом РЖД прекращена деятельность по реализации инфраструктурных проектов в Иране, о чем иранская сторона уведомлена соответствующим образом.

В связи с этим ООО «РЖД Интернешнл» прекращена работа по проекту «Гармсар – Инче Бурун», реализуются мероприятия по закрытию филиала общества в Тегеране.

ОАО «РЖД» выражает уверенность, что выход ООО «РЖД Интернешнл» из проекта «Гармсар – Инче Бурун» не повлияет на развитие партнерских отношений российских и иранских железных дорог, осуществляемых, прежде всего, в сфере международной логистической деятельности, в том числе в рамках развития международного транспортного коридора «Север – Юг».