

УДК 656.2: 658.387.011.4

В.Б. ПОЛОСАТКИН, Т.В. РАЕВА

РАСЧЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ВЕРТИКАЛЬНО ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Поставлен вопрос о совершенствовании методики расчета индекса производительности труда, адекватной производственным и имущественным отношениям структурных подразделений железнодорожного транспорта, сложившихся в результате структурной перестройки.

Создание в процессе структурной перестройки железнодорожного транспорта вертикально интегрированного холдинга принципиально изменило систему управления и, соответственно, традиционные хозяйственно-имущественные отношения, построенные на территориально-функциональном принципе.

Многочисленные структурные подразделения, работа которых до перестройки была тесно связана с перевозочной деятельностью и показатели которых входили в конечные результаты работы железнодорожного транспорта, в настоящее время функционируют в виде экономически обособленных дочерних зависимых обществ и ориентированы на дальнейшую дезинтеграцию с ОАО «РЖД», формируя свою конкурентную сферу деятельности. Производственные функции этих структурных подразделений заключаются в выполнении узкоспециализированных, с точки зрения технологии перевозочного процесса, операций, количество и качество работы которых определяется спросом на железнодорожные перевозки на рынке транспортных услуг.

В связи с этим в практической деятельности холдинга встают вопросы совершенствования внутрифирменных экономических отношений и разработки системы показателей, отражающих специфику каждого структурного подразделения и имеющих логическую связь с соответствующими общefирменными и макроэкономическими показателями.

Среди шестнадцати приоритетных направлений научных исследований, включенных Объединенным ученым советом ОАО «РЖД» в перечень системных стратегических задач, первое место занимает «Разработка системы комплексной оценки и повышения производительности использования производственных ресурсов». [Мачерет Д.А. Объединенный ученый совет ОАО «РЖД». Бюллетень № 2. М., 2010. С. 3–22.] Важнейшей составляющей производственных ресурсов являются трудовые ресурсы.

Решение названной задачи имеет не только отраслевое, но и народнохозяйственное значение. В числе макроэкономических показателей эффективности экономической деятельности государства одно из центральных мест занимают *индексы валового внутреннего продукта (ВВП) и производительности труда*, расчет которых на всех уровнях хозяйственного управления связан с решением целого ряда методических вопросов.

На макроэкономическом уровне расчет производительности труда (отношение ВВП в среднегодовых ценах базисного периода к численности работников в эквиваленте сорокачасовой рабочей недели) связан со сложными расчетами как числителя, так и знаменателя названного отношения.

Не вдаваясь подробно в проблемы расчета производительности труда на макроэкономическом уровне, следует отметить, что многие из этих проблем могут и должны решаться в принятых методиках расчета названного показателя в отдельных видах (или подвидах) экономической деятельности.

Сегодня холдинг представляет собой пестрый букет, состоящий из большого числа функциональных вертикально интегрированных и территориальных структурных подразделений, выполняющих отдельные технологические операции перевозочного процесса, относящиеся к различным видам экономической деятельности, установленным как общероссийским классификатором (ОКВЭД), так и Номенклатурой доходов и расходов по видам деятельности ОАО «РЖД». Работу холдинга обеспечивают большое число перевозчиков, операторов и других участников перевозочного процесса с различным экономико-правовым статусом, свыше 1850 владельцев подвижного состава и объектов инфраструктуры, аутсорсинговые фирмы, выполняющие не только клининговые услуги, но и основные технологические операции.

В различных структурах Холдинга заняты штатные постоянные и временные работники с полной и сокращенной рабочей неделей, работники, совмещающие отдельные профессии и работающие по совместительству, лица, оплачиваемые по договорам гражданско-правового характера, и другие.

В этом разнообразии характера выполняемых работ, видов деятельности и условий труда разработка рекомендации по расчету индекса производительности труда как для холдинга в целом, так и для его отдельных структурных подразделений представляется сложной методической задачей, решение которой имеет большое практическое значение.

Экономически обоснованная методика расчета производительности труда на общепромышленном уровне позволяет не только получить важный инструмент управления эффективностью хозяйственной деятельностью, но и повысить инвестиционную привлекательность отрасли, так как по расчетам Центра стратегических разработок наибольшая отдача ожидается от тех инвестиций, которые направлены на повышение производительности труда.

В связи с этим на уровне дороги, в территориальных функциональных дирекциях и в их структурных подразделениях производительность труда является важным объектом мотивации, и выполнение задания по ее росту для значительной группы работников входит в число показателей второго уровня принятой в ОАО «РЖД» трехуровневой системы премирования.

Рекомендованные методики расчета производительности труда должны обеспечивать выполнение ряда требований:

- сопоставимость условий и результатов (с учетом качества) работы структурного подразделения в базисном (плановом) и текущем (отчетном) периодах;
- максимально возможное освобождение рассчитанного показателя от объективных и случайных факторов, влияющих на его величину;
- изменение производительности труда в любом структурном подразделении должно быть фактором однозначного (не по абсолютной величине, а по знаку) изменения производительности труда в вышестоящем подразделении.

Стратегия холдинга «РЖД», одобренная в 2010 г., ставит цель — повысить за пять лет производительность труда на 30 %.

Если помнить, что холдинг «РЖД» объединяет большое число управленческих, промышленных, строительных подразделений, в том числе крупных дочерних компаний, относящихся согласно ОКВЭД к разным видам деятельности, со значительной численностью занятых в них работников, то встает вопрос: «Какая часть этого трудно сопоставимого, изменяющегося во времени множества учитывалась при определении величины намеченного роста, и как будет оцениваться ее выполнение по холдингу «РЖД» в свете произошедших перемен?»

Очевидно, речь идет о показателе, рассчитанном по традиционной методике, оставшейся со времени МПС СССР, учитывающей только эксплуатационную деятельность, в которой занято только, примерно, две трети контингента обычных видов деятельности.

Развитие рыночных отношений на железнодорожном транспорте, деление его работы на монопольный и конкурентный секторы, расширение использования в перевозочном процессе имущества других собственников ведет с одной стороны к диверсификации хозяйственной деятельности и к повышению доли контингента, занятого прочими видами деятельности (прочими продажами). С другой стороны освобождение ОАО «РЖД» от непрофильных производств вызывает сокращение численности работников в прочих видах деятельности. Так, в 2007 г. доля прочих продаж в общей численности работников по сети дорог и в основных дочерних предприятиях (ФПД, ДЦРВ, Рефсервис, ИВЦ, ДЖВ, ЦСС) составляла 9,7 %, в 2008 г. она увеличилась до 11,6 %, в 2010 — превысила 12 %.

Поэтому представляется целесообразным рассмотреть вопрос об отказе на всех уровнях управления от расчета производительности труда только в эксплуатационной деятельности и переходу к расчету названного показателя для всех работников, занятых в обычных видах деятельности.

Решение этого вопроса требует в первую очередь принятия определенных конститутивных установок, определяющих виды экономической деятельности, по которым рассчитывается производительность труда, численность и структура контингента, занятого в каждом виде деятельности.

В рамках принятого порядка (расчет производительности труда только по перевозкам), принципиальное значение имеет выбор *измерителей*, на основе которых определяется абсолютная величина этого показателя в базисном и текущем периодах и его индекс в рассматриваемом периоде.

Идея использовать для названной цели *денежный измеритель*, как это делается в предприятиях промышленности и строительства, выдвигалась неоднократно и при плановой экономике, и в рыночных условиях. На уровне высшего звена управления ОАО «РЖД» реализация этой идеи не имеет принципиальных сложностей. Производительность труда работников холдинга РЖД может быть рассчитана, например, делением валовой добавленной стоимости (ВДС) в части, полученной от перевозочной работы железнодорожного транспорта, или несколько модифицированной суммы дохода от грузовых и пассажирских перевозок на численность работников. Однако целесообразность реализации этой идеи вызывает большое сомнение и не находит практического применения, во-первых, из-за особенностей транспортной продукции (неограниченно широкая номенклатура предоставляемых услуг, потребление продукции уже в процессе перевозки и так далее). Во-вторых, из-за принятой системы ценообразования, в которой заложены социальные, оборонные и другие нерыночные функции. В-третьих, по той причине, что доходы от перевозок поступают непосредственно только на счета ОАО «РЖД» в целом. Территориальные и вертикально интегрированные подразделения, т.е. дороги и отраслевые дирекции, получают средства в форме финансирования согласно принятому в холдинге порядку распределения доходов от перевозок. Поэтому в настоящее время методика расчета индекса производительности труда, которая рекомендована для большинства структурных подразделений, основана на использовании лишь натуральных или условно-натуральных измерителей и применении хорошо известных методов: приведенной продукции и индексом.

Согласно порядку, установленному Росстатом, в целом по холдингу РЖД и по территориальным филиалам ОАО «РЖД» (дорогам) производительность труда рассчитывается только для работников, занятых в эксплуатационной деятельности (на перевозках) по формуле

$$P_{\text{тр}} = (\Sigma PL_{\text{тар}} + 2\Sigma AL_{\text{пасс}}) / Q_{\text{экс}} = ((\Sigma PL_{\text{гр}} + \Sigma PL_{\text{пор.соб}}) + 2\Sigma AL_{\text{пасс}}) / Q_{\text{экс}},$$

где $P_{\text{тр}}$ – производительность труда, прив. т·км; $\Sigma PL_{\text{тар}}$ – грузооборот, тар. т·км; $\Sigma PL_{\text{гр}}$ – грузооборот без порожних вагонов иных собственников, тар. т·км; $\Sigma AL_{\text{пасс}}$ – пассажирооборот, пасс. км; $\Sigma PL_{\text{пор.соб}}$ – грузооборот порожних вагонов иных собственников, тар. т·км; $Q_{\text{экс}}$ – среднесписочная численность работников, занятых в эксплуатационной деятельности (на перевозках).

Выделение в числителе приведенной формулы величины $\Sigma PL_{\text{пор.соб}}$ связано с развитием структурных преобразований на железнодорожном транспорте, приведших к появлению значительного объема нового вида оплачиваемой услуги в составе эксплуатационной работы железнодорожного транспорта: перемещение частных порожних вагонов по заявкам их собственников, рассматриваемой как перевозка грузов на своих осях, приравнивая вес груза к весу тары вагона. Значительное увеличение числа собственных вагонов у крупных операторов, создание ПГК и ВГК (Первой и Второй грузовых компаний) привели к возрастанию этой работы от нулевого значения в 2000 г. до 171,1 в 2004 г. и 490,5 млрд т·км в 2010 г., т.е. до 7,4 и 17,6 % суммарной приведенной продукции соответствующего года.

Названный рост тонно-километровой работы и соответственно вызванный этим фактором рост производительности труда обусловлен не увеличением перевозок реальных грузов и не улучшением перевозочной работы, а исключительно неотрегулированными имущественно — правовыми отношениями.

Принятый метод расчета производительности труда содержит серьезное противоречие. С точки зрения соответствия трудовых затрат ОАО «РЖД» и реально выполненной работы, оплаченной грузоотправителями (грузополучателями), принятая методика соответствует логике и корпоративным интересам.

В какой-то степени это соответствует расчету производительности труда как макроэкономического показателя, так как доходы Корпорации, полученные от перевозки порожних вагонов, входят в состав ВВП. Но, «любые частные интересы, пусть даже очень крупного капитала, не могут ставиться во главе угла, если не совпадают с главными целями преобразования в интересах всего общества» [В.Якунин. Стратегический элемент устойчивого развития России. Доклад на II железнодорожном съезде. 18–19 ноября 2011 г.. Гудок, 21 ноября 2011, № 212].

В то же время в официальных материалах Росстата грузооборот железнодорожного транспорта за все годы, включая 2010, как и прежде показывается без работы по перемещению порожних вагонов, создавая разрыв с показателями ОАО «РЖД».

К недостаткам измерителя, принятого для расчета производительности труда в ОАО «РЖД», следует отнести и его большую зависимость от чисто организационно-правовых решений. В настоящее время специально созданными координационными советами разработаны мероприятия по улучшению использования вагонного парка. На основе правительственных решений 200 тысяч грузовых вагонов переданы для оперирования ОАО «РЖД». Работа по перемещению порожних частных вагонов значительно сократится, а трудовые затраты на содержание вагонов, вновь принадлежащих ОАО «РЖД» теперь уже на правах аренды, возрастут. Индекс производительности

труда естественно снизится. То есть имеет место ситуация, при которой улучшение работы транспорта становится фактором снижения производительности труда.

В работах, посвященных проблеме расчета производительности труда, периодически поднимается вопрос об учете качества продукции. При исследовании конкурентоспособности железнодорожного транспорта, вопросу качества транспортного обслуживания много внимания было уделено в трудах ученых кафедры «Экономика транспорта» МГУПС (МИИТа), Результаты этих исследований вошли самостоятельной главой в учебник «Экономика железнодорожного транспорта». [М., 2001]. Однако никаких рекомендаций по применению этих материалов для совершенствования методики расчета производительности труда как по отрасли, так и, тем более, по структурным подразделениям в соответствующей главе учебника не дано. Если, конечно, не считать фразы о том, что стоимостной метод «недостаточно отражает влияние на динамику производительности труда качества продукции». С полным основанием эта фраза могла бы быть дополнена замечанием, что условно-натуральный метод в том виде как он применяется в действующей методике, вообще не учитывает изменение качества продукции.

Учитывая особое влияние на конкурентоспособность железнодорожного транспорта в рыночных условиях скорости доставки грузов было бы целесообразно при расчете производительности труда принять индекс этого показателя как характеристику качества транспортной продукции для корректировки объема тарифных тонно-километров. Целесообразность такой корректировки подтверждается намерением ОАО «РЖД» представить в Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества предложения о переходе на расчеты за пользование грузовыми вагонами на основе нормированного времени нахождения вагона в пределах железнодорожной администрации другого государства, рассчитанного в зависимости от дальности перевозки и сроков доставки.

К сожалению, скорость доставки грузов – показатель, рассчитываемый в целом по сети, и потому не может быть использован для определения производительности труда работников территориальных филиалов (дорог). Поэтому в качестве альтернативы скорости доставки грузов для отражения хотя бы одной из составляющих качества грузовых перевозок при расчете производительности труда можно рекомендовать индекс среднесуточного пробега груженого вагона.

Формула для расчета производительности труда для ОАО «РЖД» и для дороги с учетом данного предложения примет вид:

$$П_{тр} = ((\sum PL_{гр} + \sum PL_{пор.соб}) I_{сспв} + 2\sum AL_{пасс}) / Ч_{экс},$$

где $I_{сспв}$ – индекс среднесуточного пробега груженого вагона за период, в котором рассчитывается производительность труда.

Несмотря на общую формулу расчета производительности труда для центрального и территориальных подразделений ОАО «РЖД», вертикально интегрированная структура холдинга принципиально изменила соотношение величин производительности труда, рассчитанных по дороге и холдингу. При территориальной интеграции и числитель, и знаменатель этой формулы в ОАО «РЖД» был равен сумме соответствующих показателей дорог, а производительность труда по ОАО «РЖД» — средневзвешенной величиной. В настоящее время производительность труда по дороге рассчитывается без контингента вертикально интегрированных дирекций, который в части занятого в эксплуатации (на перевозках) включается в расчет только на уровне ОАО «РЖД». При этом производительность труда в большинстве из этих дирекций (центральных и

территориальных) рассчитывается на основе измерителей, отличных от измерителей, принятых на дороге и в ОАО «РЖД»: километры приведенного ремонта пути (ДРП), приведенные ремонты локомотивов и вагонов (ДРТ, ДРВ), приведенные оплаченные пассажиры (ФПК) и другие.

В непосредственном управлении дороги в настоящее время остались в основном подразделения инфраструктуры (хозяйства пути, автоматики и телемеханики, электро-снабжения, эксплуатационные вагонные депо). Парадокс состоит в том, что тарифные тонно-километры и пассажиро-километры, принятые сегодня в расчетах производительности труда для дороги, ни в одном из подразделений, входящих в ее состав, не используются. Величина приведенных тарифных тонно-километров и пассажиро-километров практически не зависит от численности работников в подразделениях инфраструктуры, поэтому индекс производительности труда этой группы контингента не представляет особого интереса, так как с малозначащими отклонениями повторяет индекс объемного показателя. Сравнивать полученные при этом индексы производительности труда с темпами изменения средней заработной платы (особенно в годы экономических кризисов) и строить на этой основе систему стимулирования не имеет экономического смысла, как сравнение разноименных величин.

Выходом из существующего положения может стать переход к расчету производительности труда на основе приведенных показателей, рассчитываемых в настоящее время практически во всех подразделениях инфраструктуры для отражения общего объема работы, умноженных на показатель, учитывающий качество содержания основных видов обслуживаемых устройств по формуле

$$P_{\text{тр стр}} = (\sum M_j k_{\text{кач } j}) / Q_{\text{экс}},$$

где $M_j k_j$ – объем приведенной продукции, прив. ед.; $k_{\text{кач } j}$ – показатель, учитывающий качество содержания устройств j -го вида, рассчитанный по специально разработанной методике.

Так как объем приведенной продукции и численность работников в подразделениях инфраструктуры в большинстве случаев рассчитывается исходя из числа устройств и трудоемкости их обслуживания, отношение названных величин (т.е. приведенной продукции к среднесписочной численности) в течении ряда лет может оставаться постоянной, а индекс производительности труда равным 100 %. Наиболее значимой величиной при расчете производительности труда работников инфраструктурных подразделений предлагаемым методом должен стать показатель качества, величина которого в базисном и плановом периодах должна формироваться по специально разработанной методике в зависимости от вида устройства на основе инструментальных, расчетных и комиссионных оценок.

Новая редакция положения о железной дороге значительно расширила полномочия начальника дороги и дала ему право вносить изменения в бюджеты территориальных подразделений вертикально интегрированных структур, а также обязывает эти структуры представлять дороге по ее просьбе необходимую отчетность. В связи с этим было бы целесообразным вернуться на дороге к расчету производительности труда эксплуатационного контингента, занятого во всех подразделениях, находящихся на ее территории, что позволило бы в какой-то степени проследить изменения рассматриваемого показателя в сравнении с доперестроичным периодом. Однако и в этом случае в современных условиях рассчитанный показатель производительности труда не сможет играть такую же стимулирующую роль, как прежде, когда все территориальные подразделения, ныне вертикально интегрированные, входили в сводный бюджет дороги.

Причина этого состоит в том, что раньше техническое развитие и экономическое благосостояние этих подразделений было в основном завязано на результаты эксплуатационной работы дороги. Сегодня вертикально ориентированным подразделениям, находящимся на территории дороги, производственные, экономические и финансовые задания (в том числе и индекс производительности труда) утверждают вышестоящие структуры. В составе этих заданий ни у одного из подразделений (кроме Дирекции управления движением (ДУД) и Федеральной пассажирской компании (ФПК)) нет показателей «тарифные тонно-километры» или «пассажиры-километры».

Структурная перестройка железнодорожного транспорта привела к значительному увеличению числа структурных подразделений, в которых нет эксплуатационной деятельности (перевозок) или ее доля в общем объеме обычных видов деятельности незначительна. Это привело к тому, что рассчитанный показатель производительности труда даже с учетом работы всех подразделений Компании, находящихся на территории дороги, отражает изменение эффективности использования только части контингента дороги. Деление контингента на работников, занятых перевозками (по видам деятельности ОАО «РЖД») и прочими продажам в какой-то мере регулируется рядом нормативных документов, но вместе с тем содержит определенную условность, влияющую на результаты расчетов. Это снова возвращает к мысли о целесообразности для оценки роста (снижения) эффективности использования трудовых ресурсов индекс производительности труда рассчитывать по всем обычным видам деятельности.

Такой расчет может основываться на индексном методе. В рамках каждого территориального или вертикально интегрированного структурного подразделения отдельно по каждой из основных групп контингента определяется выработка в натуральных или условно натуральных единицах (измерителях), отражающих объем и качество их работы. Названные единицы (измерители) должны быть обоснованы специальными исследованиями. Изменение рассчитанной выработки в сравнении с базисной величиной (индивидуальный индекс), взвешенное по численности работников, позволяют получить совокупный индекс производительности труда всего контингента структурного подразделения. Универсальность методики позволяет проводить расчеты по всем структурным подразделениям при любом характере их агрегирования. Правильный выбор измерителей и простота анализа полученного результата позволяют сделать индекс производительности труда одним из показателей, влияющих на размер материального стимулирования работников.