

文章编号:1005-0523(1999)03-0091-04

# 铁路运输企业基层单位工效挂钩的研究

刘萍, 汪厚基

(华东交通大学 经济管理学院 江西 南昌 330013)

**摘要:** 针对铁路运输基层单位生产经营的特点,研究了运输企业基层单位工资总额与经济效益挂钩的办法,阐述了企业工效挂钩的意义,挂钩指标体系的确定依据和具体内容<sup>19</sup>。

**关键词:** 铁路运输企业; 基层单位; 工效挂钩

**中图分类号:** F53      **文献标识码:** A

## 1 铁路运输企业对基层单位工效挂钩的意义

铁路运输企业对基层单位工效挂钩,是指各基层单位的工资总额与经济效益挂钩,是铁路运输企业宏观调控基层单位工资总额的一种办法,也是市场经济条件下搞活工资分配的一项措施<sup>19</sup>。

自从1984年党的十二届三中全会提出了职工工资与经济效益挂钩以后,工效挂钩办法逐步在全国各行业中推广实施<sup>19</sup>。企业工效挂钩办法改变了计划经济体制下国家通过企业直接对每一个职工进行按劳分配的做法,是企业工资额度宏观调控的重要举措,现在,国家正处在体制转轨时期,对于企业的工资分配,还必须由主管部门进行工资的宏观调控,企业工效挂钩办法可适当放权让企业根据自身经济效益的高低,决定其工资额度的大小<sup>19</sup>。因而,它的这一特性,决定了企业工效挂钩办法在过渡时期仍是一种颇具活力的分配形式,我国铁路运输企业是一个庞大的综合性企业,它的每一项运输任务,必须由企业诸多基层单位分工协作完成<sup>19</sup>。对这些基层单位的工资分配,由主管部门采用工效挂钩办法调控,在目前仍是现实可行的<sup>19</sup>。

## 2 铁路运输企业基层单位工效挂钩的指标体系

### 2.1 确定指标体系的依据

#### 1) 有效益才能增加工资额度

效益,一般认为就是效果和利益,即有了成果后还应体现出利益,但对于铁路运输企业,从运输生产的角度看,基层单位不是独立的企业实体,只完成运输过程的部分职能,在生产上执行安全、正点、高效的方针,即以安全为前提,只有安全地完成运输任务才能有效益<sup>19</sup>。从经济核算和财务管理的角度看,铁路运输企业实行收支两条线的管理,基层单位是铁路运输支出的主要发生地,主要考核其成本费用支出,而不强调考核其收入,基层单位的收入主要是通过向上

级主管部门清算取得,在生产正常的情况下,只要多完成生产量指标,便可增加清算收入,如果能以较小的耗费完成较多的生产任务,便可提高经济效益,也可视为有成果且有利益<sup>19</sup>可见,基层单位完成了运输生产指标,就可认为为社会做出了贡献,该单位的工作没有影响企业的生产布置或可以在原有的资源内完成企业给定的任务,也意味着铁路完成了安全、正点的运输任务,为社会做出了贡献,同时取得了社会效益和经济效益<sup>19</sup>因此,基层单位的效益可用一定的工作量指标完成多少来评价<sup>19</sup>由于铁路运输各基层单位生产特性不同,其完成的工作量指标也有所不同,具体进行挂钩时,还应区别对待<sup>19</sup>.

## 2) 要素边际生产力分配理论的应用

所谓要素过际生产力理论,它是指某一种生产要素的投入量增加或减少一个单位,同时保持其他生产要素投入量不变,企业产品产出的最大改变量,就是生产要素的贡献,称为要素的边际产品<sup>19</sup>从企业要素整体角度看,要素边际产品总水平,就称为要素的边际生产力,运用边际生产力作为分配依据,要求考核每单位生产要素的贡献,即减少或增加一个单位的生产要素,会直接影响企业单位要素的产出量,也会影响单位生产要素的贡献,单位生产要素的贡献大了,经济效益也就提高了,在本指标体系中采用“人均”的概念,就是边际生产力分配理论的具体动用,目的就是考核每个员工创造的业绩,其用处有二,一是激励基层单位减员增效;二是横向可以比较,造成相互间的竞赛气氛<sup>19</sup>.

## 3) 按照基层单位的生产特性,建立相应的挂钩指标

铁路运输企业的基层单位种类多,生产特性各不相同,按不同类型的基层单位来确定挂钩指标体系,有几方面的优点<sup>19</sup>其一,员工看得见,关心挂钩指标完成好坏<sup>19</sup>其二,人人都能动手计算,员工能从中体会到多种生产要素最佳组合的重要性<sup>19</sup>其三,工作量指标较具体,符合基层单位的生产实际,员工可及时用今日生产指标值与过去值相比较,总结经验,找出差距,以推动当前的生产活动<sup>19</sup>此外,为了完善工效挂钩办法,可制定一些考核指标,配套使用,以提高挂钩效益工资的准确合理性<sup>19</sup>如发生行车责任重大、大事故,按事故直接经济损失的比例扣减当年挂钩应提工资<sup>19</sup>.

## 4) 本指标体系适用于计算效益工资

目前实行的工效挂钩办法,是以基数工资为基础,用效益指标值的增减幅度按比例浮动,计算效益工资效益指标值下降了,效益工资为负,实质上就是减少基数工资<sup>19</sup>.

## 2.2 建议的工效挂钩指标体系

以收入分配理论为依据,以总结现行指标的长短处为基础,考虑各基层单位的生产特性及工作量指标会有所不同,各单位体现效益的指标也会不同,因此,建议针对不同类型的站段分别运用挂钩指标<sup>19</sup>现对主要站段的挂钩指标及其计算分述如下:

### 1) 技术站

$$\text{①人均办理车数} = \frac{\text{全站一日编解车数}}{\text{全站车册职工人数}} \quad (\text{车/人})$$

$$\text{②人均运输进款} = \frac{\text{日均全站客货运输收入}}{\text{全站在册职工人数}} \quad (\text{元/人})$$

### 2) 客运站

$$\text{人均运输进款} = \frac{\text{日均全站段客(货)运输收入}}{\text{全站在册职工人数}} \quad (\text{元/人})$$

### 3) 货运站

$$\text{①人均运输进款} = \frac{\text{日均全站货运运输收入}}{\text{全站在册职工人数}} \quad (\text{元/人})$$

$$\textcircled{2} \text{ 货车平均静载重} = \text{货物发送吨数} \div \text{装车数} \quad (\text{吨/车})$$

$$\textcircled{3} \text{ 人均零担车中转数} = \text{日均全站零担车中转总数} \div \text{全站在册职工人数} \quad (\text{车/人})$$

此指标只适用于有零担车中转作业的货运站<sup>19</sup>。

#### 4) 客运段

$$\text{人均乘务客车} = \frac{\left[ \frac{\text{全年旅客列车} \times \text{客运列车} + \text{年加挂客车} \times \text{加挂车运行}}{\text{公里数} \quad \text{平均编成} \quad \text{辆数} \quad \text{公里}} \right]}{\left[ \frac{365 \times \text{全段车册职工}}{\text{人} \quad \text{数}} \right]} \quad (\text{车公里/人})$$

#### 5) 机务段

$$\textcircled{1} \text{ 货运运用} = \frac{\left[ \text{货运列车} + \text{货运单机} \right]}{\left[ \text{总重吨公里} \quad \text{总重吨公里} \right]} \div \frac{\text{货运机车}}{\text{使用台日数}} \quad (\text{吨公里/台日})$$

(不包括补机)

$$\textcircled{2} \text{ 客运运用} = \left[ \frac{24 \div \text{机车平均一次}}{\text{全周转小时数}} \right] \times \frac{\text{机车平均一次}}{\text{用转距离}} \quad (\text{公里/日车})$$

$$\textcircled{3} \text{ 人均工业产值} = \text{全段日均实现的工业产值} \div \text{全段在册职工人数} \quad (\text{元/人})$$

#### 6) 车辆段

$$\textcircled{1} \text{ 均车检修} = \frac{\left[ \frac{\text{在段修竣车} + \text{在站列检车} + \text{在客车库列检} + \text{在站不摘车}}{\text{停留时间} \quad \text{停留时间} \quad \text{车停留时间} \quad \text{修停留时间}} \right]}{\left[ \frac{\text{在段修竣车} + \text{在站列检} + \text{在客车库} + \text{在站不摘}}{\text{数} \quad \text{车数} \quad \text{列检车数} \quad \text{车检修车数}} \right]} \quad \text{天/车}$$

$$\textcircled{2} \text{ 出库客车} = \frac{\left[ \frac{\text{出库客车设备}}{\text{完好辆数}} \div \frac{\text{出库客车}}{\text{辆数}} \right]}{\quad} \times 100\%$$

$$\textcircled{3} \text{ 人均工业产值} = (\text{全段日均实现的工业产值} \div \text{全段在册职工人数}) \quad (\text{元/人})$$

#### 7) 工务段

$$\textcircled{1} \text{ 轨道检修车评分值}$$

$$\textcircled{2} \text{ 人均换算万吨} = \frac{\left[ \frac{\text{线路运} \times \text{管辖线}}{\text{输密度} \quad \text{路公里数}} \div \frac{\text{全段在册}}{\text{职工人数}} \right]}{\quad} \quad (\text{万吨公里})$$

### 2.3 效益工资的计算

新增效益工资的计算公式为:

$$\text{新增效益工资} = \left\{ \left[ \frac{\left[ \frac{\text{核定的}}{\text{基数工资}} \times \text{权重} \right] \div \frac{\text{核定 A}}{\text{指示量}} \times \text{A 指标量}}{\quad} + \frac{\left[ \frac{\text{核定的}}{\text{基数工资}} \times \text{权重} \right] \div \frac{\text{核定 B}}{\text{指标量}} \times \text{B 指标}}{\quad} \right\} \times \frac{\text{挂钩指标}}{\text{浮动比例值}} \quad \text{万元}$$

超(减)部分  
量超(减)部分

公式用单位指标量的工资含量办法计算效益工资,避开了人为因素且计算简便,但应注意权重值的确定<sup>19</sup>。一般原则是较重要的指标,权重值应较大<sup>19</sup>。另外,公式中“挂钩指标浮动比例值”这一比例,一般按经验定性分析确定<sup>19</sup>。从理论上讲,就是将基层单位创造的效益,一部分留给上级企业,以丰补欠,留有积蓄<sup>19</sup>。当然,企业留的比例不要过大,具体数值的大小由路局根据情况决定<sup>19</sup>。

## 3 铁路运输企业基层单位工效挂钩办法的实施

企业工效挂钩办法是我国经济转轨时期工资宏观控制的一种过渡办法,对加强成本控制,发展经济和提高管理水平将起重要的促进作用,应积极稳妥地组织实施<sup>19</sup>。但在具体组织实施

时,建议应注意下述问题的解决<sup>19</sup>.

### 3.1 基数问题

本工效挂钩办法中应确定两个基数:基数工资和挂钩指标基数,对于基数工资的确定,是以上一年的实际作为基数核定<sup>19</sup>这是因为目前企业经营效益较差,应保证员工有基本的工资水平和实际改革步伐循序渐进<sup>19</sup>.效益工资还应以“减员增效”为原则,使用“人均”值,以激励企业减员,对于挂钩指标基数的确定,以该指标的计划年的前四年加权平均值较好,如确定 99 年的数值,就以 98 年值来乘权重 0.4,加上 97 年值乘权重 0.3,加上 96 年值乘权重 0.2,加上 95 年值乘权重 0.1 可计算得到,以后每年的指标基数值的核定都用类似的“滚动”四年的值来确定<sup>19</sup>.

### 3.2 挂钩指标值超额问题

挂钩指标值超额是指挂钩指标的计划年实际值超过核定计划的那部分值<sup>19</sup>易见,超额值越多,效益工资随之也多<sup>19</sup>.由于基数值逐渐增大,超额增幅是呈递减趋势的,且任何事物的超额增幅总是有止境的,所以用超额值计算效益工资应视为暂时的办法<sup>19</sup>.从长远看,解决这一问题的办法是取消效益工资这一概念,即用单位挂钩指标量的工资“含量”与计划年完成的实际值相乘,计算得到计划年的工资总额<sup>19</sup>.

### 3.3 挂钩指标浮动比例值问题<sup>19</sup>.

所谓挂钩指标浮动比例值,其实质是调控效益工资量<sup>19</sup>.在挂钩指标体系中既有价值性指标,也有生产性指标,将这些指标与工资“含量”挂钩,事实上这种单位指标量的工资含量隐含着提取的工资额度比较大,而经济效益并非真正提高的现象,可能出现有“额度”却无钱支付<sup>19</sup>.解决这个问题的途径,是当新效益工资与上一年效益工资相比增幅较大时,应该截留一部分存在上级部门,以限制效益工资支付过多,截留的“额度”它日再用<sup>19</sup>.挂钩指标浮动比例值就起这种截留作用<sup>19</sup>.目前,部对路局挂钩浮动比例 1:K,K 的最高值为 0.7<sup>19</sup>.这个数值可供参考<sup>19</sup>.

## [ 参 考 文 献 ]

- [1] 钱仲侯<sup>19</sup>.铁路运营指标[M]<sup>19</sup>.人民铁道出版社,1963<sup>19</sup>.
- [2] 孙洛平<sup>19</sup>.收入分配原理[M]<sup>19</sup>.上海人民出版社,1996<sup>19</sup>.
- [3] 甘本佑<sup>19</sup>.国有企业工资分配的研究[M]<sup>19</sup>.西南财经大学出版社,1996,12<sup>19</sup>.
- [4] 曾令华等<sup>19</sup>.个人收入分配比较研究[M]<sup>19</sup>.华中理工大学出版社,1995,12<sup>19</sup>.