

3. Белобрагин В. Я. Современные проблемы теории управления эффективностью производства и качеством продукции в условиях становления рынка. — М: Изд-во стандартов, 1994. — С. 49.
4. Демиденко Д. С. Управление затратами при формировании качества промышленной продукции. — СПб.: Изд-во СПБУЭФ, 1995.
5. Огвоздин В.Ю. Об уточнении методической основы и терминологии стандартов ИСО 9000 и ИСО 8402 // Стандарты и качество. — 1993. — № 11.
6. Фейгенбаум А. Контроль качества продукции. — М.: Экономика, 1986.
7. Котлер Ф., Боузн Д., Мейкенз Д. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм. — М.: Юнити, 1998. — С. 458.
8. Роджерс Ф. Дж. Путь успеха: как работает корпорация IBM. — СПб.: Азбука-Терра, 1997. — С. 176.
9. Rits-Carlton's Gold Standards. — New York, McCraw-Hill, 1986. — S. 12.
10. Stanton W. Fundamentals of Marketing. — New York, McCraw-Hill, 1970.

УДК 656.13

## ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ТА ОПЛАТИ ПРАЦІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Кандидат технічних наук Боровик Н.А.,  
Карпенко О.В.*

*В статті розглянуто проблеми транспортного комплексу України та недоліки оплати праці на автомобільному транспорті.*

*In the article problems of Ukrainian transportation complex and shortcomings in the wages on automobile transport are highlighted.*

**Постановка проблеми.** Оплата праці є важливою складовою ринкових відносин, концентрованим вираженням ефективності економіки і соціальної політики держави, інтегральним показником якості та результативності реформ. Оплата праці як багатоаспектна категорія покликана відігравати значну роль в житті суспільства. З одного боку, оплата праці є основним джерелом доходів працівників, тому її величина значною мірою характеризує рівень добробуту всіх членів суспільства. З іншого боку, її правильна організація зацікавлює працівників підвищувати ефективність виробництва, а відтак безпосередньо впливає на темпи й масштаби соціально-економічного розвитку країни. Загострення ситуації на транспорті внаслідок економічної кризи зумовило не тільки спад обсягів перевезень, а й незадовільний стан мінімальних соціальних потреб працівників галузі. Оплата праці водіїв перестала виконувати свої основні функції.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Окрім аспектів оплати праці висвітлені в роботах таких вітчизняних вчених, як Е. Лібанова, Д. Богіня, А. Колот, О. Павловська, В. Лагутін, С. Цимбалюк, І. Тімош, О. Грішнова та інші. Серед зарубіжних вчених варто відзначити праці Н. Волгіна, М.І. Лепешинської, Р. Капелюшнікова, Д. Пфайфер, В. Гімпельсона та інших.

**Викладення основного матеріалу дослідження.** Рівень розвитку транспортної системи держави — одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до європейської та світової економіки, потреба у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється — вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняття в ньому місця, яке б відповідало рівню високорозвинutoї держави.

Проблемами розвитку транспортної системи України все ще залишаються:

- безупинне старіння основних фондів, недостатнє їх оновлення та невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- незадовільний транспортно-експлуатаційний стан шляхів сполучення;
- зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень;
- слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України;
- зростання транспортної складової у вартості товарів;
- незадовільний стан безпеки перевезень;

- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту [2].

На даний час транспорт — одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисті економічних інтересів України [1].

Для сучасного транспорту властива велика різноманітність видів, кожен з яких має свої специфічні виробничі особливості. Тому можна вважати його комплексом взаємопов'язаних галузей. Поділяють його на складові частини, передусім, за середовищем, в якому здійснюється переміщення вантажу чи людей. За цим підходом транспортний комплекс складається із *сухопутного, водного та повітряного видів*. У сухопутному виділяється *автомобільний, залізничний і трубопровідний*; у водному — *морський і річковий*.

Економічна криза в Україні зумовила значне загострення ситуації на транспорті. Триває спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі, зношується матеріально-технічна база, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні. Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій та технологічної модернізації, не задовольняються мінімальні соціальні потреби працівників галузі. Не повною мірою використовуються потенційні можливості транспортно-дорожнього комплексу щодо розвитку експорту транспортних послуг[3].

На рис. 1 представлений обсяг вантажних перевезень по видах транспорту за 2009 рік. Найбільша частина припадає на залізничний транспорт і складає 57% від загального обсягу. Автомобільний транспорт, який є найбільш маневреним і ефективним видом транспорту для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань, займає друге місце за обсягами перевезень (20%) [2].

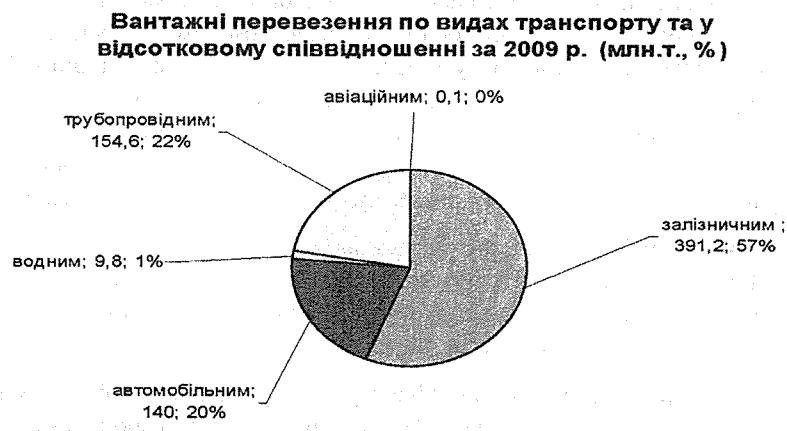


Рис. 1. Вантажні перевезення по видах транспорту та у відсотковому співвідношенні за 2009 рік

В Україні щорічно доходи транспортних підприємств становлять близько 11-12 млрд. дол. США, але потенціал ринку транспортних послуг оцінюється у 50-80 млрд. дол. США, отже, він використовується лише на 15 -24%. Причинами такої низької ефективності автотранспортних підприємств є незадовільний технічний стан рухомого складу, рівень його зносу та відсутність коштів на його оновлення, що створює бар'єри для здійснення послуг з перевезення на міжнародному ринку[4].

В ринкових умовах підприємства скорочують кількість інженерно-технічних робітників, закривають більшість відділів. При цьому порушується система обліку та звітності, багато підприємств не мають точних даних по основних показниках роботи, по основних виробничих фондах, їх наявності та руху. Це дає можливість водіям працювати без контролю, лише заради отримання прибутку.

Водії автомобілів — основна категорія персоналу АТП, ланка процесу перевезення, яка безпосередньо здійснює виконання замовлення клієнта на перевезення вантажів. Від них в значній мірі залежить ефективність роботи автотранспортних систем та якість обслуговування клієнтів.

Заробітна плата є основним джерелом доходів робітника та, одночасно, засобом матеріального стимулювання росту ефективності виробництва. В сучасних умовах оплата праці робітника перестала бути засобом підвищення ефективності діяльності, стимулювання росту продуктивності праці. Виявився порушеним зв'язок між розміром оплати праці та реальними трудовими витратами робітників; премій, надбавки та доплати втратили свою активну роль, перетворившись в механічну прибавку до заробітної плати.

Як бачимо з рис. 2, середньомісячна заробітна плата протягом 1995-2009 рр. мала тенденцію до збільшення (90 грн. в 1995 році та 2409 грн. в 2009 році).

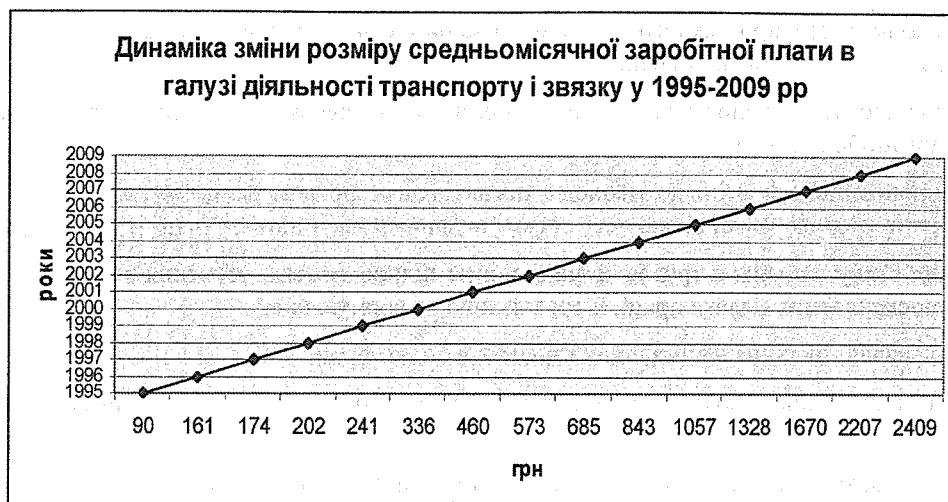


Рис. 2. Динаміка зміни розміру середньомісячної заробітної плати в галузі діяльності транспорту і звязку у 1195-2009 рр.

Якщо порівняти стан середньомісячної заробітної плати по видах транспорту (рис. 3) в 2009 році, то найбільша заробітна плата представлена в галузі авіаційного транспорту. Наземний транспорт займає останнє місце серед видів транспорту за величиною середньомісячної заробітної плати, що вказує на незадовільний стан оплати праці в цій сфері.



Рис. 3. Середньомісячна заробітна плата за видами транспорту в 2009 році

З-поміж актуальних проблем оплати праці можна виділити такі:

- низький рівень заробітної плати, що свідчить про незадовільне виконання її відтворювальної функції;
- низька частка заробітної плати у ВВП і собівартості продукції; — тінізація заробітної плати; — затримка виплати заробітної плати; — порушення законодавства у галузі оплати праці, основних положень генеральної і галузевих угод, колективних договорів; — незадовільна галузева, регіональна та професійна (кваліфікаційна) диференціація заробітної плати; — відсутність у багатьох випадках пов'язаності

розмірів заробітної плати найманих працівників з рівнем їхньої кваліфікації, результатами праці, що викликає у співробітників відчуття несправедливості та знижує мотивацію до продуктивної і якісної праці.

В галузевій угоді між Міністерством транспорту та зв'язку України, Федерацією роботодавців транспорту України і спільним представницьким органом профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України і Всеукраїнської незалежної профспілки працівників транспорту на 2009—2010 роки були розроблено заходи щодо:

- організації ефективного управління у галузі автомобільного транспорту;
- створення конкурентоспроможного середовища на ринку надання послуг автомобільного транспорту з урахуванням досвіду зарубіжних країн;
- розроблення проектів законодавчих та інших нормативно-правових актів з питань регулювання відносин у галузі автомобільного транспорту;
- внесення пропозицій про зміни до законодавчих актів по створенню рівних умов діяльності та оподаткування суб'єктів господарської діяльності у сфері надання послуг автомобільним транспортом;
- поліпшення стану соціально-трудових відносин на підприємствах, усунення колективних трудових конфліктів, удосконалення оплати праці, її організацію та нормування.

Були також визначені питання мінімальних гарантій в оплаті праці:

«Тарифна ставка робітника І розряду встановлена на рівні 120 відсотків розміру мінімальної заробітної плати.

Розмір мінімальної тарифної ставки робітника, який виконує роботу, що не вимагає кваліфікації, за повністю виконану місячну норму праці (обсяг робіт) на Підприємствах не може бути меншим за мінімальну заробітну плату, встановлену відповідно до чинного законодавства.»

Таким чином галузева угода є мінімальною гарантією заробітної плати відповідно до кваліфікації, зокрема щодо нормування й оплати праці. Дієвість заходів по вдосконаленню організації заробітної плати та посиленню її стимулюючої ролі безпосередньо визначається результатами праці, показниками ефективності і якості, раціональним використанням праці та матеріальних ресурсів на всіх рівнях.

Необхідно забезпечувати посилення залежності сплати праці від кінцевих результатів роботи колективу і кожного робітника, підвищення її стимулюючої ролі в підвищенні продуктивності праці, в покращенні якості продукції та економії всіх видів ресурсів.

В цих цілях мається на увазі поступово покращувати тарифну систему та нормування праці, забезпечувати більш тісний взаємозв'язок премій та трудового вкладу окремих робітників та колективів, розвивати прогресивні форми організації та стимулювання праці.

Різnobічні міри по підвищенню та вдосконаленню заробітної плати будуть сприяти поступовому виконанню її економічної ролі в стимулюванні та підвищенні ефективності виробництва.

**Висновки.** Оплата праці є однією з найскладніших категорій, яка відбуває різnobічні інтереси сторін суспільно-трудових відносин — працівників, роботодавців та держави.

Особливість оплати праці як економічної категорії полягає в вирішенні нею щонайменше двох життєво важливих проблем: по-перше, відтворення робочої сили, по-друге, мотивації до праці, а значить, зацікавленості працівників в результативності діяльності своїх організацій, а відтак, розвитку економіки регіонів, країни і суспільства в цілому.

Грамотна політика в сфері оплати праці — в контексті державного регулювання економіки — може зіграти найважливішу роль в стабілізації соціально-трудових відносин, що дозволить оздоровити макроекономічну ситуацію в державі.

## Література

1. Лазебник С. Сможет ли прийти в себя рынок автоперевозок [Электронный ресурс] / С. Лазебник // Украинский Бизнес Ресурс. — Режим доступа: <http://ubr.ua/>.
2. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
3. Чекаловец В.И. К вопросу о месте и роли транспорта в системе общественного производства / В.И. Чекаловец // Транспорт. — К.: Вива Принт, 2008. — № 47 (527). — С. 66-70.

4. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України / Л.М. Гурч, А.М. Ченчик // Вісник національного університету «Львівська Політехніка». — Л.: Львівська Політехніка, 2008. — № 633. — С. 165-171.
5. Закон України «Про оплату праці» від 24.03.1995р. № 108/95-ВР [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua)
6. Кодекс Законів про працю України від 10.12.1971 №322-VII [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua)
7. Грішнова О.А. Економіка праці та соціально-трудові відносини: Підручник. — К.: Знання, 2004. — 535с.
8. Колот А.М. Оплата праці на підприємстві: організація та удосконалення. Монографія — К.: фірма «Праця». — 1997. — 192с.
9. Цимбалюк С. Диференціація заробітної плати: види, чинники, сучасний стан в Україні [Текст] / С. Цимбалюк // Україна: аспекти праці. — 2009. — №4. — С.16-22

УДК 656.13

## ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА КИЄВА

Кандидат технічних наук Боровик Н.А.,  
Рульова Д.О.

*В статті запропоновані заходи щодо удосконалення транспортної інфраструктури міста Києва, які дозволяють швидше вплинути на проблематику даного питання.*

*The article proposes measures to improve the transport infrastructure in Kyiv which allow to influence factor on the problems of this issue.*

**Постановка проблеми:** Стабільна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки України. Тим часом в останні роки становище в транспортно-дорожньому комплексі країни значно погіршилося. Внаслідок спаду обсягів перевезень різко скоротилися прибутки транспортних підприємств, хронічно стала криза платежів, граничного рівня досяглась працьованість основних виробничих фондів, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні.

Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації, не потенціальні можливості транспортно-дорожнього комплексу з розвитку експорту транспортних послуг.

Є й ряд інших проблем. Так, наприклад, специфіка столиці України полягає в тому, що у складі комунальної власності Києва є те, чого не мають інші столиці, в тому числі процвітаючих країн. Наприклад, у Празі не має тролейбусів, таксобусів, весь тягар перевезень несе метрополітен і трамвай, Москва не має в комунальній власності аеропорту. В Києві в міській комунальній власності присутні, співіснують всі можливі види транспорту від літаків (аеропорт «Жуляни») до окремих швидкісних крилатих теплеходів типу «ракета». Таким чином, міське транспортне господарство виявилось дуже складним, багатогалузевим, і часто в ньому з'являються проблеми, які не мають повноцінних шляхів для вирішення.

Дивлячись на місто в цілому транспортна інфраструктура є лише одним із елементів міського господарства, що потребують кардинального реформування. У кожного міста є, було й буде чимало проблем у різних галузях, які пов'язані між собою. Тому до вирішення транспортних проблем потрібно підходити комплексно, керуючи містом як єдиним соціально-економічним організмом. Сьогодні в столиці зареєстровано близько 600 тис. одиниць транспортних засобів і щороку їх кількість зростає на 35-40 тис., що значно перевищує прогнозовані показники. До того ж щодобово до Києва прибуває або рухається транзитом 40-50 тис. автомобілів. Відтак через інтенсивну автомобілізацію об'єктивно кожний рік напруга у транспортній сфері наростиє. Проте вона могла бути значно меншою в разі ефективного задіяння суб'єктивного фактора, а саме — налагодження комплексної системи управління міським транспортно-дорожнім господарством. Отже, через об'єктивні та суб'єктивні причини рівень транспортного обслуговування в Києві вкрай низький і не відповідає європейським стандартам.

Аби вирішити нагальні для столиці транспортні проблеми, потрібно розробити і впровадити конкретну та ефективну працюючу Стратегію розвитку й використання міського транспорту, де чітко вписати, що