

УДК 331.101.6/656.2

*Микола Стасишен  
Оксана Ногова*

### **ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

*Рівень продуктивності праці на залізничному транспорті України є відносно низьким. У статті досліджені окремі проблеми такого стану продуктивності праці та запропоновані шляхи їх вирішення.*

*Ключові слова: продуктивність праці, залізничний транспорт, приведена продукція, чисельність працюючих, обсяги перевезень.*

*Уровень производительности труда на железнодорожном транспорте Украины является относительно низким. В статье исследованы отдельные проблемы такого состояния производительности труда и предложены пути их решения.*

*Ключевые слова: производительность труда, железнодорожный транспорт, приведенная продукция, численность работающих, объемы перевозок.*

*The level of productivity in the railway transport of Ukraine is relatively low. The article explored some of the issues of productivity and suggested solutions.*

*Keywords: productivity, rail, reduced, production, number of employees, the amount of traffic.*

**Постановка проблеми.** У всі періоди існування людської цивілізації для організації процесу виробництва використовувалися людські ресурси, ресурси природи та штучні засоби виробництва. На відповідних етапах свого розвитку людство звернуло увагу на необхідність ефективного використання всіх складових процесу виробництва. Кожний із зазначених напрямів використання складових процесу виробництва в сучасних умовах перетворився на важливий напрямок економічних досліджень.

В цьому дослідженні нашим завданням постала необхідність вивчити проблеми використання людських ресурсів, які найчастіше називають ресурсами праці, а показник ефективності їх використання – продуктивність праці. В даному випадку проблеми пов'язані із продуктивністю праці на залізничному транспорті. Таку тему досліджень ми вибрали, насамперед, у зв'язку із повідомленням начальника Головного управління реформування і корпоративного розвитку Укрзалізниці Андрієм Буковським про окремі показники діяльності транспортної підгалузі. Це повідомлення було опубліковано в газеті «Магістраль» за 26 червня – 2 липня 2013 року [1]. Начальник Головного управління повідомив, що продуктивність праці українських залізничників в три рази нижча, ніж у російських, в шість разів нижча,

© Стасишен М. С., Ногова О. В., 2013

ніж в країнах Західної Європи та в 13 разів нижча в порівнянні із США. Безперечно, що такі показники свідчать про величезні проблеми залізничного транспорту України в цілому, так і в питаннях продуктивності праці. Низька продуктивність праці на залізничному транспорті України, який є важливою складовою національного господарського комплексу держави, впливає на зростання собівартості залізничних перевезень та тарифів на перевезення. Це, в свою чергу, призводить до зростання собівартості продукції, на яку використовуються послуги залізничного транспорту, зниження ефективності діяльності галузей, що перевозять вантажі, зниження рівня оплати праці, зростання цін на товари широкого вжитку. Така інформація спонукала нас до здійснення відповідних досліджень.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Питанню продуктивності праці вчені приділяють увагу із давніх часів. Зокрема ці питання знайшли відображення в працях Адама Сміта [2], Альфреда Маршалла [3], Йозефа Шумпетера [4] тощо.

Так, Адам Сміт, досліджуючи природу та причини добробуту націй [2], уже у Вступі і плані твору зазначає, що добробут кожного народу залежить від фонду продуктів його праці та від того, що він одержує в обмін на ці продукти від інших народів. Таке співвідношення продуктів в кожного народу визначає дві умови: по-перше, майстерність, уміння та кмітливість, з якими, загалом, він здійснює свою працю, і по-друге, відношення між числом тих, хто займається корисною працею, і тих, хто нею не займається. Хоч би якими були ґрунт, клімат і розміри території того чи того народу, достаток або мізерність його річного забезпечення завжди залежатимуть від цих двох умов. Достаток або мізерність річного забезпечення, напевне, більше залежать від першої з цих умов, аніж від другої.

Більш детально зазначений вчений досліджує проблеми продуктивності праці в Книзі 1 «Причини збільшення продуктивності праці й порядок, згідно з яким її продукт природним чином розподіляється між різними класами народу». Тут він приходить до такого висновку, що найвидатніший прогрес у розвитку продуктивної сили праці і значна частка майстерності, вміння та кмітливості, з якими її спрямовують і застосовують, виявилися, напевне, наслідком поділу праці.

Ідеї Адама Сміта щодо значення поділу праці для зростання продуктивності праці продовжив досліджувати А. Маршалл [3, т.1, с. 330-345]. Він звернув увагу на те, що будь-яка виробнича операція, яку можна перетворити на одноманітну для того, щоб точно однаковий предмет багато разів виготовлявся одним і тим же способом, з часом неодмінно буде виготовлятися машиною. В результаті цього машини поступово витісняли і робили непотрібною ту чисто фізичну вправність робітника, набуття якої ще до часів Адама Сміта становило головну перевагу поділу праці та зростання її продуктивності.

В наступних розділах своєї праці А. Маршалл подає результати досліджень щодо росту продуктивності праці за рахунок концентрації спеціалізованих виробництв окремих районів. Зокрема він досліджував причини локалізації виробництв і прийшов до висновку, що цьому сприяли характер клімату і ґрунтів, наявність покладів корисних копалин. Ці дослідження показали, як природні чинники впливають на енергію людини, як стимулює її діяльність підбадьорливий клімат, як її заохочує для сміливих заходів відкриття нових широких напрямів для застосування її праці. Але він звернув увагу також на те, як використання нею сприятливих обставин залежало від життєвих ідеалів, як тісно перепліталися одне з одним релігійні, політичні та економічні низки світової історії і як вони всі разом схилилися на той чи

інший бік під впливом значних політичних подій і під впливом визначних особистостей.

Окремою главою А. Маршалл подає результати досліджень впливу на продуктивність праці рівня організації виробництва, рівня концентрації виробництва та переваги крупно масштабного виробництва, рівня управління підприємством.

Як і А. Маршалл, Й. А. Шумпетер, досліджуючи проблеми продуктивності праці, відштовхувався від положень А. Сміта з цих проблем. Й. Шумпетер умовно розкладав всі блага на «працю і землю» в тому сенсі, що можна уявити всіх їх як «набори», які складаються із послуг праці та землі [4, с. 33-44]. Цей автор, досліджуючи питання про те, в якому зв'язку перебувають зазначені два первинні виробничі фактори, зазначає, що Адам Сміт в цьому випадку надавав перевагу праці. Проте А. Сміт вважав виробничі чинники, що їх нам дає природа, безплатними благами, а що їх такими не вважають в економічній системі, пояснював тим, що землі належать землевласникам. Він, безперечно, вважав, що в спільноті, яка не знає приватної власності на землю, лише праця є чинником в економічних підрахунках. Більшість класиків висували працю на перший план і мали змогу чинити так тому, що їхня теорія земельної ренти виводила з розгляду землю та утворення її вартості. Й. Шумпетер не підтримував такого підходу. На його думку визначальним є те, що обидва первинні виробничі чинники однаково незамінні у виробництві, та ще й з тієї самої причини і в однаковий спосіб.

Наступним кроком дослідження Й. Шумпетера був докладніший розгляд чинника – «праця». Оминаючи увагою неважливі для нього відмінності між виробничою і невиробничою працею, між прямим і непрямим використанням праці у виробництві та протиставлення розумова – ручна праця й кваліфікована – некваліфікована праця, він здійснює коментування двох інших «розрізень» [4, с. 35]. Йдеться про відмінність між працею керівною й керованою та працею незалежною й найманою. Різниця між керівною і керованою працею є, на перший погляд фундаментальною. Керівна праця має елемент творчості, бо сама ставить перед собою цілі.

Дальше цей автор розглядає виробничі витрати і доповнює цей підрахунок, ввівши грошову вартість власних затрат праці. Тоді витрати в своїй суті становлять суму цін послуг праці й природи.

В радянські часи було модне формулювання про те, що продуктивність праці, це нарешті, найважливіше, найголовніше, що необхідне для перемоги нового суспільного ладу.

Таким чином, проблеми росту продуктивності праці і її значення для виробництва та для працюючих, були в центрі уваги різних суспільних устроїв, різних дослідників та досліджувалися з різних напрямів. Вже в давні часи були визначені найважливіші напрями зростання продуктивності праці, які є суттєвими і в сучасних умовах. Проте розвиток науково-технічного прогресу та самого виробництва сприяли тому, що появилися нові напрями і нові умови для зростання продуктивності праці. Такі інновації появилися і в окремих галузях та підгалузях національних господарських комплексів.

У зв'язку із вирішальним значенням показника продуктивності праці, йому приділяють належну увагу Статистична комісія ООН, Міжнародна організація праці, Статистичний департамент Європейської економічної комісії ООН, всі країни світу і в тому числі державні органи України. Постановою Кабінету Міністрів України від 13 серпня 1999 року № 1473 було перейменовано Національний центр продуктивності, який існував з січня 1992 року в Центр продуктивності Міністерства праці

та соціальної політики України. Він з 1993 року є членом Європейської асоціації національних центрів продуктивності, а з 1997 року Рада директорів Світової конфедерації науки з продуктивності визнала наш центр своїм відділенням в Україні.

Міністерство економіки України розробило та затвердило Тимчасові методичні рекомендації розрахунку продуктивності праці [5]. Зазначеним документом подані загальні підходи до визначення продуктивності праці на національному рівні, за видами економічної діяльності, а також для міжнародних порівнянь. Розрахунки проводяться на базі даних за повний календарний рік, якщо не передбачено інше.

Розрахунки продуктивності праці на рівні національного економічного комплексу та за видами економічної діяльності здійснюються щороку на підставі офіційних даних статистичного обліку Державної служби статистики України. При цьому розрахунок продуктивності праці на рівні національного економічного комплексу у прогнозованому періоді здійснюється на підставі прогнозних даних.

Для визначення продуктивності праці на рівні національної економіки пропонується використовувати валовий внутрішній продукт (ВВП) в розрахунку на кількість зайнятих в економіці. Методичні рекомендації уточнюють, що під валовим внутрішнім продуктом необхідно розуміти сукупну вартість усіх товарів та послуг, створених на економічній території країни за певний проміжок часу з метою їх кінцевого використання.

Продуктивність праці, що визначається за видом економічної діяльності, запропоновано розраховувати на основі валової доданої вартості (ВДВ) в постійних або фактичних цінах періоду, за який здійснюється розрахунок, поділеної на кількість зайнятих в цьому періоді.

Тимчасові методичні рекомендації розрахунку продуктивності праці для порівняння продуктивності праці в Україні і в зарубіжних країнах пропонують розраховувати на базі даних Статистичного департаменту Європейської економічної комісії ООН (СЕК ООН). В цьому випадку рекомендовано використовувати ВВП за паритетом купівельної спроможності (ПКС) відносно кількості зайнятих. Цей паритет розраховується порівнянням цін близько 3 тисяч товарів і послуг, що охоплюють товари і послуги та входять до ВВП за категоріями кінцевого використання.

У зазначених Методичних рекомендаціях прийнято варіант визначення та розрахунку продуктивності праці, який найбільше відповідає загальноприйнятій практиці та особливостям національної статистичної звітності. При цьому розрізняють однофакторну продуктивність (ОФП), що пов'язана із показником випуску з одним показником витрат праці; мультифакторна продуктивність (МФП), яка пов'язується показником випуску з показниками витрат праці і капіталу, що є факторами виробництва; та багатофакторні показники продуктивності, які пов'язують показник випуску з рядом витрат. Це показники продуктивності праці і капіталу та показники багатофакторної продуктивності у формі «капітал – праця – енергія – матеріали – послуги» (KLEMS), яка базується на концепції валового випуску.

**У наших дослідженнях стоїть завдання** виявити проблеми продуктивності праці окремої підгалузі національного господарського комплексу – залізничного транспорту та здійснити спробу їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** Для здійснення поставленого завдання необхідно зосередитися саме на показниках продуктивності праці за видами економічної діяльності, де вона розраховується у натуральному та в грошовому виразі. Продуктивність праці в грошовому виразі обчислюється як відношення ВДВ певного виду економічної діяльності в постійних або фактичних цінах періоду, для якого прово-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

диться розрахунок, до кількості зайнятих того ж виду економічної діяльності в періоді, для якого здійснюється розрахунок. Цей показник може суттєво змінюватися від прийнятих для розрахунків цін і відповідно буде мінятися в залежності від цін прийнятих для розрахунку, а не від змін у використанні прийомів праці, її озброєності, тобто від чинників, пов'язаних із продуктивністю праці.

Залізничний транспорт є неоднорідним виробництвом. Він охоплює тяговий рухомий склад, вагони пасажирські та вантажні, колії і колійне господарство, системи електропостачання, споруди та пристрої сигналізації і зв'язку тощо. Відповідно кожний із зазначених підрозділів має свою специфіку в виробничому процесі та в показниках продуктивності праці. Тому в цій підгалузі економічної діяльності набуло важливого значення вимірювання продуктивності праці в натуральних та умовно-натуральних показниках. Зокрема, для визначення рівня продуктивності праці основного, перевізного процесу залізничного транспорту є достатнім, зрозумілим показник тарифних тонно-км та пасажиро-км.

Загальним показником за даними Гойхмана І. М. [6, с. 97; 7, с. 18] продуктивність праці на залізничному транспорті є кількість тонно-кілометрів приведеної продукції, яка припадає на одного середньооблікового працівника основної діяльності залізниць за певний період часу (місяць, квартал, рік тощо). Для потреб визначення продуктивності праці в приведену продукцію використовують тарифні тонно-кілометри і подвоєну суму пасажиро-кілометрів. Стан продуктивності праці на залізничному транспорті України, розрахований на основі приведеної продукції, який визначає продуктивність праці саме основного виду діяльності, характеризується показниками, що відображені в табл. 1. Як свідчать показники табл. 1, продуктивність праці залізниць України в 2009 і 2010 роках була нижчою проти рівня 2008 р. Проте в 2011 і 2012 роках була значно вищою проти того ж базового року.

**Таблиця 1. Показники продуктивності праці на залізничному транспорті України за 2008-2012 рр.**

Показники	2008	2009	2010	2011	2012	Темпи росту 2008/2012
Приведена продукція, млн. ткм	335480,8	265918,1	293163,8	327159,0	327905,5	97,8
Чисельність працюючих, тис. осіб	364,3	351,3	343,1	339,4	331,7	91,1
Продуктивність праці, млн. ткм/особу	920,9	757,0	854,5	963,9	988,6	107,4

Джерело: Зведена звітність Укрзалізниці

Для визначення чинників, що вплинули на зазначений стан, нами досліджувалися зміни в обсягах приведеної продукції в розрізі залізниць (табл. 2). Як свідчать показники табл. 2, із шести залізниць, лише Одеська забезпечила зростання приведеної продукції за досліджуваний період до 107, 9 %. Усі решта залізниць у 2012 р. мали обсяги приведеної продукції менші, ніж в 2008 році. З них найбільший спад обсягів приведеної продукції мала Південна залізниця. Така ситуація привела до того, що в цілому по залізницях України обсяги приведеної продукції в 2012 році були меншими проти рівня 2008 року на 2, 2%.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

*Таблиця 2. Обсяги приведеної продукції в розрізі залізниць України за 2008-2012 рр. (млн ткм)*

Залізниці України	2008	2009	2010	2011	2012	Темпи росту 2012/2008
Донецька	50331,7	39697,7	45468,5	50883,8	49115,8	97,6
Придніпровська	69549,8	55932,1	60987,6	69416,5	65463,3	94,1
Південна	34498,2	26464,7	29903,7	30731,2	31422,8	91,1
Південно-Західна	75077,4	57052,1	62591,1	67610,0	71009,1	94,6
Одеська	75641,7	64760,4	68849,7	79914,5	81635,0	107,9
Львівська	30382,0	22011,1	25363,2	28603,0	29259,5	96,3
Разом	335480,8	265918,1	293163,8	327159,0	327905,5	97,8

Джерело: Зведена звітність Укрзалізниці.

Зниження обсягів приведеної продукції пов'язано із зменшенням обсягів перевезень вантажів і пасажирів, що в свою чергу залежало від кризового стану економіки країни. Проте на цей показник міг впливати стан рухомого складу залізниць, стан колійного господарства, стан матеріально-технічного забезпечення залізничного транспорту. Поряд із впливом на продуктивність праці обсягів приведеної продукції, нами досліджувалися зміни чисельності працюючих основної діяльності (табл. 3).

*Таблиця 3. Чисельність працюючих основної діяльності залізниць України за 2008-2012 роки (тис. осіб)*

Залізниці України	2008	2009	2010	2011	2012	Темпи росту 2012/2008
Донецька	66,5	63,8	62,4	62,1	60,9	91,6
Придніпровська	63,8	62,3	61,1	60,4	58,6	91,9
Південна	49,5	49,0	47,2	47,0	46,4	93,7
Південно-Західна	68,8	65,3	64,6	64,6	62,8	91,3
Одеська	55,4	52,7	50,6	49,9	49,5	89,4
Львівська	60,3	58,2	57,2	55,4	53,5	88,7
Разом	364,3	351,3	343,1	339,4	331,7	91,1

Джерело: Зведена звітність Укрзалізниці.

Із даних табл. 3 видно, що за досліджуваній період чисельність працюючих основної діяльності зменшилася по всіх залізницях України. В цілому по системі чисельність за зазначений період зменшилася на 8,9 %. Це досить значне зменшення чисельності працюючих в першу чергу залежало від зменшення обсягів перевезень. Така ситуація пов'язана із кризовими явищами в державі, із зростанням чисельності безробітних. Скорочення чисельності працюючих призведе до втрати досвідчених кадрів, а для працюючих це обернеться втратою робочих місць, втратою заробітку і зниженням рівня добробуту. Така ситуація є негативною не лише для громадян, але й для економіки країни та для економіки залізничного транспорту. Тому залізниці повинні здійснювати заходи із недопущення скорочення чисельності працюючих.

Показники продуктивності праці в розрізі залізниць відображені в табл. 4.

Як свідчать зазначені показники, за період 2008-2012 рр. продуктивність праці сумарно по всіх залізницях зросла на 7,4 %. Лише Південна залізниця за цей період знизила продуктивність праці на 2,8 %, а всі інші залізниці забезпечили зростання цього показника. Найбільшого зростання в розмірі 20, 8% досягла Одеська залізниця.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

*Таблиця 4. Показники продуктивності праці працюючих основної діяльності залізниць України за 2008-2012 рр. (млн ткм/особу)*

Залізниця України	2008	2009	2010	2011	2012	Темпи росту 2012/2008
Донецька	756,9	622,2	728,7	819,4	806,5	106,6
Придніпровська	1090,1	897,8	998,2	1149,3	1117,1	102,5
Південна	696,9	540,1	633,6	653,9	677,2	97,2
Південно-Західна	1091,2	873,7	968,9	1046,6	1130,7	103,6
Одеська	1365,4	1228,9	1360,7	1601,5	1649,2	120,8
Львівська	503,8	378,2	443,4	516,3	546,9	108,6
Разом	920,9	757,0	854,5	963,9	988,6	107,4

Таким чином, не дивлячись на зниження обсягів приведеної продукції за сумою всіх залізниць, за рахунок зменшення чисельності працюючих основної діяльності, за досліджуваний період забезпечено зростання продуктивності праці. Правда це зростання відбувалося не систематично. Так, в 2009 і 2010 роках продуктивність праці була нижчою рівня 2008 року. За 2011 і 2012 роки вона значно зросла проти всіх минулих років. В цілому зазначений стан із продуктивністю праці основного виду діяльності залізничного транспорту України не можливо оцінити як позитивний. Він досягається шляхами, які є негативними для економіки підгалузі та економіки країни. Фактично показники росту продуктивності праці відволікають увагу фахівців від критичних оцінок цього показника та гальмують наукові дослідження із проблем зростання продуктивності праці підгалузі.

Якщо продуктивність праці основного виду діяльності – перевезення вантажів і пасажирів – в натуральному виразі, визначена в приведених тонно – кілометрах, то продуктивність праці працівників окремих господарств, за даними підручника радянських часів [8, с. 240 – 243], визначається показниками роботи рухомого складу, який залежить від працівників цього господарства. Так, для господарств локомотивного, електрифікації, енергетичного і колії, прийнято визначати продуктивність праці кількістю тонно-кілометрів бруто, які припадають на одного працюючого експлуатаційного штату цих служб; вагонного – кількістю вагоно/вісь-кілометрів; для господарств руху, сигналізації і зв'язку – кількістю потяго-кілометрів; для вантажного господарства – кількістю відправлених і вивантажених тонн; для пасажирського господарства – кількістю відправлених пасажирів.

Для визначення продуктивності праці працівників локомотивного депо вантажного і пасажирського руху прийнято показник тонно – кілометри бруто. Для локомотивного депо з переважно роботою з ремонту локомотивів – ремонт локомотивів в приведених локомотивах, що припадають на одного працівника експлуатаційного штату. Для локомотивних депо з передавальною, вивізною, господарською і маневровою роботою продуктивність праці визначається в тисячах локомотиво-кілометрів на одного працівника. Для визначення і аналізу продуктивності праці працівників окремих виробничих груп локомотивного депо застосовують такі показники: для робітників з ремонту локомотивів – витрати людино-годин на одиницю кожного виду ремонтів, а також затрат робочого часу за всіма видами ремонтів, що припадають на 1000 км загального пробігу локомотивів, або чисельність приведених відремонтованих локомотивів, що припадає на одного робітника чи працівника. Для локомотивних бригад потягових локомотивів продуктивність праці вимірю-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

ється кількістю локомотиво-кілометрів лінійного пробігу чи тонно-кілометрів брутто, що припадає на одного працівника бригади тощо.

У вагонних депо середня продуктивність праці працюючих визначається пробігом вагонів (у вагоно/вісь-кілометрах) у межах дільниць, що обслуговуються вагонним депо, чи кількістю вагонів, що пройшли основний пункт технічного огляду, який припадає на одного працівника експлуатаційного штату, разом із працівниками, зайнятих на ремонті вагонів.

Наведена характеристика показників продуктивності праці окремих господарств і підрозділів залізниць України дає можливість оцінити стан справ із цим показником. В той же час всі зазначені господарства і виробництва існують і функціонують для забезпечення перевізних процесів, сприяють зростанню продуктивності праці цього процесу і їх показники діяльності відображаються в продуктивності праці перевізних процесів. Таким чином, основним для залізничного транспорту є показник продуктивності праці в приведених – тонно-кілометрах у розрахунку на одного працюючого в цій сфері.

Заслуговує особливої уваги те, що зазначені структури і господарства залізничного транспорту не є юридичними особами, вони ведуть окремі баланси, а не самостійні. Відповідно, вони не мають можливості планувати показники продуктивності праці, забезпечувати виробничі процеси необхідними технічними та технологічними пристроями, здійснювати контроль за виконанням запланованих заходів, заохочувати персонал за досягнуті високі показники та притягати до відповідальності за неналежне виконання поставлених завдань. Тому для налагодження показників діяльності цих підрозділів і господарств необхідне їх організаційне реформування.

Наведена інформація дає можливість дійти висновку про те, що основним напрямом забезпечення зростання продуктивності праці на залізничному транспорті насамперед є залучення додаткових обсягів перевезень вантажів та пасажирів. Безперечно, що в кризовій економіці таке залучення не просто здійснювати. В той же час відомі чинники, які гальмують таке залучення і які необхідно подолати. Одним з них є недостатнє використання прийомів менеджменту як сукупності принципів, засобів, форм, методів управління виробництвом та організацією торгівлі з метою збільшення їх ефективності та прибутковості. Фактично на залізниці залишилися методи управління, які використовувалися в радянські часи і коли застосовувалися планово-примусові методи визначення обсягів виробництва і перевезення матеріалів та формування пасажиропотоків. Це стримує застосування методів ринкової економіки, пошук шляхів зростання ефективності виробництва і його рентабельності та призводить до відставання в цьому відношенні від досягнень розвинутих країн ринкової економіки.

Застосування прийомів менеджменту пов'язане із розробкою зручних для користувачів схем подання вагонів, організації їх навантаження, вивантаження, оформлення документів, доступних тарифів за перевезення. Крім того, завданням менеджменту є пошук клієнтів, переконання їх в перевагах залізничних перевезень. Як свідчить преса, в розвинутих країнах Європи залізниці проявляють турботу про пасажирів тим, що надають їм послуги автомобілів для проїзду на станцію відправлення та від станції прибуття додому. Такі прийоми сприяють конкурентним перевагам залізниць над автомобільним транспортом.

У світі досить ефективно використовуються логістичні прийоми при організації залізничних перевезень. Проте в Україні до цих прийомів лише придивляються та дуже мало їх застосовують. Безперечним чинником зростання продуктивності праці



## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

на залізничних перевезеннях є достатність матеріального забезпечення залізниць, в тому числі рухомим складом марок, що відображає світові досягнення цього напрямку. Значну шкоду залізничному транспорту України завдають служби Російської Федерації. З території Федерації не повернули Україні значну кількість українських вантажних та пасажирських вагонів. Вони створюють умови, щоб не допустити через територію України потяги інших країн і свої потяги спрямовують, обминаючи територію України. Прикладом негативного впливу Росії на залізничний транспорт України є відмова в 2013 році її залізничних структур від придбання рухомого складу на значні суми від ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», які вони раніше замовили. Тому при організації перевезень важливо враховувати вороже ставлення Росії до України та приймати запобіжні заходи. В Україні важливо враховувати і те, що наявна тут значна кількість людей російської національності, в основному поводить себе як окупаційна сила та як так звана «п'ята колона». Ці люди ставлять перешкоду у здійсненні прогресивних змін в економіці і культурі України, вони ставлять перепони у відновленні в Україні повноцінного функціонування державної української мови, вони цілеспрямовано поширюють російськомовні антиукраїнські видання, захоплюють церковні споруди, через засоби масової інформації поширюють ворожу до України і її народу інформацію.

На обсяги пасажироперевезень в Україні значний вплив має те, що для частин населення встановлені пільги для проїзду в приміських потягах. Нормативно-правовими актами держави встановлено, яким чином повинні бути відшкодовані витрати із перевезення пасажирів, для яких встановлені такі пільги. Проте органи управління залізничного транспорту заявляють, що суми за такі перевезення відшкодовуються не повністю, але не називають сум та відповідальних за порушення встановленого порядку, не пропонуються шляхи виходу із такого стану. При наявності необхідної інформації є можливість звертатися до відповідних інстанцій з вимогою відновити тут порядок. Про такі заходи не повідомляється, але є інформація проте, що десятки приміських поїздів відмінено, бо вони збиткові. Так, «Урядовий кур'єр» [9] повідомляв, що у зв'язку із збитковістю перевезень пасажирів, залізничники прийняли рішення відмінити 23 поїзди та змінили періодичність курсування для 13. Недопущення таких заходів сприяло би відновленню пасажиропотоків та їх зростанню, а отже і зростанню показників, що впливають на продуктивність праці при перевізному процесі залізниць. При скаргах про збитковість приміських пасажирських перевезеннях варто сказати про недоліки в роботі ревізійних служб. Хто користувався приміським залізничним транспортом, був свідком, коли ревізори, перевіряючи наявність у пасажирів квитків, брали гроші у тих, хто не мав квитка, складали їх в сумки, але не давали нікому ніяких квитанцій. У свідків не було сумніву про те, що зазначені кошти будуть вкрадені. Причиною таких втрат є недостатній контроль за ревізійними службами залізничного транспорту.

В сучасних умовах стану залізничного і автомобільного транспорту та економіки країни в цілому, виділяється своїми показниками автомобільний транспорт. Він становиться лідером у перевезеннях і вантажів, і пасажирів. Автомобільний транспорт є доступнішим, зручнішим, комфортнішим та дешевшим, ніж залізничний. У конкурентній боротьбі за обсяги перевезень поступово перемагає автотранспорт. Органи управління залізничного транспорту не повинні ігнорувати таку ситуацію.

Органи управління залізничного транспорту бачать вихід із сучасного кризового стану в тому, що необхідно збільшувати вартість перевезень вантажів і пасажирів. Проте такі підходи відштовхують споживачів залізничних послуг. Це стосується

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

насамперед основної маси жителів України, які отримують мінімальну заробітну плату чи пенсію. Тому підвищення вартості проїзду буде лише погіршувати економічний стан залізничного транспорту. В той же час в цій підгалузі недостатньо уваги приділяють пошуку шляхів зниження вартості проїзду і перевезень. Зокрема, зменшення вартості проїзду і перевезень можливо за рахунок здешевлення апарату управління Укрзалізниці та залізниць. Тепер залізниці експлуатують дорогі будинки, велику кількість дорогого автотранспорту, утримують невинновдано великий персонал. Звертає увагу те, що керівництво Укрзалізниці витрачає значні суми коштів на те, щоб возвеличити Російську та Радянську імперії, видаючи дорогі календарі, де відображаються досягнення імперій у розвитку залізничного транспорту.

В залізничній підгалузі величезні кошти витрачаються на різноманітні ремонтні роботи на всій системі залізничного транспорту. Цей вид робіт у всі часи був зручним шляхом розкрадання державних коштів. Очевидно, що такі витрати на залізничному транспорті повинні належним чином контролюватися.

Багатьма нормативно-правовими актами держави визначено, що залізниці повинні отримувати кошти із державного бюджету для оновлення основних виробничих засобів. Але такі кошти не спрямовуються для використання на залізничному транспорті. Тому спостерігається порушення чинних нормативно – правових актів, але за ці порушення нікого не притягають до відповідальності. Очевидно, що потрібно притягати до відповідальності тих, хто не захищає законні інтереси підгалузі.

Питання росту продуктивності праці не можливо вирішувати без використання стимулюючого впливу на них рівня оплати праці. На вирішення цих питань, на вивчення досвіду економічно розвинених країн світу необхідно спрямовувати зусилля економічних науково – дослідних сил підгалузі. Систему мотивації праці на залізничному транспорті важливо побудувати так, щоб працюючі відчували безпосередню віддачу від посилення внеску своєї праці на виробничий процес, на його результати.

**Висновком** цієї публікації є те, що необхідно інтенсивно здійснювати реформування залізничного транспорту таким чином, щоб усувати недоліки із роботи його підрозділі, щоб таке реформування відповідало потребам національної економіки, і в тому числі сприяло зростанню продуктивності праці залізничників.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Железнодорожники* сказали реформе «Да!» //Магистраль, № 47 (1833), за 26 червня – 2 липня 2013 року, с.1, 4.
2. *Сміт Адам*. Добробут нації. Дослідження про природу та причини добробуту націй. – К.: Port – Royal – 2001, 594 с.
3. *Маршалл Альфред*. Принципы экономической науки (в трех томах). – М.: ИГ «Прогресс» – 1993, 1078 с.
4. *Шумпетер А. Йозеф*. Теорія економічного розвитку. – К.: ВД «Києво-Могилянська академія» – 2011, 244 с.
5. *Тимчасові* методичні рекомендації розрахунку продуктивності праці в цілому в економіці та за видами економічної діяльності: затверджені наказом Міністерства економіки України від 26 грудня 2008 р. № 916.
6. *Гойхман І. М.* Статистика залізничного транспорту. Частина 1. Основні питання загальної теорії статистики. Навчальний посібник. – К.: ДЕТУТ – 2007, 105 с.
7. *Гойхман І. М.* Статистика залізничного транспорту. Експлуатаційна статистика залізничного транспорту. Навчальний посібник. – К.: Кондор – 2010, 316 с.
8. *Беленький М. Н., Дмитриев В. А., Журавель А. И, другие*. Экономика железно - дорожнего транспорта. Учебник для вузов железнодорожного транспорта. – М.: «Транспорт», 1979. 376 с.
9. *Залізниця порожняку не гонить.* //»Урядовий кур'єр» від 9 листопада 2011 року № 208, с.4.