

УДК 331.101.6 / 656.2

*Микола Стасишен
Оксана Ногова*

ВПЛИВ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

При дослідженні проблем зростання продуктивності праці в основному виявляють чинники зростання продуктивності праці. Але ж продуктивність праці, у свою чергу, впливає на процеси виробництва та на всі зазначені чинники. Саме цьому питанню присвячена стаття.

Ключові слова: продуктивність праці, чинники, вплив на процеси виробництва.

Исследования проблем роста производительности труда в основном определяют факторы роста производительности труда. Но производительность труда, в свою очередь, влияет на процессы производства и все указанные факторы. Именно этому вопросу посвящается статья.

Ключевые слова: производительность труда, факторы, влияние на процессы производства.

In the study of problems of productivity growth is mainly find factors of productivity growth. But productivity in turn affects the production processes and all these factors. It is this question in an article.

Keywords: productivity, factors influencing the processes of production.

Постановка проблеми. Етапи розвитку людської цивілізації відрізняються один від одного рівнем продуктивності праці працюючих. У свою чергу продуктивність праці залежить від розвитку знарядь праці та від рівня підготовки працюючих. Отже, для зростання продуктивності праці насамперед повинен зростати рівень ефективності знарядь праці та уміння працюючих. Таке зростання важливе не само по собі, а у зв'язку з тим, що воно сприяє зростанню ефективності виробництва, де таке зростання відбувається.

Зазначеного зростання в сучасних умовах розвитку економіки України потребує залізничний транспорт. Ця підгалузь транспорту України опинилася в кризовому стані через багато чинників, зокрема зменшилися обсяги виробництва та перевезення вантажів, застарілий рухомий склад та інфраструктура, дезорганізованим і деструктуризованим виробництвом в Україні. Тому в цілому і насамперед для відродження залізничного транспорту необхідне відродження решти галузей національного економічного комплексу України.

Наведені міркування свідчать про взаємозалежність між розвитком залізничного транспорту та всім національним економічним комплексом України.

© Стасишен М. С., Ногова О. В., 2014

Отже, розвиток залізничного транспорту не повинен очікувати позитивного впливу інших галузей, а використовувати всі власні можливості.

Однією із таких можливостей є зростання продуктивності праці на залізничному транспорті. Поряд із зв'язком розвитку залізничного транспорту України з усім національним господарським комплексом держави, він має велике значення і для міжнародних зв'язків нашої держави. На цю особливість звертав увагу колишній міністр транспорту і зв'язку України Г. М. Кірпа [1], який ще в 2004 р. писав, що головна мета, яку ми хочемо досягти сьогодні, – це результативні відносини між Україною і країнами Євросоюзу (ЄС) та із Співдружністю незалежних держав (СНД). Фундаментом для її реалізації в рамках Укрзалізниці є три важливі компоненти: економічне зростання галузі, фінансова стабільність і спільні інвестиційні проекти. Така проблема набула великого значення тепер, коли Україна виборює вступ до Європейського Союзу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У сучасних умовах багато авторів [2] вважають, що у людському чиннику світ знайшов, по суті, необмежене джерело для нового вибуху економічного зростання. Економічне піднесення останніх десятиріч у розвинених країнах майже цілком забезпечувалося саме широким використанням моральних, соціальних, психологічних чинників. Виявилось, що капіталовкладення в людський чинник принесли підприємцям неочікувано високі дивіденди. Саме на підвищення трудової активності людей і спрямована система управління персоналом, що базується на теоретичній концепції «людських ресурсів». Ця концепція передбачає визнання економічної доцільності капітальних вкладень, пов'язаних з набором персоналу, підтриманням його у працездатному стані, безперервним навчанням і виявленням якостей, потенційних можливостей та здібностей, закладених в особистості працівника, з подальшим розвитком якостей, важливих для ефективності його професійної діяльності.

В умовах ринкової економіки незалежної України прокомуністичні та проросійські елементи бачать недоліки в її економіці, які залежать від форм власності. Так, у підручнику, підготовленому за редакцією С. В. Мочерного [3, с. 293], зазначається, що соціально-економічний бік поєднання робочої сили із засобами виробництва на народних, кооперативних, частково акціонерних, а також на приватних підприємствах, де не застосовується наймана праця, та деяких інших, які перебувають у трудовій колективній власності, здійснюється прямо, безпосередньо. У цьому випадку робітники та службовці виступають як власники виробництва і створеного ними продукту і як працівники. Саме власність на засоби виробництва Радянського Союзу вони називають народною. При тій народній власності селянина ув'язнювали на 5 років у тюрму за взяті ним на «власному» полі три колоски пшениці. Він ті колоски брав для своїх дітей, які помирили з голоду. Отже, твердження про те, що в Радянському Союзі існувала народна власність, є однією із тисяч радянсько-російських міфів, які не мають ніякого відношення до дійсності.

Далі в тому ж підручнику підкреслюється, що справа докорінно міняється, коли знаряддя та предмети праці перебувають у руках капіталістів (індивідуальних або асоційованих). За таких обставин безпосередні працівники відчужуються від власності на засоби виробництва і на виготовлений продукт, від управління власністю, від самого процесу праці, а їх робоча сила перетворюється у товар. За таких умов поєднання робочої сили із засобами виробництва здійснюється шляхом наймання робітників на ринку праці та їх наступного використання під контролем

капіталіста. В цьому випадку варто звернути увагу на те, що в Радянському Союзі існувала практика примусового використання робочої сили. Ніхто в країні не міг не працювати, хоча оплата праці в основному була символічною і її вистачало лише на примітивну їжу.

Наведена інформація, з одного боку, свідчить про те, що світ у людському чиннику знайшов необмежене джерело для нового вибуху економічного розвитку. Передові, розвинені країни світу використовують цей чинник і досягають визначних результатів економічного розвитку ринкової економіки. На деякій частині пострадянського простору все ще бояться ринкової економіки, обзивають її капіталізмом і по-комуністичному негативно оцінюють його можливості. Тут вважають, що людство втратило величезні досягнення, позбувшись соціалістичних напрямків розвитку. В цьому випадку варто згадати про те, що запровадження соціалістичних «ідеалів» супроводжувалося мільйонами людських смертей, життям людей в неймовірних злиднях, застосуванням до людей засобів ущемлення прав і свобод. Тому людство відкинуло такі «ідеали», відмовилося від їх застосування і повернення до них тепер стало практично неможливим. Країни, де ще існують соціалістичні «ідеали», зокрема Північна Корея, стали об'єктом глобального посміховища. В той же час сучасна ринкова економіка не є адекватною марксистському капіталізму. Це інша, сучасна, цивілізована система господарювання і краща від цього системи поки що людству невідомі.

Отже, використання людського чинника в економічному розвитку не має альтернативи. В той же час, навіть прихильники «комуністичних ідеалів» бачать перевагу в економічних процесах людського чинника, озброєного технічними засобами. І це не лише їхні погляди. Людство давно дійшло до висновку про те, що продуктивність праці й добробут народу значною мірою залежить від техніко-технологічних чинників, застосування нового обладнання, автоматизації виробничих процесів, використання прогресивних технологій тощо [3, с. 294].

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний транспорт України є досить складною системою. Тому не може йти мова про однозначність визначення його показника продуктивності праці. Безперечно, що узагальнюючим показником продуктивності праці має бути грошовий (вартісний) вимірник. Проте всі види діяльності й перевезень повинні мати свої оцінки та свої підходи до зростання продуктивності праці.

Одним із вимірників продуктивності праці залізниць є кількість приведених тонно-кілометрів у розрахунку на одного працівника процесу перевозок. Приведений обсяг робіт в тонно-кілометрах визначають складанням вантажообороту та подвоєного пасажирообороту. В той же час локомотивні та колійні господарства застосовують вантажооборот бруто в розрахунку в середньому на одного працівника. А вагонне господарство за показник обсягів роботи прийняло пробіг вагонів чи кількість випущених з ремонту вагонів в приведених одиницях. Для визначення продуктивності праці працівників вагонного господарства зазначений обсяг виробництва ділять на їх середню чисельність.

Підрозділи вантажної та комерційної роботи визначають продуктивність праці обсягами тарифного вантажообороту, що припадає на одного працівника. Працівники, що виконують поїзну роботу локомотивного депо, визначають продуктивність праці шляхом ділення кількості тонно-кілометрів бруто на чисельність працівників, зайнятих експлуатацією локомотивів. Продуктивність праці

вантажних станцій вимірюється кількістю навантажених і розвантажених тонн вантажів, а пасажирських станцій – кількістю відправлених пасажирів.

Наведена інформація знову ж поділяє досліджувану проблему на два напрямки. З одного боку продуктивність праці і добробут людства здатні вплинути на економічний розвиток людської цивілізації, з іншого боку – для досягнення таких результатів необхідні досягнення науково-технічного прогресу. З іншої точки зору, такі досягнення можливі лише при позитивному впливі на них продуктивності праці та рівня добробуту працюючих. І у випадку наших досліджень стоїть завдання вивчити можливості впливу продуктивності праці на досягнення науково-технічного прогресу у важливій підгалузі Національного господарського комплексу України, а відтак – на ефективність її діяльності.

Науково-технічний прогрес полягає, насамперед, у створенні і застосуванні на виробництві нової техніки. Така техніка може бути створена як силами країни, так і завезена з-за кордону. Зазначені напрямки отримання нової техніки взаємопов'язані. При теперішній глобалізації економіки технічні досягнення однієї країни легко стають надбанням людства. При такій ситуації розробка нових технічних засобів виробництва не може бути не використана в іншій країні. Отже, фахівці залізничного транспорту України не можуть удосконалювати і творити нові транспортні засоби без урахування світових досягнень у цій галузі. У той же час, якщо виникає необхідність придбати нові транспортні засоби у закордонних виробників, то вітчизняні фахівці повинні оцінювати їх з урахуванням світових науково-технічних досягнень.

Що стосується стану розробки технічних проблем залізничного транспорту, то варто сказати, що Україна має в цьому напрямі значні досягнення. Зокрема заслуговують уваги досягнення ПАТ «Кременчуцький вагонобудівний завод» (КВБЗ). Так, Національний проект «Повітряний експрес» передбачає будівництво швидкісного залізничного пасажирського сполучення між ст. «Київ-Пасажирський» та Міжнародним аеропортом «Бориспіль» [4]. Це перший великий інфраструктурний об'єкт, що реалізується на окупній основі не за бюджетні кошти. Загальна вартість проекту 372, 3 млн доларів США. Кременчуцький ВБЗ у рамках заходу подав на тестову поїздку за маршрутом Полтава – Харків поїзд ЕКр -1. Поїзд продемонстрував свої технічні характеристики: рух зі швидкістю до 160 км/год., роботу системи безпеки та контролю, забезпечення безупинного руху при переході з ділянки із змінним струмом на ділянку з постійним струмом та навпаки, комфортабельність у різних класах вагонів та додаткові зручності для пасажирів. За підсумками тестування представлено звіт, що продемонстрував відповідність потяга технічним параметрам Національного проекту «Повітряний експрес» та зафіксував основні технічні показники електропоїзда. В цьому випадку вибір українського варіанту електропоїзда для Нацпроекту забезпечить конкурентоздатну вартість рухомого складу та, відповідно, проїзного квитка для пасажирів. Енергоспоживання електропоїзда становить близько 2МВт, що запобігає надлишковим витратам та є значно ощадливішим за аналоги, що використовуються в Україні. Отже, українські товаровиробники рухомого складу залізничного транспорту здатні виробляти конкурентоздатну продукцію.

Газета «День» [5] наводить порівняльні дані українського потяга з потягами – конкурентами для «Повітряного експреса» (див. табл. 1).

Наведені дані свідчать, що в цьому випадку український потяг має декілька переваг. Зокрема, він має переваги у швидкості та у вартості вагонів. Керівник

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

«Національного проекту «Повітряний експрес» озвучив основні технічні вимоги до електропоїзда: він повинен мати п'ять або шість вагонів, бути розрахованим на 450 – 500 пасажиромісць і передбачати місця для осіб з особливими потребами.

Таблиця 1. Технічні характеристики потягів – конкурентів для «Повітряного експреса»

Технічні характеристики потягів	ЕКр1, Україна	EJ 675 Skoda, Чехія	Siemens Desiro, Німеччина
Швидкість, км/год	200	160	160
Місць	68	100	88
Ціна вагона, млн грн	20	30	30
Час у дорозі, хвилин	30-40	40-50	Н.д.
Вартість квитка, грн	80	Н.д.	Н.д.
Довжина маршруту, км	37,4	37,4	37,4

Ще один матеріал подає «День» про презентацію нового приміського електропоїзда ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» [6]. У технічній документації зазначено, що відповідно до плану, потяг буде пасажирським і розвивати швидкість 140 кілометрів за годину. Цього достатньо, щоб відповідати технічним завданням «Укрзалізниці» з оновлення приміських поїздів, які вона збирається закупити для заміни старих, як це робить Росія.

Газета повідомляє, що з технічних особливостей поїзд може бути обладнаний як двигуном на постійному, так і на змінному струмі, що дуже важливо для України, де функціонують ці обидві системи. Компонівка поїзда складається з п'яти вагонів із жорстким зчепленням, таким, як у двосистемного швидкісного електропоїзда ЕКр1. У вагонах буде чотири місця для людей з обмеженими можливостями. Крюківський завод вже не вперше працює на випередження, створюючи продукт за свій рахунок.

Зростання ефективності праці забезпечує підвищення реального продукту і доходу, а тому воно є дуже важливим показником економічного зростання країни [7]. Оскільки збільшення суспільного продукту в розрахунку на душу населення означає підвищення рівня споживання, а отже, і рівня життя, то економічне зростання на основі підвищення продуктивності праці стає однією з головних цілей держав з соціальною орієнтацією економіки. Значення показника продуктивності праці полягає в тому, що країни з найвищою продуктивністю, а не з найбільшими матеріальними й енергетичними ресурсами, стають світовими лідерами як у економічному, так і у соціальному розвитку.

Про можливості запровадження залізничним транспортом нової техніки свідчить інформація, поміщена в газеті «Урядовий кур'єр» [8]. Так, на новий рівень стандартизації залізничної техніки рекомендує перейти заводам – виробникам Міністерство інфраструктури України. Якщо підприємства транспортного машинобудування виготовлятимуть продукцію згідно з міжнародним стандартом залізничної промисловості IRIS (International Railway Industry Standard), це дасть їм змогу значно підвищити якість, безпечність та конкурентоспроможність вітчизняної продукції. Якщо українські виробники пристануть на цю пропозицію, у впровадженні євро стандарту братимуть участь сертифікаційні центри Мінінфраструктури. Найкомпетентніший у цій сфері Дніпропетровський орган

сертифікації залізничного транспорту. Саме це державне підприємство візьме на себе консультативну підтримку тих виробників, які вирішать отримати сертифікат IRIS. Воно ж вестиме реєстр таких виробників, а також проводитиме моніторинг організацій, що можуть допомогти у розробленні та впровадженні стандарту у виробництво.

Під продуктивністю праці в широкому значенні в сучасній економічній теорії розуміють співвідношення між випуском товарів у вигляді продукції і послуг, з одного боку, і витратами праці на цей випуск, з іншого [7, с. 358]. Цей показник називають багатофакторною продуктивністю, маючи на увазі, що на неї впливають практично усі фактори виробництва.

Зростання продуктивності праці в свою чергу забезпечує зростання добробуту працюючих, зростання кількості продукції та послуг, їх прибутковості, зростання можливостей для інвестицій в інноваційні процеси. Отже, зростання продуктивності праці впливає не лише на соціальні процеси в країні, але й на її економіку, конкурентоздатність, обороноздатність, а для України – ще й незалежність. Тому країни з розвинутою ринковою економікою зосереджують зусилля національної економіки в першу чергу на зростання продуктивності праці. Вони створюють спеціальні установи, що розробляють технології управління процесами зростання продуктивності праці. Зокрема, у західній Європі багато національних центрів продуктивності праці об'єднуються Європейською асоціацією національних центрів продуктивності праці. Таким же чином у Південно-Східній Азії діє Азіатська організація продуктивності праці, а у США – Американський центр продуктивності праці тощо.

В усьому світі враховується те, що для зростання продуктивності праці необхідний науково-технічний прогрес для озброєння працюючих високопродуктивними знаряддями праці. Але з іншого боку для науково-технічного прогресу і розвитку виробництва важливим є зростання продуктивності праці.

Переважна більшість читачів скоріше за все переконана (і це є результатом неокласичної економічної освіти), що без збільшення продуктивності праці неможливо підняти середню заробітну плату в країні. Цю максиму постійно нагадують всім урядам України і вони, своєю чергою, це «роз'яснюють» громадянам [9, с. 8]. Як результат, враховуючи, що в макроекономічному вимірі продуктивність праці в країні майже не зростає, збільшення зарплати стримується, й на сьогодні рівень оплати праці в Україні є найнижчим в Європі.

Ніби все тут є зрозумілим. Але саме Шумпетер більше 100 років тому в цій своїй книзі, показав, що економіка, яка орієнтована на відтворення й розвиток традиційної структури виробництва, не може суттєво збільшувати своє багатство й суспільний добробут, бо розвиток традиційних конкурентних ринків з часом обмежує створення нової доданої вартості в масштабах країни.

Належна оплата праці сприяє залученню бажаних кадрів з відповідним рівнем освіти, належним віком, з іншими позитивними оцінками. Тому зростання рівня оплати таки здатне вплинути на продуктивність праці. А такі підготовлені кадри здатні залучати нову досконалу, високопродуктивну техніку. Проте здійснений Шумпетером аналіз [9] показує, що зростання національної (валової) доданої вартості може забезпечити лише інноваційний розвиток, що власне й зумовлює тип розвитку економіки, що його Шумпетер називав «динаміка». В макроекономічному вимірі показник продуктивності може динамічно зростати передусім завдяки

створенню нових вартостей новою, інноваційною продукцією. Просте збільшення обсягів випуску традиційних виробництв, хай і в режимі зростання продуктивності праці, не дає потужного ресурсу для динамічного розвитку країни.

Для характеристики методу, за допомогою якого Шумпетер розкриває сутність своєї теорії як наукової парадигми іншої якості, доречно використати метафору Шумпетера: скільки не удосконалюй диліжанси, залізничного потягу не отримаєш. Таким «диліжансом» у його книзі є традиційна неокласична теорія, яка в центр уваги ставить проблему досягнення рівноваги на всіх ринках. Шумпетер звертає увагу на те, що в таких умовах економічні потоки утворюють замкнутий колообіг, в якому немає місця процесам розвитку.

У книзі автор доводить, що заощадження не можуть виступати фінансовим джерелом економічного зростання в усталеному економічному колообігу. На перший погляд, таке теоретичне узагальнення видається парадоксальним, але висновок Шумпетера, що заощадження стають джерелом розвитку тільки за фінансування нових методів виробництва («нових комбінацій»), сьогодні переконливо підтверджується фактами [9, с.11].

Розглядаючи категорію «кредиту» в контексті його впливу на «справжній» економічний розвиток, Шумпетер дійшов висновку, що його читач, який від початку ознайомлення з книгою, вже очікує: кредит дає економічний сенс для цілей розвитку тільки в разі надання його підприємцеві-інноватору, який скеровує економічну систему в нові канали. Більше того, лише в такий спосіб надання кредиту взагалі може відбутися економічний розвиток з усталеного колообігу стану досконалої рівноваги. Звідси випливає виняткове значення кредитної системи для забезпечення зростання добробуту країни. І звідси випливає приголомшливий для багатьох висновок, що фінансовим ресурсом інноваційного процесу можуть бути лише кредитні гроші, які надаються під майбутні блага. Це знімає й дає відповідь на «вічне» питання, що його ставлять політики й більшість експертів щодо можливості запровадження інноваційної моделі економічного зростання «Де взяти гроші на інноваційний розвиток?». Відповідь Шумпетера – «нові комбінації» самі забезпечують себе фінансовими ресурсами через створювання нової купівельної спроможності підприємців для втілення інновацій. Але в цьому випадку важливо, щоб це були справжні інновації, а не імітація для звітності.

Висновки та пропозиції. Коли здійснюються дослідження процесів зростання продуктивності праці, то в першу чергу звертають увагу на чинники зростання продуктивності праці. Серед цих чинників виділяють матеріально-технічні, соціально-економічні та організаційні [10]. Але ж зростання продуктивності праці із свого боку впливає на ці ж чинники, проте при цьому згадують лише те, що зростання продуктивності праці впливає на зростання добробуту працюючих, зниження витрат на виробництво, зростання рентабельності виробництва. Зокрема на ці показники впливає економія чисельності працюючих.

В той же час за рахунок удосконалення організації праці здійснюється удосконалення організації виробництва та удосконалення процесів управління виробництвом. Якщо мова йде про соціально – економічні чинники впливу на продуктивність праці, то з свого боку продуктивність праці викликає можливість поліпшення умов праці, підвищення частки кваліфікованих працівників в загальній чисельності персоналу, зростанню ефективності використання робочого часу, підвищення норм і зон обслуговування, скорочення браку.

Усі зазначені чинники впливу зростання продуктивності праці викликають відповідні зміни у процесах організації виробництва і соціально-економічних процесах усіх видів діяльності людини. Для залізничного транспорту, який використовує велику кількість надзвичайно складних засобів праці, важливо було дослідити, як зростання продуктивності праці впливає на їх удосконалення.

Наші дослідження підтвердили, що зростання продуктивності праці супроводжується запровадженням інновацій в технологічні процеси, переходом на виготовлення нових видів продукції, на використання нових видів сировини і матеріалів. Це, у свою чергу, змінює технічні характеристики виробництв і конструкцій і, на кінець, на технічний рівень виробництва.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Кірна Г. М.* Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. академіка В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
2. *Акіліна О. В., Ільч Л. М.* Економіка праці та соціально-трудові відносини: Навчальний посібник. / О. В. Акіліна, Л. М. Ільч. – К.: Алерта, 2010. – 734 с.
3. *Основи економічної теорії: Підручник / За ред. проф. С. В. Мочерного.* – Тернопіль: АТ «Тарнекс» за участю АТ «НОЙ» та вид-ва «Світ», 1993 – 688 с.
4. *Чи буде повітряний експрес українським // Урядовий кур'єр.* – 1 серпня 2013 р. – № 137. – С.3.
5. *Китайці допоможуть добудувати український потяг // День.* – № 133. – 31 липня 2013 р. – С.7.
6. *«Тарпан» – на «Обрії» // День.* – № 145-146. – 16-17 серпня 2013. – С. 9.
7. *Грішнова О. А.* Економіка праці та соціально-рудові відносини: Підручник. – К.: Знання, 2004. – 535 с.
8. *Кириленко Т.* Залізничники прагнуть міжнародних стандартів // Урядовий кур'єр. – 4 лютого 2014 р. – № 21. – С.7.
9. *Бажал Ю. М.* Передмова до українського перекладу // Йозеф А. Шумпетер. Теорія економічного розвитку. Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу. – К.: ВД «Києво-Могилянська академія», 2011. – 242 с.
10. *Гетьман О. О., Шаповал В. М.* Економіка підприємства: Навчальний посібник. – К.: Цент навчальної літератури, 2006. – 488 с.