

УДК 656.2:331.101.6

Аліна Стукало

ПРОДУКТИВНІСТЬ ПРАЦІ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Визначений показник «Продуктивність праці» та методи його обчислення. Розглянуті основні показники, які використовуються для визначення продуктивності праці на залізничному транспорті й показаний взаємозв'язок темпів зростання продуктивності праці та середньомісячної заробітної плати для пошуку оптимальних управлінських рішень в умовах ринкової економіки.

Ключові слова: продуктивність праці, середньомісячна заробітна плата, залізничний транспорт.

Определен показатель «Производительность труда» и методы его вычисления. Рассмотрены основные показатели, используемые для определения производительности труда на железнодорожном транспорте и показана взаимосвязь темпов роста производительности труда и среднемесячной заработной платы для поиска оптимальных управленческих решений в условиях рыночной экономики.

Ключевые слова: производительность труда, среднемесячная заработная плата, железнодорожный транспорт.

Indices of «Labor productivity» and methods of it calculation. The main indicators used to determine productivity in railway transport and the relationship shown growth rates of labor productivity and the average wage for finding optimal managerial decisions in a market economy.

Keywords: productivity, average wages, railway transport.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України, як єдиний, безперервний у часі та просторі виробничо-технологічний комплекс, обслуговує практично всі регіони України, є найбільш надійним, а в деяких випадках єдиним засобом сполучення і забезпечує перевезення вантажів і пасажирів у необхідних для економіки держави обсягах.

Історично залізничний транспорт має розгалужену структуру експлуатаційних підрозділів, які взаємодіють у єдиній технології, становлять складний багатогалузевий комплекс, що розподіляється за різними видами діяльності.

Серед факторів організації виробництва, насамперед, виділяються трудові ресурси, оскільки саме витрати на оплату праці та більшість податків складають значну частку у витратах залізниць і структурних підрозділів залізничного транспорту. Тому в умовах ринкової економіки одним із головних завдань галузі є подальше удосконалення управління трудовими ресурсами на залізницях, підприємствах і в структурних підрозділах галузі.

© Стукало А. В., 2014

У зв'язку з необхідністю забезпечення стабільної роботи залізничного транспорту в сучасних умовах слід вважати доцільним у комплексі заходів з управління трудовими ресурсами звернути увагу на показник «Продуктивність праці», використовуючи його як орієнтир для подальших перетворень як в організації виробництва і перевезень, так і в складі виробничих структур на залізницях.

Як показує світовий досвід, саме продуктивність праці повинна і може стати найбільш універсальним і наочним показником ефективного використання трудових ресурсів залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням підвищення продуктивності праці, вдосконалення показників її вимірювання приділяли значну увагу такі вчені, як Є.Г. Антосенков, Є.І. Капустін, Д.М. Карпунін, В.Г. Костаков, Л.А. Костін, О.О. Котляр, В.В. Куліков, Ї.С. Маслова, А.І. Мілюков, Г.А. Пруденський, О.І. Рузавіната ін.

Метою даної статті є визначення взаємозв'язку темпів зростання продуктивності праці та середньомісячної заробітної плати на залізницях України для пошуку і прийняття оптимальних управлінських рішень, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності, рентабельності експлуатаційної діяльності та удосконалення управління трудовими ресурсами на залізничному транспорті в умовах ринкової економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. В умовах становлення і подальшого розвитку ринкових відносин у державі та розпочатого процесу реформування залізничного транспорту набуває особливого значення завдання вдосконалення системи розрахунків продуктивності праці із застосуванням як натуральних, так і вартісних показників.

Продуктивність праці – один з основних показників, який дає можливість аналізувати і оцінювати ефективність використання трудових ресурсів залізниць, галузевих управлінь та їх структурних підрозділів в процесі забезпечення перевезень та надання послуг з метою досягнення необхідного кінцевого економічного результату [1].

Методи обчислення продуктивності праці на залізничному транспорті України безпосередньо залежать від способів визначення обсягів надання транспортних послуг. Таких методів у практиці існує декілька: натуральний, трудовий і вартісний.

Зазначимо, що сутність натурального методу полягає в тому, що обсяги продукції або робіт, а також продуктивність праці обчислюються в натуральних одиницях. Цей метод може широко застосовуватися для визначення продуктивності праці на окремих робочих місцях, в бригадах, дільницях, де виробляється однорідна продукція або де виконується однорідна робота.

Трудовий метод використовується також на робочих місцях, у бригадах або в окремих дільницях і цехах, де обсяги продукції чи робіт обчислюються в науково обґрунтованих норма-годинах, які тривалий час можуть залишатися незмінними. Хоча це досить точний метод, але він має обмежене застосування, оскільки тривала незмінність нормативів суперечить необхідності перегляду їх в міру потреби в організаційно-технічних заходах удосконалення виробництва.

Вартісний метод базується на застосуванні вартісних показників обсягів готової продукції, виконаних робіт, наданих послуг у грошовому вимірі.

На залізницях України використовується натуральний метод обчислення продуктивності праці. Основним показником для визначення продуктивності праці згідно з діючою методикою прийнято «Обсяги приведеної продукції для розрахунку продуктивності праці», який визначається як сума обсягів вантажних перевезень в та-

рифних тонно-кілометрах, вантажообігу порожніх приватних та орендованих вагонів в тарифних тонно-кілометрах та подвоєного пасажирообігу.

За останні роки (2007–2013 рр.) виконання цього показника відбувалося досить нестабільно з помітним коливанням по окремих роках, як це показано на рис. 1 [2].

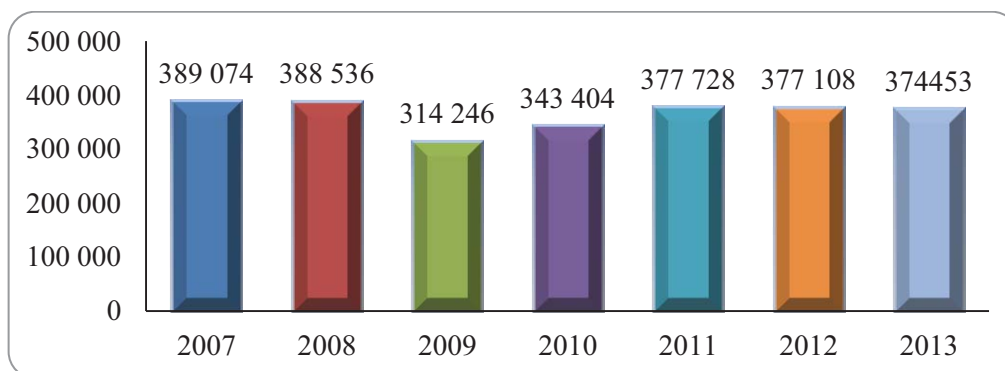


Рис. 1. Обсяги приведеної продукції для визначення продуктивності праці по залізницях України, млн приведених т-км

Найвищий обсяг перевезень по залізницях за вказаний період часу був досягнутий у 2007 р. – 389,1 млн приведених тонно-км, що на 12 % більше попереднього 2006 р., найменший – у 2009 р. у зв'язку з кризовою ситуацією в країні. З 2010 р. обсяги перевезень щорічно зростають, але не досягають рівня 2007 р.

Другий чинний і важливий показник, що задіяний на сьогодні для визначення продуктивності праці є середньооблікова кількість працівників на залізничному транспорті. Визначається продуктивність праці не по загальній кількості працівників, зайнятих у звичайній діяльності залізниць, а по середньообліковій кількості працівників, які віднесені на перевезення. Різниця між цими двома показниками складає від 10 до 11 тисяч осіб на Донецькій, Придніпровській і Південно-Західній залізницях і в межах 7-8 тисяч осіб на Одеській, Львівській і Південній залізницях відповідно.

В цілому по галузі ця різниця склала у 2013 р. 53 962 особи, що становить 16,2 % загальної чисельності. Це досить значна кількість працюючих, яка не враховується при визначенні продуктивності праці на залізничному транспорті. Динаміка зміни у відсотках кількості працівників основної діяльності по залізницях України представлена на рис. 2.

Динаміка утримання середньооблікової кількості працівників свідчить про поступове зменшення за 2007 – 2013 рр. контингенту працюючих в цілому по залізницях. Але скорочення середньооблікової кількості працюючих, яке відбулося за ці роки, було недостатнім для забезпечення необхідного рівня продуктивності праці.

Продуктивність праці по залізницях розраховується тільки в перевезеннях як відношення обсягу приведеної продукції, що прийнята для розрахунку продуктивності праці, до середньооблікової кількості працюючих в перевезеннях за певний період часу (місяць, квартал, рік тощо) (рис. 3).

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

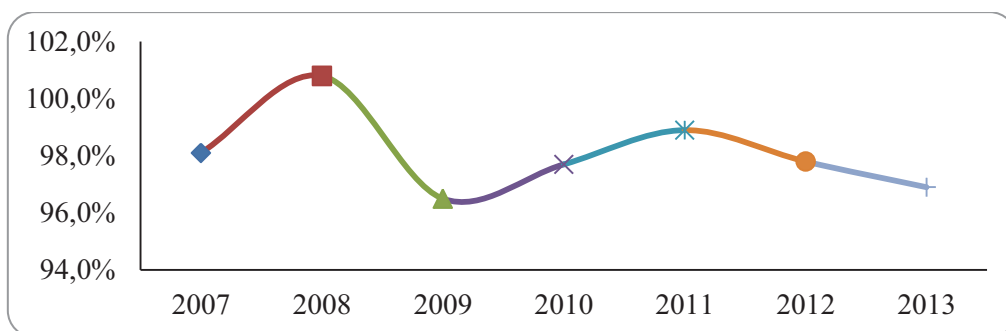


Рис. 2. Динаміка зміни кількості працівників основної діяльності по залізницях України, %

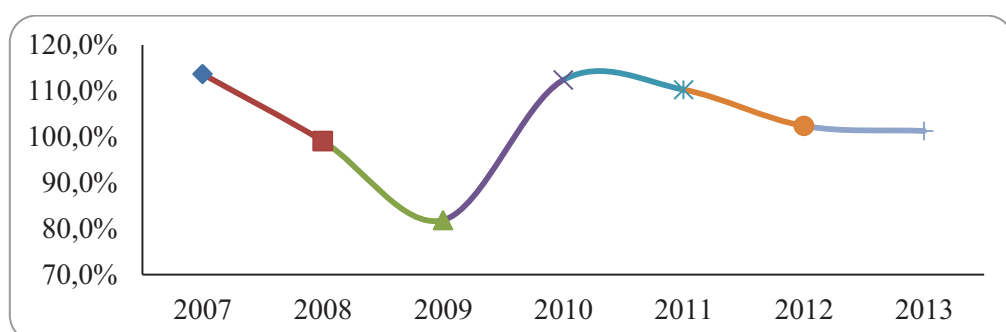


Рис. 3. Динаміка зміни продуктивності праці на залізничному транспорті за 2007-2013 роки, %

Найвищий відсоток зростання продуктивності праці до попереднього року в цілому по залізницях України спостерігався у 2007 р. – 113,7% та в 2010 р. – 112,4%.

Проте далі, у 2008 – 2009 рр. у зв'язку з різким падінням обсягів перевезень, сталося помітне зниження продуктивності праці на всіх залізницях. У 2010 – 2011 рр. падіння рівня продуктивності праці було припинено і вона стабільно стала підвищуватися щороку порівняно з попередніми роками, хоча у 2012-2013 р.р. така динаміка була дещо уповільнена.

У цілому по залізницях темп зростання продуктивності праці за 2007 – 2013 рр. склав 3,0 % і це досить низький рівень з урахуванням того, що середньомісячна заробітна плата працюючих за цей період збільшилась у два рази.

Середньомісячна заробітна плата працюючих, як у звичайній діяльності, так і в перевезеннях з 2007 р. стабільно зростала. При цьому у працюючих в звичайній діяльності вона дещо нижча ніж у перевезеннях (рис. 4).

На рис. 4 показано, що в 2009 р. склався найменший відсоток зростання (до 2008 р. – 102%). Це сталося у зв'язку зі зменшенням фонду оплати праці працівникам галузі через фінансову кризу в країні. Найвищий рівень середньомісячної заробітної плати працівників, зайнятих в звичайній діяльності за 2013 р. на Донецькій (3838 грн) і Південно-Західній (3832,3 грн) залізницях, найнижчий її рівень на Львівській залізниці – 3553 грн.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

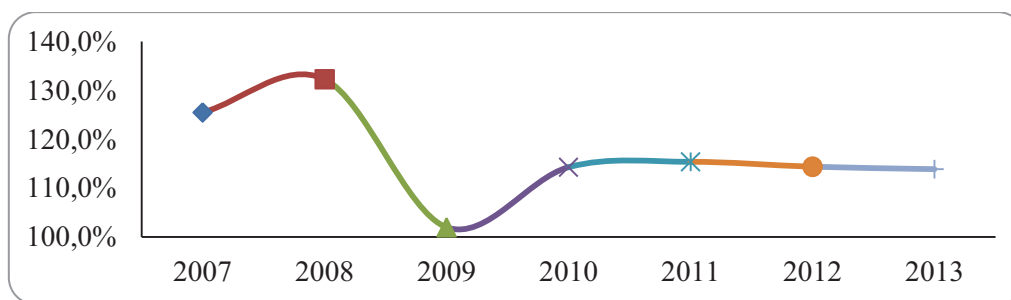


Рис. 4. Динаміка зміни середньомісячної заробітної плати по залізницях України за 2007-2013 роки, %

У порівнянні з 2007 р. середньомісячна заробітна плата працюючих як у звичайній діяльності, так і в перевезеннях на всіх залізницях, крім Львівської, збільшилась майже у 2,1 рази, на Львівській – понад 1,9 разів.

На рис. 5 показано взаємозв'язок темпів зростання продуктивності праці та середньомісячної заробітної плати на залізницях України.

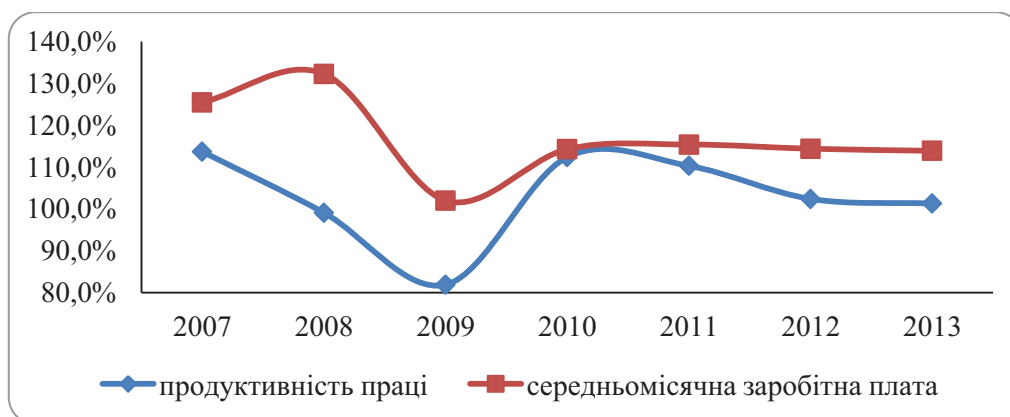


Рис. 5. Темпи зростання продуктивності праці та середньомісячної заробітної плати по залізницях України за 2007-2013 роки, %

Так, найменші темпи приросту продуктивності праці в перевезеннях спостерігаються у 2009 р., що є наслідком економічної кризи як в країні, так і на залізничному транспорті. Пік зростання продуктивності праці припав на 2010 рік – 112,4%.

Середньомісячна заробітна плата зростає більшими темпами, ніж продуктивність праці. У 2008 р. – на 32,3% за рахунок проведення підвищень посадових окладів (тарифних ставок) по графіку, затвердженому Міністром транспорту на 2008 р. У 2009 р. сталося значне падіння її у зв'язку з економічною кризою, а з 2010 р. спостерігається по залізницях тенденція випередження темпів зростання середньомісячної заробітної плати відносно темпів зростання продуктивності праці.

В цілому по залізницях України обсяги перевезень, які приймаються для розрахунку продуктивності праці за період 2007 – 2013 рр. знизилась на 3,1%, середньоблікова кількість працюючих в перевезеннях зменшилась на 5,9% (на 17323 особи), середньомісячна заробітна плата одного працюючого в середньому зросла

більш ніж в 2 рази, продуктивність праці в середньому на одного працюючого збільшилась лише на 3 %.

Однією із принципово важливих вимог в політиці управління трудовими ресурсами є те, що підвищення заробітної плати повинно здійснюватись пропорційно зростанню продуктивності праці. Проте можуть мати місце інші варіанти:

– темпи зростання середньомісячної заробітної плати перевищують темпи зростання продуктивності праці, що може призвести до напруження у фінансово-економічній діяльності підприємства, викликати інфляційні тенденції; проте може стати і чинником стимулювання зростання продуктивності праці;

– темпи зростання середньомісячної заробітної плати відстають від темпів підвищення продуктивності праці, що може спричинити соціальну напругу в трудовому колективі, знизити зацікавленість в результатах праці, вплинути на плинність кадрів тощо.

Висновки та пропозиції. Враховуючи, що витрати на оплату праці та більшість податків з неї складають значну частку у витратах підприємств галузі, з метою оптимізації забезпечення галузі трудовими ресурсами і підвищення рівня фінансово-господарської діяльності на залізничному транспорті необхідно при плануванні показників праці враховувати співвідношення між продуктивністю праці і середньомісячною заробітною платою, що забезпечить випереджаюче зростання продуктивності праці порівняно із зростанням заробітної плати як на залізницях, так і в інших підприємствах галузі, які приймають участь у формуванні доходів залізничного транспорту України.

Застосування показника продуктивності праці в практиці економічного аналізу має також стати досконалим засобом пошуку і прийняття оптимальних управлінських рішень, спрямованих на підвищення рентабельності виробництва, його організаційно-технічної перебудови, успішне і мотивоване маневрування робочою силою, підвищення конкурентоспроможності, визначення цінової політики тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Тимчасові* методичні рекомендації з розрахунку продуктивності праці в цілому в економіці та за видами економічної діяльності, затвержені наказом Міністерства економіки України від 26.12.2008 р. № 916.
2. *Форми* статистичної звітності за 2007 – 2013 рр.: «Звіт про перевезення вантажів, їх пробіги та одержані за них доходи» за формою ЦО-12; «Звіт про розміри міжнародних перевезень вантажів, виконаних залізничним транспортом» за формою ЦО-21; «Звіт про пасажирські перевезення та доходи за видами сполучень» за формою ЦО-22; «Звіт з праці» за формою № 1-ПВ.