

УДК 656.2/331.101.6

Оксана Ногова

**НАУКОВІ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ
ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗРОСТАННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Для подальшого розвитку економіки залізничного транспорту України та підвищення ефективності його діяльності надзвичайно важливо забезпечити зростання продуктивності праці. Здійснені дослідження свідчать, що людству відомі шляхи вирішення цієї проблеми. Їх використання залежить від конкретних умов і видів діяльності.

Ключові слова: продуктивність праці, оплата, нормативно-правові акти, соціальна забезпеченість працюючих, система управління, рівень технології.

Для дальнейшего развития экономики железнодорожного транспорта Украины и повышения эффективности его деятельности чрезвычайно важно обеспечить рост производительности труда. Осуществленные исследования свидетельствуют о том, что человечеству известны пути решения этой проблемы. Их использование зависит от конкретных условий и видов деятельности.

Ключевые слова: производительность труда, оплата, нормативно-правовые акты, социальная обеспеченность работающих, система управления, уровень технологий.

For subsequent development of economy of railway transport of Ukraine and increase of efficiency of his activity it is extraordinarily important to provide growth of the labour productivity. Realizable researches testify that to humanity the known ways of decision of this problem. Their use depends on concrete terms and types of activity.

Keywords: labour productivity, payment, normatively are legal acts, social material well-being of workings, control system, level of technology.

Постановка проблеми. Різні епохи існування людства відрізнялися одна від однієї насамперед за продуктивністю праці. На рівень продуктивності праці впливали досягнення науки і техніки, зміни в світогляді людей, виникнення нових, досконалих знарядь праці. В свою чергу зростання продуктивності праці сприяло зростанню добробуту людей, зростанню можливостей розвитку науки і техніки.

Розвиток людської цивілізації не зупиняється. Виникають нові потреби людини, виникають нові можливості забезпечити зростання добробуту людства. Тому питанням зростання продуктивності праці наукові сили світу приділяють велику і постійну увагу.

На сучасному етапі розвитку економіки України питання зростання продуктивності праці займає особливе місце. На стан економіки України і продуктивності

© *Ногова О. В., 2014*

праці величезний негативний вплив мало її перебування на положенні колонії імперії зла Росії. При її виході з імперії також приймалися заходи для того, щоб її обділити. В часи незалежності України від Російської імперії, імперія продавала Україні енергоносії за найвищими цінами у світі. Така ситуація негативно вплинула на економічний стан усєї країни і в тому числі на економіку транспорту України.

Вирішення проблеми зростання продуктивності праці в сучасних умовах особливо актуальне для залізничного транспорту України. Це надзвичайно потужний підрозділ національного господарського комплексу держави. Він забезпечує поєднання зусиль держави на вирішенні всіх її економічних проблем. Але якщо цей підрозділ сам є недостатньо розвинутим, то відповідно він не зможе надавати належну допомогу для розвитку інших галузей економіки держави. Отже, забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, зростання в ньому продуктивності праці тепер є загальнодержавним завданням, від якого залежить розвиток всього господарського комплексу, кокурентоспроможність його продукції чи послуг, добробут українського народу, обороноздатність та незалежність Української держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Враховуючи наукове і практичне значення проблем зростання продуктивності праці на залізничному транспорті, цій проблемі приділяється багато уваги видатними вченими України та світу. Зокрема дослідження зазначеної проблеми здійснювали Бакаєва І. Г., Гурнак В. М., Пасічник В. І., Підлісний П. І., Сич Є. М.

Для забезпечення зростання продуктивності праці необхідно визначити чинники, що впливають на нього. Таких чинників в будь-якій галузі людської діяльності є багато і їх необхідно виявляти, вивчати та відповідно використовувати. Самі чинники розподіляються на такі, що залежать від господарюючих суб'єктів та такі, що не контролюються підприємством.

Остання група чинників називається зовнішніми і охоплює політичні, економічні, соціальні складові, які визначаються урядовими рішеннями і від яких залежать податкова політика, законодавство про працю, політика цін і оплати праці тощо. Важливим чинником, що впливає на продуктивність праці на залізничному транспорті є рівень попиту на транспортні послуги як на вантажні, так і пасажирські перевезення – так звана кон'юнктура ринку.

Інша група чинників перебуває в основному під контролем конкретного підприємства. Ці чинники пов'язані із характером виробу, наявністю матеріальних ресурсів, в тому числі основних засобів, рівнем технології, рівнем забезпеченості підприємства робочою силою та підготовки персоналу, рівнем досконалості управління і організації праці та виробництва, соціальна забезпеченість працюючих. Ці чинники охоплюють інноваційну діяльність підприємства.

Для забезпечення зростання продуктивності праці на залізничному транспорті важливо застосовувати різноманітні науково-технологічні підходи, які сприяють виявленню можливостей зростання продуктивності праці. Для залізничного транспорту надзвичайно важливим чинником зростання продуктивності праці є забезпечення підгалузі сучасними основними засобами. Проте цей напрямок є таким, що вимагає великих капіталовкладень, бо вагони, локомотиви, інфраструктурні споруди є дорогоцінними. Запровадження інновацій ставить завдання здійснювати виявлення варіантів нових, прогресивних технічних засобів.

В сучасних умовах зростанню продуктивності праці заважає моральна та фізична зношеність основних засобів залізниць, що, у свою чергу, виникло ще в радянсь-

кі часи і триває дотепер. Тому безперечним є те, що основні засоби потребують оновлення як фізичного, так і стосовно прогресивності. Для цього існує досвід інших країн, наукові напрацювання вітчизняних фахівців. Оновлення основних засобів можливе при наявності для цього коштів та необхідних об'єктів техніки – вагонів, локомотивів, будівельних механізмів тощо. Проте стихійно цей процес відбуватися не може і вимагає насамперед визначення стратегії підходів до ефективності та результативності передбачуваних заходів.

Актуальність процесів відтворення основних засобів залізниць України не викликає сумнівів. Тому окремі автори поставили завдання розкрити науково-методичні розробки з цих питань, щоб таким чином сприяти подальшому розвитку важливої підгалузі національного економічного комплексу України [1].

Важливим напрямом вирішення зазначених проблем є розроблення переліку об'єктів засобів основного і допоміжного виробництва, які необхідно виготовити, придбати, побудувати, модернізувати.

У цьому випадку варто зазначити, що Державним науково – дослідним центром залізничного транспорту України (ДНДЦЗТУ) розроблена, а наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1259 від 14 жовтня 2008 року затверджена «Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки». Тому найважливіші проблеми основних засобів залізниць України, які необхідно оновити, знайшла відображення в цій програмі [2].

Зазначена програма спрямована на забезпечення активної частини основних засобів залізниць України (вагони, локомотиви, електропоїзди, дизель-поїзди, рейкові автобуси, спеціальний рухомий склад, колійні машини, спецтехніка відбудовних поїздів), досягнення сучасного рівня технічних засобів та подібного до рухомого складу країн Західної Європи, що дасть змогу зберегти та розширити обсяги залізничних транзитних перевезень та в межах країни, створити умови для довгострокового зростання національної економіки, покращення якості життя населення.

Безперечно, комплексна програма – це велика і важлива праця, проте в ній не передбачені нові конструкції, матеріали, марки рухомого складу, технології тощо, без чого вона не є завершеною. На її підставі необхідно розробляти проекти нових видів рухомого складу, передбачити використання нових матеріалів, конструкцій, технологій.

Важливе джерело фінансування оновлення основних засобів залізниць держава могла б створити, тимчасово не оподатковуючи їхні прибутки, що становить значні суми і може сприяти їхньому економічному зміцненню.

Викладення основного матеріалу дослідження. Залізниці України, як і багато інших галузей та підгалузей національного господарського комплексу, не забезпечують високоефективної діяльності. Причинами тому, як вже зазначалося, є зношеність основних засобів та необхідність значних витрат на їх ремонт і експлуатацію, низька організація праці і процесів виробництва, незабезпеченість фінансовими та матеріальними ресурсами, недостатній попит на транспортні послуги через кризові явища в економіці країни і зубожіння населення. Тому на залізницях існують резерви зростання ефективності виробничих процесів, які необхідно використати насамперед з метою збільшення прибутків, котрі слід спрямовувати на відтворення основних засобів.

Залізничний транспорт України потребує негайного відтворення основних засобів. Безперечно, це процес грандіозний та потребує величезних коштів та зусиль,

проте без реалізації такого проекту неможливе існування залізничного транспорту і, мабуть, економіки України загалом.

Важливим підходом до інноваційного відворення основних засобів залізниць є визначення у кожному виробничому напрямі пріоритетних об'єктів, відновлення яких сприяло б швидшому досягненню поставлених завдань та після їх вирішення вони впливали б на ефективне використання інноваційних підходів на наступні процеси відновлення основних засобів.

Стратегічними напрямами управління інноваційною діяльністю залізничного транспорту з урахуванням рівня зношеності основних засобів повинні стати:

- 1) оновлення парку локомотивів, пасажирських та вантажних вагонів, колій і колійної техніки, інфраструктури та удосконалення ремонтної бази рухомого складу для забезпечення розвитку високошвидкісного руху;
- 2) удосконалення системи управління перевізним процесом і транспортної логістики;
- 3) упорядкування експлуатації й утримання міжнародних транспортних коридорів;
- 4) розробка і впровадження інноваційних супутникових технологій;
- 5) відновлення системи власного транспортного машинобудування;
- 6) створення системи управління якістю послуг, охорони навколишнього середовища.

Наступним чинником, що має особливий вплив на продуктивність праці, є рівень попиту на транспортні послуги. Економічна кон'юнктура транспорту є складовим елементом загальноекономічної системи країни [4]. Вона впливає на стан і розвиток товарних ринків, ринків праці. У свою чергу, ситуація на цих ринках і в різних галузях економіки впливає на кон'юнктуру транспорту.

У зв'язку з цим особливу значимість має глибоке вивчення питань: по-перше, впливу зовнішнього середовища на обсяги послуг, доходи й витрати залізничного транспорту, що у динамічно змінних умовах реформування може виразитися у впливі вже на транспортні компанії; по-друге, оцінки рівня конкуренції на транспортному ринку, що істотно впливає на економічну кон'юнктуру залізничного транспорту.

Не менше актуальним є дослідження зворотного впливу кон'юнктури транспорту на роботу інших галузей і макроекономічну сферу в цілому. При цьому, особливо значимі питання впливу транспорту на ціну товарів, які перевозяться, а також реалізації заходів розвитку транспортної інфраструктури на динаміку соціально-економічного розвитку країни.

Аналіз кон'юнктури залізничного транспорту в період закріплення та розвитку ринкових відносин в Україні повинен ґрунтуватися на таких показниках як вантажообіг і пасажирообіг, оскільки вони є найважливішими показниками, що характеризують економічну кон'юнктуру транспорту. На підставі динаміки цих показників справедливо робити найбільш загальні висновки про її вплив на транспортну кон'юнктуру.

Так, динаміка вантажообігу є індикатором стану промисловості, а динаміка пасажирообороту – рівня реальних доходів населення, тобто на основі аналізу вантажообігу й пасажирообігу припустимо робити висновки про макроекономічну систему. Крім цього, детальний аналіз економічної кон'юнктури залізничного транспорту повинен врахувати динаміку факторів, що впливають на вантажообіг і пасажирообіг, починаючи з факторів «першого порядку» (обсяг і дальність перевезень) і охоплюючи потім такі фактори, як зміна структури виробництва й збуту промис-

лової продукції, рухливості населення й т.д. Тобто, аналіз економічної кон'юнктури залізничного транспорту повинен виконуватися у взаємозв'язку з аналізом кон'юнктури інших галузей економіки й соціально-економічних показників на принципі системності.

Оцінка кон'юнктури залізничного транспорту повинна розглядатися з позиції впливу на економіку у вигляді тарифного навантаження на ціни виробника готової продукції та з позиції впливу на результат діяльності залізничного транспорту під дією макроекономічних змін.

Основною побудови цін на транспортні послуги на базі їхньої споживої цінності є розуміння того, що саме і як створює таку цінність для пасажирів. У цьому сенсі обмеження традиційних технік дослідження ставлення споживачів до цін підштовхує до їх адаптації і модифікації, пошук нових інструментів.

На залізничному транспорті світу проведення емпіричних цінових досліджень зустрічається рідко. Випадки пристосування до галузевої специфіки методів досліджень ставлення споживачів до ціни, і, тим більш, розроблення нових – взагалі є поодинокими. З іншого боку, сучасні тенденції розвитку залізниць у країнах ЄС вказують на доцільність таких розробок [5].

Серед факторів, що впливають на ефективне ціноутворення у визначенні плати за користування залізничною інфраструктурою, вважаємо виокремити такі:

- для ринку вантажних перевезень – розмір ринку та ступінь конкуренції між його учасниками;
- застосування політики забезпечення ефективності використання інфраструктури, а також продуктивного оперування вагонним парком;
- наявність визначеної структури ціноутворення та її впливу як на власника інфраструктури, так і на операторів рухомого складу;
- взаємозв'язок між використанням інфраструктури та витратами на її забезпечення;
- інституційне та регуляторне забезпечення.

Визначення розміру плати за використання об'єктів інфраструктури має розвиватися відповідно до напрямів:

- ціни можуть бути оголошені заздалегідь;
- ціни можуть обговорюватися з подальшим затвердженням у відповідних інстанціях та, можливо, ґрунтуватися на довідкових, або стандартних цінових рівнях;
- ціни можуть виходити із цінової пропозиції, або аукціонного підходу [6].

Відповідно до міжнародного досвіду, розмір плати за інфраструктуру повинен покривати граничні витрати, більша частина яких розраховується за статистичними даними. Зауважимо, що в деяких країнах цей баланс відсутній, тому, зважаючи на різницю у доходах від продажу, пропускну здатності для вантажних та пасажирських операторів перевезень, зберігається практика перехресного субсидування, що негативно впливає на розвиток транспортного ринку.

Фінансування розвитку залізничної інфраструктури можливе лише або за рахунок збільшення рівня тарифів, або завдяки державним джерелам. Крім того, за умов застосування принципів державно-приватного партнерства інвестором конкретних інфраструктурних проектів може виступити також приватний капітал. Разом з тим, розмір тарифів встановлюється та контролюється відповідними державними органами, оскільки, відповідно до чинного законодавства, тарифи на послуги природних монополій, до яких належить і залізничний транспорт, підлягають держав-

ному регулюванню. Залучення приватних інвестицій виправдано лише за умови застосування довгострокових, концесійних або інших механізмів, що гарантують інвесторам не лише повернення вкладених коштів, а й отримання ними прибутку. Варто додати, що відповідно до економічних інтересів приватних інвесторів, збільшення тарифів зменшить привабливість інфраструктурних проектів. Таким чином, найбільш імовірно, що проблемами вдосконалення та поліпшення діючої залізничної інфраструктури, яка є складовою природної монополії, що є в у державній власності, має опікуватися саме держава. Зауважимо, що пошук додаткових фінансових надходжень не повинен базуватися на збільшенні розмірів тарифів, варто залучити інші механізми фінансування.

Функціонування державних органів управління в будь-якій країні світу забезпечують бюджети, які наповнюються податками, зборами, іншими платежами, що сплачують юридичні та фізичні особи [7].

Податок – це сукупність грошових відносин, що виникають між державою і юридичними та фізичними особами у зв'язку з відчуженням і привласненням нею частини вартості національного продукту й утворення централізованих державних фінансових ресурсів.

Практика свідчить, що наслідком збільшення ставок і маси стягнених державою податків завжди є збільшення інфляційних тенденцій, що призводить до зростання цін або, через скорочення попиту, внаслідок зростання цін веде до погіршення фінансового стану господарюючих суб'єктів, і характеризується подальшим поглибленням кризи і спадом виробництва у загальноекономічному масштабі.

Однією з основних функцій, які виконують податки, є формування бюджетів усіх рівнів. Бюджет – це грошові доходи й витрати держави, підприємства, організації на певний період, розписані за статтями і затверджені і установленому порядку. Саме бюджет дає можливість державі виконувати її функції. За рахунок бюджетів фінансується не тільки державний апарат, а й такі заходи та програми, які не під силу конкретному суб'єкту, або необхідність яких важко пов'язати з потребами конкретної особи. Вони швидше потрібні в цілому суспільстві: утримання армії і підтримання обороноздатності країни, підтримка окремих галузей економіки, будівництва доріг, фінансування невиробничої сфери (наука, освіта, медицина тощо).

Запровадження Податкового кодексу в Україні, реалізація передбачених кодексом принципів оподаткування дає можливість збільшити доходи як Держбюджету, так і платників податків, що сприяє забезпеченню розвитку економіки та ринкових перетворень у країні, а підприємства країни стануть більш привабливими для іноземних інвесторів. При цьому розрахунок податкового навантаження підприємств залізничного транспорту доцільно проводити використовуючи такі методи, які дозволять врахувати особливості діяльності кожного структурного підрозділу галузі.

Важливим фактором економічного зростання є людські ресурси. Людина стає центром відтворювального процесу, вона є джерелом нових ідей, інновацій. В Україні кількість населення неухильно зменшується. Крім того, у його структурі зростає частка непрацездатних осіб. Тому потрібні превентивні заходи щодо пом'якшення негативного впливу цих процесів, тобто такі, які сприяли б покращенню їх конкурентоспроможності [8].

Всесвітній економічний форум визначає конкурентоспроможність, як набір інститутів, політичних заходів і критеріїв, що обумовлюють рівень продуктивності країни. Більш конкурентоспроможна економіка забезпечує своїм громадянам і вищий рівень доходів та добробуту.

Зрозуміло, що і продуктивність праці і конкурентоспроможність залежать від низки факторів, зокрема стану інфраструктури, освітнього рівня працівників та ефективного управління менеджменту. Іншими словами, це вид діяльності щодо управління людьми в найрізноманітніших організаціях, важлива функція, без якої неможлива цілеспрямована діяльність будь-якої соціально-економічної, організаційно-виробничої системи (підприємства, організації).

Зростання популярності вищої освіти сприяло підвищенню питомої ваги працівників з вищою освітою в загальній чисельності зайнятих, яка у більшості регіонів України перевищує 50%. Освіта, як відомо, збільшує ефективність праці кожного окремого працівника. Люди з низькими рівнем освіти можуть виконувати лише нескладну фізичну роботу. Вони більш складно пристосовуються до сучасних виробничих процесів і технологій. Нестача освіти може стати перешкодою для розвитку бізнесу, а підприємствам стає все складніше випускати конкурентну продукцію. В умовах ринкових відносин для подолання цих проблем важливо не лише підвищувати рівень професійної підготовки фахівців, а й забезпечувати нарощування обсягу висококваліфікованих працівників, здатних адаптуватися до змінюваних умов ринку і зростаючих потреб системи.

Системно організований процес відтворення та ефективного використання персоналу будь-якої самоврядної організації, сутність якого розкривається через управління працею, кадрами і соціально-демографічними процесами.

Ще на початку ХХ ст. Анрі Файоль запропонував спеціальні правила управління персоналом у вигляді посадових вимог до керівника, який ефективно володів глибоким знанням свого персоналу; звільняти нездатних ефективно трудитись; проводити наради з провідними фахівцями для досягнення єдності управління та узгодження зусиль; добиватись, щоб серед персоналу панував дух ініціативи, усвідомленої відповідальності [8].

Останньому, на наш погляд, сприяє Концепція достойної праці, розроблена МОП на основі «Програми цілей тисячоліття ООН» як пріоритету її діяльності у ХХІ столітті. Її основними ознаками є: продуктивна діяльність чи праця, здатні забезпечити конкурентоспроможність країни, справедливі доходи працівників, безпека на робочому місці, соціальний захист населення, перспективи особистого зростання.

Управління економічним розвитком, спрямованим на підвищення конкурентоспроможності національної економіки, – це орієнтована на конкретні дії роботи керівництва, зокрема проведення організаційних змін щодо підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Ефективна система соціально-трудових відносин є одним із головних чинників визначення темпів економічного розвитку, рівня конкурентоспроможності національної економіки, якості життя і благоустрою населення держави. Сучасні соціально-економічні перетворення обумовили формування певних тенденцій у трудовій сфері, що відповідають сучасному етапу розвитку держави, проте вони не завжди сприяють активізації трудової діяльності населення [9].

Розвиток приватного сектору господарювання, поява підприємств з інноваційними методами і формами управління сприяли перерозподілу трудових ресурсів між формальними і неформальними секторами економіки, а також трансформаційним змінам у соціальній структурі суспільства, залученню до неформального сектору всіх соціальних груп економічно активного населення.

У сучасній соціально-економічній системі України сформувалися тенденції розвитку соціально-трудових відносин як позитивного, так і негативного характеру. До основних змін можна віднести:

- появу нових форм та видів трудової діяльності;
- зростання матеріальних потреб населення;
- формування підвищеної зацікавленості з боку найманих працівників щодо конкурентоспроможності на ринку праці;
- підвищення рівня інтенсивності праці, конкурентності й активності збереження робочих місць;
- значні масштаби тіньового сектору економіки та відсутність контролю за дотриманням трудового законодавства;
- формування соціально-трудових відносин без дотримання належного державного регулювання;
- низький рівень соціального захисту та недосконалість механізму регулювання оплати праці;
- поширення значної диференціації рівня заробітної плати.

У нинішній соціально-економічній ситуації триває процес роздержавлення та ліквідації державної монополії на залучення й використання робочої сили, у результаті чого ринок праці став більш гнучким щодо її мобільності. Утворилися різні форми власності і господарювання, що обумовили нові умови для вибору сфери трудової діяльності, їх форм та видів, а також прогресивні види зайнятості. Процес роздержавлення та приватизації привів до трансформаційних перетворень в економічній структурі, значного скорочення загальної чисельності організацій і підприємств державної форми власності.

Через структурні зміни в соціально-економічній системі України відбувалася переорієнтація найманої робочої сили з вузької спеціалізації та кваліфікації на поступову універсалізацію та професійне вдосконалення зростання ролі сучасних корпорацій у приватному секторі економіки; розширення поля трудової діяльності у таких сферах, як фінансово-кредитна, торгівля нерухомістю, відпочинок і туризм, освіта, охорона здоров'я. Ці процеси позначилися на характері праці та відносинах, що визначають якість трудового життя.

Залучення працівника до соціально-трудової діяльності та зацікавленість в ефективних результатах праці пов'язані насамперед із власними матеріальними потребами найманого працівника. В результаті трудової діяльності він прагне отримати винагороду та покращити якісні характеристики свого життя. Це формує його мотиваційний рівень ставлення до роботи, виробничі і фінансові результати. Підвищення рівня матеріальних потреб вимагає зростання темпів виробництва продукції та благ, покращення їх кількісних та якісних характеристик.

У сучасній системі зайнятості та соціально-трудових відносин актуалізується завдання підвищення конкурентоспроможності робочої сили. Розвиток приватного сектору економіки, упровадження новітніх технологій, розгортання нових видів виробництва потребують залучення висококваліфікованих працівників із професійною підготовкою широкого профілю, здатних до постійного самовдосконалення [9].

Конкурентоспроможність робочої сили та вимоги роботодавців часто потребують перекваліфікації, компенсування чи відновлення втрачених навичок, підвищення кваліфікації кадрів, а отже, збільшення інвестування в людський капітал тощо. Сучасні організації та підприємства часто скорочують або ліквідують систе-

му підготовки та перепідготовки кадрів через брак коштів або недооцінку майбутніх перспектив, оскільки вони не мають зобов'язань, підкріплених законодавчою базою, щодо здійснення системи заходів спрямованих на підвищення якості робочої сили.

Сучасні умови національної економіки сприяли формуванню тіньового сектору економіки, що суттєво вплинуло на розвиток системи соціально-трудових відносин. Відсутність прозорих механізмів регулювання та використання робочої сили призвела до:

- ненадходження коштів у державний бюджет;
- неспроможності повною мірою дослідити сучасний стан ринку праці та зафіксувати реальні показники;
- втрати контролю за дотриманням норм трудового законодавства.

Тіньовий сектор економіки є привабливим для найманих працівників через пропонування вищої заробітної платні, спрощення або відсутність оподаткування заробітку. Негативним наслідком цього є відсутність офіційного оформлення, соціальних відрахувань та соціального захисту.

Тіньова форма зайнятості, з одного боку, сприяє зростанню доходів найманих працівників, з іншого – орієнтується на недовготривалі соціально-трудові відносини, зниження трудової активності, розвиток деформацій у цій сфері.

Метою державного регулювання системи соціально-трудових відносин є створення гарантій та правового захисту як найманому працівнику, так і роботодавцю. Сучасна соціально-трудова сфера характеризується недотриманням на належному рівні трудового законодавства. В першу чергу, права найманого працівника захищає трудовий договір, в якому зафіксовано розмір заробітної платні, тривалість робочого дня, відпустки.

Розвиток соціально-трудових відносин перебуває під впливом структурних змін у національній економіці. Відбувається поділ трудового потенціалу між різними секторами економіки, що мають кардинально різні умови праці та взаємодії, а також непропорційна диференціація заробітної плати, зміни у професійно-кваліфікаційній структурі робочої сили в напрямі збільшення частки кваліфікованих працівників. Наразі в суспільстві приділяється велика увага проблемам становлення малого і середнього бізнесу та формування приватного капіталу, що створить нові можливості для економічного розвитку країни, зміцнення добробуту населення, зростання чисельності працездатного населення.

Висновки та пропозиції. Наші дослідження показали, що в країні, і в тому числі на залізничному транспорті, існують значні проблеми із ростом продуктивності праці. Разом з тим дослідження свідчать, що теоретикам і практичним працівникам відомо багато напрямів і методів зростання продуктивності праці. В той же час у кожному конкретному випадку і конкретній галузі діяльності повинні бути обґрунтовані і вибрані свої підходи і інструменти. В тому числі на залізничному транспорті і його конкретних підрозділах необхідні найрізноманітніші напрями і методи для забезпечення зростання продуктивності праці.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Стасишен М. С., Ярмолицька О. В.* Інвестиційно-інноваційні проблеми залізничного транспорту України // Національне господарство України: теорія та практика управління: Збірник наукових праць Національна академія наук України. Державна установа «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України». – К.: 2012. – С.12-18.
2. *Комплексна* програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки [Самсонкін В. М., Гончаров О. М., Грищенко С. Г. та ін.]. – К.: ДНДЦЗТУ, 2009. – 300 с.
3. *Стасишен М. С., Ярмолицька О. В.* Концептуальні засади інноваційного відтворення основних засобів залізниць України // Економіка і управління. Збірник наукових праць ДЕТУТ: Вип. 19. Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С.174 – 182.
4. *Широкова О.* Теоретичні основи дослідження кон'юнктури залізничного транспорту. // Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Випуск 19. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С.149-153.
5. *Бакалінський О.* Дослідження ставлення пасажирів до ціни на перевезення перспективними видами залізничними рухомого складу // Серія «Економіка і управління». Збірник наукових праць ДЕТУТ: Вип. 19. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 236-241.
6. *Чеховська М.* Шляхи визначення плати за використання залізничної інфраструктури // Збірник наукових праць ДЕТУТ Серія «Економіка і управління». Вип.19. – Частина 1. – К.: 2012. – С.190-194.
7. *Макаренко М. В., Труханов Ю. П.* Податкова система як елемент забезпечення реалізації податкової політики держави // Збірник наукових праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Випуск 19. – Частина 1. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С.118-123.
8. *Куценко В. І., Свтушенко Г. І.* Менеджмент-важливий чинник підвищення конкурентоспроможності національної економіки // Національне господарство України: теорія та практика управління. збірник наукових праць // Державна установа «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України» К.: ДУ ІЕПСР НАН України, – 2012. – С. 9-33.
9. *Нечитайло Т. Ю.* Вплив трансформаційних процесів на сучасні тенденції розвитку соціально-трудових відносин / Національне господарство України: теорія та практика управління. збірник наукових праць // Державна установа «Інститут економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України». – К.: ДУ ІЕПСР НАН України. – 2012. – С. 221-225.