

УДК 629:331.101.6

*Аліна Стукало, к. е. н.
(старший викладач кафедри «Вагони та вагонне господарство», Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

**МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РОЗРАХУНКУ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ
У ВЗАЄМОЗАЛЕЖНОСТІ ВІД СЕРЕДЬНОЇ ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ
ВАРТІСНИМ МЕТОДОМ**

У статті запропоновано новий підхід до розрахунку показника «продуктивність праці» у взаємозалежності від заробітної плати вартісним методом та обґрунтовано його доцільність. Автором проаналізовано діючий на залізницях натуральний метод розрахунку продуктивності праці та зазначено його недоліки. Існуюча відокремленість показників обсягів робіт по галузевих господарствах та між виробничими групами працюючих в господарствах, умовність віднесення їх до перевезень, не дозволяє побачити і врахувати загальні трудовітрати, необхідні або фактично понесені, щоб досягти певного кінцевого результату при забезпеченні процесу перевезень в галузі, на залізниці або на залізничному транспорті в цілому. Аналіз показників середньомісячної заробітної плати та продуктивності праці при визначені її в натуральному і вартісному виразі за період 2007 – 2013 рр. дозволяє зробити висновок, що продуктивність праці доцільно визначати у вартісному виразі як доход від основної діяльності одного працівника. При визначені продуктивності праці залежно від доходів основної діяльності залізниць України і фактичної середньооблікової кількості працюючих в основній діяльності можливе зростання продуктивності праці за той же період майже удвічі, тобто зростання середньомісячної заробітної плати одного працюючого в основній діяльності відповідатиме зростанню продуктивності праці.

Ключові слова: продуктивність праці, заробітна плата, вартісний метод, залізничний транспорт.

*Алина Стукало, к. э. н.
(старший преподаватель кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство», Государственный экономико-технологический университет транспорта)*

**МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАСЧЕТА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ
ТРУДА ВО ВЗАЙМОЗАВИСИМОСТИ ОТ СРЕДНЕЙ ЗАРАБОТНОЙ
ПЛАТЫ СТОИМОСТНЫМ МЕТОДОМ**

В статье предложен новый подход к расчету показателя «производительность труда» во взаимозависимости от заработной платы стоимостным методом и обоснована его целесообразность. Автором проанализирован действующий на железных дорогах натуральный метод расчета производитель-

© Стукало А. В., 2014

ности труда и указаны его недостатки. Существующая обособленность показателей объемов работ по отраслевым хозяйствам и между производственными группами работающих в хозяйствах, условность отнесения их к перевозкам не позволяет увидеть и учесть общие трудозатраты, необходимые или фактически понесенные, чтобы достичь определенного конечного результата при обеспечении процесса перевозок в области, на железной дороге или на железнодорожном транспорте в целом. Анализ среднемесячной заработной платы и производительности труда при определении ее в натуральном и стоимостном выражении за период 2007 – 2013 гг. позволяет сделать вывод, что производительность труда целесообразно определять в стоимостном выражении как доход от основной деятельности одного работника. При определении производительности труда в зависимости от доходов основной деятельности железных дорог Украины и фактической среднесписочной численности работающих в основной деятельности возможен рост производительности труда за тот же период почти вдвое, то есть рост среднемесячной заработной платы одного работающего в основной деятельности будет отвечать росту производительности труда.

Ключевые слова: производительность труда, заработка плата, стоимостный метод, железнодорожный транспорт.

*Alina Stukalo, Ph.D.
(senior lecturer of «Cars and car facilities» Chair,
State Economy and Technology University of Transport)*

METHODICAL BASES FOR LABOUR PRODUCTIVITY CALCULATION DEPENDENTLY OF AVERAGE WAGES BY THE COST METHOD

This paper proposes a new approach to the calculation of the «productivity» of interdependence wage costly method and proves its feasibility. The author analyzes the acting on railways natural method for labour productivity calculating and notes its shortcomings. The current disunity of the work amount indicators on industrial sectors and between production teams working there conventionality in referring them to transport, doesn't allow to determine and consider the general labour expenses required or actually spent to reach a final result in the industrial sector, on the railway or in rail transport in general. The author analyzes average wages and productivity in determining its in-kind and value terms over the period 2007 – 2013, which suggests that productivity is expedient to define in terms of value as income from operations per employee. Determining the labour productivity dependently on the income of the main railways of Ukraine and on the average number of employees the productivity growth doubling over the same period is quite possible, i.e. the increase of the average wage per employee in primary activity will correspond the labour productivity growth.

Keywords: productivity, wages, the cost method, railway transport.

Постановка проблеми. Продуктивність праці – один з основних показників, який дає можливість аналізувати й оцінювати ефективність використання трудових ресурсів залізниць, галузевих управлінь та їх структурних підрозділів у процесі забезпечення перевезень і надання послуг з метою досягнення необхідного кінцево-

го економічного результату [1]. Тому 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.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням продуктивності праці та управління персоналом приділяли увагу багато вчених. Так, Ад. Сміт у своїх працях досліджував причини розвитку продуктивності праці та її розподілу між різними класами людей [2]. Також питанням продуктивності праці приділяв увагу А. Маршалл, який дійшов висновку, що саме природні чинники, такі як клімат, поклади корисних копалин, ґрунти тощо впливають на зростання продуктивності праці за рахунок стимулювання працездатності людини [2]. Варто також відмітити роботи американського інженера Ф. Тейлора, який стверджував, що праця – це індивідуальна діяльність, тому вплив трудового колективу зменшує продуктивність його праці. Дослідження проблем управління працею знайшли також відображення у роботах Г. Ганга, який першим розробив систему оплати дострокового якісного виконання виробничих завдань, завдяки чому продуктивність праці значно підвищилася.

Серед російських учених початку ХХ ст. найбільший внесок у розробку проблем продуктивності праці зробив С. Г. Струмилін. Він у своїх роботах досліджував співвідношення між зростанням продуктивності праці і зниженням собівартості виробленої продукції. Загалом, в СРСР продуктивність праці вважалась основним чинником в управлінні людськими ресурсами. Такі радянські вчені, як В. А. Ядовий, Г. М. Зараковський, В. К. Тарасов, Є. А. Климов, Б. А. Смирнов, Б. А. Леонов та інші зробили значний внесок у цьому напрямку дослідження.

Теоретичні, методичні та прикладні аспекти актуальних проблем економіки праці, управління трудовими ресурсами та продуктивності праці дістали значного розвитку в роботах українських учених В. Ф. Андрієнка, С. І. Бандура, Л. К. Безчасного, Д. П. Богіні, І. К. Бондар, О. А. Бугуцького, Л. І. Ворогіної, В.М. Данюка, Г.А. Дмитренка, М.І. Долішнього, С. М. Злупка, Є.П. Качана, М. М. Кім, А. М. Колота, Л. В. Кривенко, І. Д. Крижка, В. Д. Лагутіна, Е. М. Лібанової, І. І. Лукінова, Н. Д. Лук'янченко, Ю. В. Ніколенка, В. М. Новікова, О. Ф. Новікової, В. В. Онікієнка, Н. О. Павловської, Ю. І. Палкіна, І. Л. Петрової, С. І. Пірожкова, М. Д. Прокопенка, В. А. Савченка, М. А. Сіроштана, О. А. Турецького, О. М. Уманського, О. А. Устенка, Д. М. Черваньова, М. Г. Чумаченка, А. А. Чухна, Л. С. Шевченко та ін.

Метою даної статті є обґрунтування нового підходу до зміни порядку розрахунку продуктивності праці на залізничному транспорті у взаємозалежності від середньої заробітної плати.

Виклад основного матеріалу дослідження. Всебічна і об'єктивна оцінка рівнів продуктивності праці та заробітної плати є важливим завданням і засобом для виявлення можливих резервів зростання продуктивності праці, для збільшення обсягів доходу та підвищення ефективності використання як трудових ресурсів, так і фінансово-економічної діяльності в цілому на залізничному транспорті України.

Методи обчислення продуктивності праці на залізничному транспорті залежать від способу визначення обсягів виробленої продукції (надання послуг) або корисної роботи. Таких методів існує три: натуральний, трудовий і вартісний.

Сутність натурального методу полягає в тому, що обсяги продукції або робіт, а також продуктивність праці обчислюються в натуральніх одиницях, яких може

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

бути кілька найменувань. Цей метод може широко застосовуватися для визначення продуктивності праці на окремих робочих місцях, у 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 обґрунтovаних нормо-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 у тарифних тонно-кілометрах, вантажообігу порожніх приватних та орендованих вагонів у тарифних тонно-кілометрах [1].

Проведене дослідження за період 2007 – 2013 рр. [1, 3] виконання обсягів перевезень, робіт, середньооблікової кількості працюючих, середньомісячної заробітної плати, продуктивності праці та порядку визначення її згідно з діючою на залізничному транспорті методикою, а також взаємозалежності між ними дає можливість зробити певні узагальнюючі висновки відносно доцільності діючого порядку.

Діючі методи передбачають встановлення як для залізниць, так і для кожного галузевого господарства окремого показника для виміру виконаних робіт, який є основою для визначення продуктивності праці і по суті є натуральним.

По залізницях для визначення продуктивність праці прийнято показник «Обсяги перевезень в приведених тонно-кілометрах». Цей показник досить показовий і точно піддається обчисленню на основі діючих статистичних форм звітності, проте має недоліки, що полягають в неможливості його застосування при наявності виробництва різнопідвидів продукції, різноманітності послуг та при розрахунках враховує тільки кількість працівників, що віднесені на перевезення.

Прийняті для окремих галузевих господарств показники обсягів для визначення продуктивності праці по суті є натуральними, до забезпечення виконання яких причетне звужене коло працівників.

Дійсно, такі показники, як приведені вагони, що прослідували через ПТО, навантажені чи вивантажені вагони, технічні одиниці пристройів, устаткування або об'єктів – це натуральні або фізично існуючі діючі об'єкти. Обсяги робіт, що визначаються шляхом обчислювальних операцій: локомотиво-кілометри, пасажиро-кілометри, вагоно-кілометри по суті також є натуральними показниками роботи, створюваної у часі та просторі із застосуванням реально діючих фізичних об'єктів (локомотиви, вагони, кілометри протяжності колії) або суб'єктів перевізного процесу – фізичних осіб (пасажирів).

Це не дозволяє зіставляти, порівнювати дійсні трудовитрати окремих виробничих груп працюючих, а відтак і реальний внесок їхньої праці в загальний результат роботи будь-якого підрозділу чи окремої галузі господарства залізниці.

До того ж при обчисленні продуктивності праці із врахуванням тільки контингенту працюючих, зайнятих в перевезеннях, не враховується решта персоналу основної діяльності, чисельність якого становить, як зазначалося вище, більше 16 %

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

від загальної чисельності. Може складатися враження, що трудова діяльність цієї групи працюючих особливо не впливає на досягнення потрібного кінцевого результату того чи іншого підрозділу або галузі. Але це не так, безумовно працю даної групи працюючих слід вважати потрібною, вона доповнює або якоюсь мірою впливає на процес забезпечення перевезень, створюючи необхідні інфраструктурні умови тощо.

Існуюча відокремленість показників обсягів робіт по галузевих господарствах та між виробничими групами працюючих в господарствах, умовність віднесення їх до перевезень, не дозволяє побачити і врахувати загальні трудовитрати, необхідні або фактично понесені, щоб досягти певного кінцевого результату при забезпеченні процесу перевезень в галузі, на залізниці або на залізничному транспорті в цілому. Можна зазначити, що натуральний метод обчислення продуктивності праці на залізницях стримує можливості використання її як інструменту пошуку резервів та напрямів підвищення ефективності виробництва. Різниця між загальною середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і кількістю працівників, які віднесені на перевезення, досить суттєва і за 2013 р. наведена в табл.1.

Таблиця 1. Різниця між середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і кількістю працівників, які зайняті в перевезеннях за 2013 рік
[за даними Укрзалізниці]

Залізниці, основні галузеві господарства	Середньооблікова кількість працівників основної діяльності (осіб)	Середньооблікова кількість працівників, які віднесені на перевезення (осіб)	Питома вага перевезень в основній діяльності (%)	Різниця між середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і в перевезеннях	
				+,- осіб	%
Всього по залізницях, в т.ч.	316 000	264 700	83,7	51 300	16,2%
Донецька	58 400	48 400	83,1	10 000	17,1%
Придніпровська	56 200	46 500	82,7	9 700	17,3%
Південна	43 800	36 000	82,6	7 800	17,8%
Південно-Західна	59 100	48 700	82,5	10 400	17,6%
Одеська	47 500	40 400	85,6	7 100	14,9%
Львівська	51 000	44 100	86,2	6 900	13,5%
з них по основних галузевих господарствах:					
локомотивне	45 373	42 894	96,6	2 479	5,5%
вагонне	24 668	15 367	66,3	9 301	37,7%
перевезень	30 664	30 661	100,0	3	0,0%
пасажирське	47 638	38 570	80,8	9 068	19,0%

Як видно з наведеної вище таблиці, 51 300 працюючих в основній діяльності, що становить 16,2 % від загальної кількості працюючих, у 2013 р. не враховувались у розрахунках продуктивності праці.

Таким чином, частка їхньої фактичної праці, яка є реальністю, що теж присутня в кінцевому підсумку роботи галузевого господарства, не враховується в показнику продуктивності праці. Це фактично призводить до викривлення існуючого стану з

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

використання трудових ресурсів і пов'язаних з ним фінансово-економічних показників залізниць, галузевих господарств або окремих підрозділів.

Незважаючи на щорічне скорочення кількості працюючих як основної діяльності, так і в перевезеннях, продуктивність праці за 2007 – 2013 рр. зростала повільними темпами або, навіть, знижувалась [1]. Так, у 2013 р. порівняно з 2007 р. продуктивність праці по чотирьох залізницях знизилася: Південний – на 13,2 %, Донецький – на 0,5 %, Придніпровський – на 28,1 % та Львівський – на 3,8 %. Дві залізниці підвищили рівень продуктивності праці до 2007 р.: Південно-Західна – на 2,2 % та Одеська – на 22 %. Аналогічна ситуація склалася і по основних галузевих господарствах залізниць [3].

Суттєво вплинуло на рівень продуктивності праці скорочення обсягів для визначення продуктивності праці в кризові 2008 – 2009 рр. З урахуванням значного відставання розмірів середньомісячної заробітної плати на залізничному транспорті від її рівня в інших провідних галузях економіки країни, керівництвом Державної адміністрації залізничного транспорту України і за згодою з Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України були прийняті рішення щодо поступового підвищення її в наступні роки, з метою стабільності і безперебійності діяльності залізниць, як однієї з провідних галузей в державі. Зростання середньомісячної заробітної плати по залізницях України за 2013 р. порівняно з 2007 р. становить: Донецька – 153,0 %, Придніпровська – 156,7 %, Південна – 153,2 %, Південно-Західна – 151,1 %, Одеська – 159,0 %, Львівська – 151,4 %, в цілому по залізницях – 154,0 % [1]. Аналогічна ситуація склалася і по основних галузевих господарствах залізниць [3].

При порівнянні показників середньомісячної заробітної плати і продуктивності праці за 2007 – 2013 рр. можна зробити висновок, що при досить незначному зростанні продуктивності праці середньомісячна заробітна плата підвищена в цілому по залізницях більше ніж удвічі.

У сучасній ринковій економіці значення натуральних показників помітно зменшується, оскільки домінуючу роль у всіх аспектах економічного життя відіграють вартісні показники, тобто такі, в яких обсяг продукції вимірюється грошовими одиницями та враховується весь контингент працюючих. Як показує досвід, підвищення ефективності використання трудових ресурсів в економіці багатьох країн світу, як найбільш доцільна і результативна система виміру вказаної ефективності, прийнята методика вартісного (грошового) обчислення продуктивності праці.

При цьому замість обсягів виконуваних робіт в натуральних вимірах пропонується обчислення їх в грошових одиницях у вигляді доходу залізниці або галузевого господарства залізниць. Застосування методики визначення результативності виробничої і фінансово-економічної діяльності в грошовому виразі стане можливим з введенням в дію Номенклатури доходів залізничного транспорту України.

У зв'язку з тим, що доход залізниць чи окремого галузевого господарства або його підрозділів представляє собою загальний підсумок (результат) їхньої діяльності, стає можливим прийняти цей визначальний і найбільш комплексний показник її ефективності також і для оцінки ефективності використання робочої сили, як трудового внеску кожного працівника в загальний підсумок роботи того чи іншого трудового колективу.

Такий трудовий внесок працюючого і визначається як середня продуктивність його праці, але у грошовому виразі, яка обчислюється діленням доходу господарства або окремого підрозділу за той чи інший період часу на відповідну середньооблікову кількість працюючих. В такому разі продуктивність праці відображає або

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

враховує трудову участь працівників, зайнятих не тільки на перевезеннях, а всієї загальної їх кількості.

Це більш справедливо і усуває викривлення в оцінках трудової участі працюючих і більш об'єктивно відповідає існуючому положенню. На доказ запропонованого підходу до зміни порядку розрахунку продуктивності праці в табл. 2 наведені дані щодо її визначення у вартісному (грошовому) виразі – через доходи від основних видів діяльності залізниць і відповідної середньооблікової кількості працюючих в основній діяльності залізниць України.

За період 2007 – 2013 рр. при зниженні обсягів перевезень для визначення продуктивності праці доходи основної діяльності залізниць стабільно зростали і за 2013 р. вони збільшились порівняно з 2007 р. майже удвічі.

Таблиця 2. Порівняння взаємозв'язку середньомісячної заробітної плати та продуктивності праці при визначенні її в натуральному і вартісному виразі за період 2007 – 2013 рр.

Роки / показник	2007	2011	2011 р до 2007 р. %	2012	2012 р. до 2007 р. %	2013	2013 р. до 2007 р., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Обсяги перевезень для визначення продуктивності праці (млн. приведених т-км)	389074	377728	97,1	377 108	96,9	357 486	91,9
Середньооблікова кількість працюючих в перевезеннях (осіб)	295162	284 863	96,5	277 839	94,1	264 700	89,7
Продуктивність праці 1 працюючого в перевезеннях (тис. прив. т-км/1особу)	1318,2	1 326,00	100,6	1357,3	103	1350,5	102,5
Середня заробітна плата 1 працюючого (грн.)	1845,4	3 286,00	178,1	3759,2	203,7	3971,8	215,2
Доходи від основних видів діяльності (тис. грн.)	24701	47043,4	190,5%	47 056,1	190,5%	46 186,1	187,0
Середньооблікова кількість працюючих в основній діяльності (осіб)	361238	339 289	93,9	331 801	91,9	316 000	87,5
Продуктивність праці 1 працюючого в основній діяльності (тис. грн. /1 особу)	68,4	138,7	202,8%	141,8	207,4%	146,2	213,7
Різниця між середньообліковою кількістю працюючих в основній діяльності і в перевезеннях (осіб)	66076	54 426		53962		51300	
Їх відсоток у середньообліковій кількості працюючих в основній діяльності (%)	18,3%	16,0%		16,3%		16,2%	

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

При визначенні продуктивності праці залежно від доходів основної діяльності залізниць України і фактичної середньооблікової кількості працюючих в основній діяльності можливе зростання продуктивності праці за той же період майже удвічі, тобто зростання середньомісячної заробітної плати одного працюючого в основній діяльності відповідає зростанню продуктивності праці.

Висновки та пропозиції. Всеобщна й об'єктивна оцінка рівня продуктивності праці та заробітної плати є важливим завданням для виявлення можливих резервів зростання продуктивності праці, для підвищення ефективності використання трудових ресурсів, доходів. З цією метою продуктивність праці доцільно визначати у вартісному виразі як доход від основної діяльності одного працівника основної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Стукalo A. В. Продуктивність праці як основа розвитку економіки залізничного транспорту [Текст] / А. В. Стукало // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 28. – К.: ДЕТУТ, 2014. – С. 111–117.
2. Кириленко В. В. Історія економічних вчень [Електронний ресурс] / В. В. Кириленко, О. М. Стрішенько, М. М. Фаріон та ін., 2007. Режим доступу : <http://textbooks.net.ua/content/category/13/13/19/>
3. Стукало А. В. Розрахунок показника «продуктивність праці» у взаємозалежності від середньої заробітної плати у галузевих господарствах залізниць України [Електронний ресурс] / А. В. Стукало // Ефективна економіка. – 2014. – № 11. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3552>

REFERENCES

1. Stukalo A. V. Produktyvnist' pratsi yak osnova rozvityku ekonomiky zalistynchnoho transportu [Productivity as a basis for the economic development of rail transport] / A. V. Stukalo // Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko-tehnologichnogo universytetu transportu: Seriya «Ekonomika i upravlinnia». – Vyp. 28. – K.: DETUT, 2014. – S. 111–117.
2. Kyrylenko V. V. Istoryia ekonomichnykh vchen' [History of Economic Thought] / V. V. Kyrylenko, O. M. Strishenets', M. M. Farion ta in., 2007. Rezhym dostupu : <http://textbooks.net.ua/content/category/13/13/19/>
3. Stukalo A. V. Rozrakhunok pokaznyka «produktyvnist' pratsi» u vzaemozalezhnosti vid seredn'oi zarobitnoi platy u haluzevykh hospodarstvakh zalistyns' Ukrayiny [Calculation of the «productivity» in the interdependence of the average wage in the sector of the railroad Ukraine] / A. V. Stukalo // Efektyvna ekonomika. – 2014. – № 11. Rezhym dostupu: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3552>