

**КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЕКТУ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТУ З УРАХУВАННЯМ ЙОГО ВПЛИВУ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНУ**

Третяк В. П., канд. екон. наук, доцент

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

**Анотація.** Метою статті є доповнення теоретичних та методологічних засад дослідження проблем збалансованого розвитку залізничного транспорту України, ефективного управління та розвитку його соціальної інфраструктури в умовах обмежених інвестиційних ресурсів.

**Предмет статті:** основні тенденції та умови розвитку залізничного транспорту (включаючи його вплив на пошквдження і розвиток базових видів економічної діяльності регіонів України); етапи та показники для оцінки соціально-економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів розвитку залізничної інфраструктури; структура показників, що характеризують соціально-економічну ефективність інвестиційного проекту; алгоритм комплексної оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту (з урахуванням його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів України).

**Результати.** Виявлено основні тенденції та умови розвитку залізничного транспорту, включаючи його вплив на пошквдження і розвиток базових видів економічної діяльності регіонів України. Конкретизовано етапи та показники для оцінки соціально-економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів розвитку залізничної інфраструктури. Обґрунтовано узагальнену структуру показників, що характеризують соціально-економічну ефективність інвестиційного проекту. Розроблено алгоритм комплексної оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту з урахуванням його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів України. Обґрунтовано доцільність його використання в практичній діяльності аналітичних служб організацій залізничного транспорту України.

**Сфера застосування:** комплексна оцінка відповідними аналітичними службами ефективності інвестиційних проектів розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту з урахуванням його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів України.

**Ключові слова:** соціальна інфраструктура, інвестиційний проект, залізничний транспорт, регіон, ефективність

**Постановка проблеми.** Ефективне й якісне функціонування залізничного транспорту України відіграє важливу роль у створенні умов для сталого зростання національної економіки, а також соціального розвитку регіонів. Від успішного функціонування залізничного транспорту залежить розвиток інших видів економічної діяльності, соціальної інфраструктури. Сучасний стан економіки України характеризується значним дисбалансом у розвитку залізничного транспорту, що підтверджується істотним зносом основних виробничих фондів, що перевищує критичний рівень. Підвищення якості обслуговування вантажовласників і населення вимагає модернізації та нового будівництва залізничних ліній, станцій і вузлів, що диктується зростаючими потребами економіки в перевезеннях, зняття інфраструктурних обмежень економічного розвитку України і регіонів.

З урахуванням того, що залізничний транспорт має величезне стратегічне і соціальне значення для економіки країни, при оцінці ефективності інфраструктурних інвестиційних проектів слід приділяти увагу не тільки отриманню комерційного ефекту, який визначається за допомогою розрахунку системи показників, що враховують фактори невизначеності та ризику реалізації проекту в ринкових умовах, соціального і бюджетного ефекту на регіональному та макроекономічному рівнях, а також на рівні місцевого самоврядування.

Проблема оцінки ефективності інвестиційних проектів завжди була і є багатоплановим завданням, що охоплює не тільки комерційні аспекти інвестиційних програм, але і питання оцінки соціальної та бюджетної ефективності, що зумовлене домінуючою участю держави у стратегічних інвестиційних проектах на залізничному транспорті. В умовах світової фінансової кризи, глобалізації бізнес-процесів і соціалізації економіки

залізничний транспорт виконує функції економічного і соціального стабілізатора, проводячи субсидування галузей промисловості та соціально значущих пасажирських перевезень. В даний час частка держави у фінансуванні інфраструктурних проектів становить понад 80%. Цей факт змушує по-іншому поглянути на проблему оцінки ефективності інвестиційних проектів в сфері залізничного транспорту. Основними критеріями ефективності інвестиційної діяльності для держави та місцевого самоврядування є бюджетна та соціальна ефективність. Чисто комерційний підхід до оцінки ефективності інвестиційних проектів в сфері залізничного транспорту не є в цьому випадку достатнім в силу обмеженості оцінюваних типів ефектів і очевидного впливу цього виду транспорту на розвиток соціальної інфраструктури, що визначає актуальність нашого дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам збалансованого розвитку залізничного транспорту України, ефективного управління та розвитку його соціальної інфраструктури в умовах обмежених інвестиційних ресурсів присвячені дослідження таких провідних вчених України, як: І.М. Аксьонов [1], С.В. Василюк [2], О.В. Ворона [3], В.Л. Дикань [4, 5], Л.О. Позднякова [6], О.М. Пшенична [7], Н.В. Чебанова [8], О.В. Шуть [9], В.Г. Щербак [10] та ін.

**Невирішені складові загальної проблеми.** Незважаючи на значну кількість досліджень, присвячених зазначеним проблемам, теоретичні та методологічні засади їх розвитку в розрізі впливу на функціонування соціальної інфраструктури ще в повній мірі не вивчені. Багатоаспектність і дискусійність наведених наукових проблем зумовили вибір теми проведеного дослідження, визначили його мету і завдання.

**Формулювання цілей статті.** Цілі дослідження: виявити основні тенденції та умови розвитку залізничного транспорту, включаючи його вплив на поживлення і розвиток базових видів економічної діяльності регіонів України; конкретизувати етапи та показники для оцінки соціально-економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів розвитку залізничної інфраструктури; обґрунтувати узагальнену структуру показників, що характеризують соціально-економічну ефективність інвестиційного проекту; обґрунтувати алгоритм комплексної оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту з урахуванням його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Залізничний транспорт України є чуйним індикатором роботи вітчизняної промисловості і в той же час індикатором процесів, які відбуваються на світових ринках та в економіці країни. В умовах світової фінансової кризи, глобалізації бізнес-процесів і соціалізації економіки залізничний транспорт виконує функції економічного і соціального стабілізатора. Різко зростає роль транспортної складової у валовому внутрішньому продукті (ВВП) як ключового елементу стратегії та динаміки соціально-економічного розвитку України. Без достатнього забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту неможливо об'єктивно планувати розвиток багатьох галузей і регіонів України. У той же час існує ряд транспортних обмежень, які є критичними для подальшого соціально-економічного розвитку регіонів країни.

Нами виявлено такі основні тенденції розвитку залізничного транспорту України:

– сучасний стан матеріально-технічної бази залізничного транспорту України залишається одним з вузьких і ключових місць ефективного функціонування соціальної інфраструктури регіонів. За результатами реального стану матеріально-технічної бази можуть бути визначені основні вузькі місця в плані стану основних фондів, що має стати основою формування його інвестиційних пріоритетів на перспективу;

– в даний час підприємства залізничного транспорту України не можуть повною мірою оновлювати основні фонди, в умовах обмеженості власних фінансових ресурсів, недостатніх обсягів державної підтримки доводиться фінансувати інфраструктурні проекти з власних засобів за рахунок амортизаційних відрахувань і прибутку. При такому положенні справ проблеми у соціальній інфраструктурі наростають;

– поряд з розглянутими вище обмеженнями існує проблема, безпосередньо впливає на стан матеріально-технічної бази і пропускну спроможність залізниць. Це – відсутність суттєвої фінансової та технологічної віддачі від здійснених інвестицій в мережевому масштабі, а також недостатній обсяг інвестування залізничного транспорту України;

– у структурі інвестицій незначна роль регіонів, що свідчить про відсутність привабливості інфраструктурних проектів залізничного транспорту для регіональних бюджетів.

Аналіз існуючих проблем і тенденцій розвитку залізничного транспорту свідчить про необхідність створення умов для підвищення інвестиційної привабливості інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту для регіонів України, стимулювання залучення капітальних вкладень у розвиток транспортної інфраструктури, а також створення умов для розширення припливу приватного капіталу та забезпечення достатнього обсягу державних капітальних вкладень в залізничні проекти, що мають соціально-економічну ефективність. Для цього необхідно розробити методи оцінки ефективності інвестиційних програм з урахуванням обґрунтування бюджетного, комерційного і соціального ефекту. При формуванні ефективної транспортно-виробничої інфраструктури регіонів необхідно врахувати цінність створюваних об'єктів інвестування, які можуть являти собою систему, що складається, з одного боку, з економічної цінності, генеруючої чистий дисконтований дохід, що забезпечує окупність вкладених коштів, а з іншого боку, з соціальної цінності, забезпечує соціальний розвиток регіону та підвищення добробуту населення.

Завдання управління інвестиційною діяльністю взаємопов'язані. Забезпечення високих темпів розвитку залізничного транспорту може бути досягнуте, з одного боку, за рахунок добору високоприбуткових інвестиційних проектів, а з іншого – за рахунок прискорення темпів реалізації інвестиційних програм. Нами виділяються три основні етапи інвестиційного проектування – підготовчий, інвестиційний та експлуатаційний.

На передінвестиційному етапі готується техніко-економічне обґрунтування, проводяться маркетингові дослідження, здійснюється вибір постачальників матеріалів та обладнання, ведуться переговори з потенційними інвесторами і учасниками проекту. Другий етап – це етап інвестування або здійснення проекту, який включає в себе закупівлю обладнання та будівельно-монтажні роботи. Третій етап – експлуатаційний (постінвестиційний), який починається з моменту введення в дію нового об'єкта або основного обладнання (в разі промислових інвестицій). Значний вплив на загальну характеристику проекту буде надавати тривалість експлуатаційного етапу.

Комерційна оцінка економічної ефективності інвестиційних проектів займає центральне місце в процесі вибору можливих варіантів вкладення засобів в операції з реальними фінансовими активами і включає в себе фінансову та економічну оцінки, які взаємно доповнюють один одного.

При оцінці ефективності інвестиційного проекту розглядається його потенційна здатність зберігати купівельну цінність вкладених коштів і забезпечити достатній темп їх приросту.

При оцінці комерційної ефективності інвестиційного проекту, як правило, розраховуються наступні показники: чиста поточна вартість грошових потоків (NPV), строк окупності інвестиційного проекту з урахуванням дисконтування (PP), внутрішня норма дохідності інвестиційного проекту (IRR).

Проведений аналіз методів оцінки інвестиційних проектів дозволив обрати з методів дисконтування, на наш погляд, найбільш простий в розумінні і доступності інформації метод чистої (поточної) вартості (NPV). Велика область застосування і відносна простота розрахунків забезпечили NPV-методу широке поширення, і в даний час він є одним із стандартних методів розрахунку ефективності інвестицій.

Враховуючи обмеженість власних інвестиційних ресурсів залізничного транспорту України в умовах світової фінансової кризи, нестабільності політичної обстановки в країні, ми вважаємо, що для реалізації великих інвестиційних проектів необхідно комплексне обґрунтування їх привабливості для зовнішніх інвесторів, а також доцільності державної підтримки. В результаті оцінка інвестиційної привабливості залізничних проектів повинна включати таку істотну специфіку – оцінку бюджетної, комерційної та соціальної ефективності проекту.

Узагальнена структура показників, що характеризують соціально-економічну ефективність інвестиційного проекту, передбачає поділ їх на три групи. Перша група складається з показників, що характеризують рівень життя населення, а саме, розмір реальних доходів, якими володіє населення, середня заробітна плата за базовим галузям економіки, представленими в регіоні, зростання різниці між реальними доходами населення і витратами, тобто зростання норми заощадження. Друга група показників

включає в себе податки, отримані від малого та середнього бізнесу, позитивна або негативна зміна розміру соціальних внесків, сплачених підприємствами всіх форм власності у позабюджетні фонди. Третя група характеризує зміну соціальної обстановки в регіоні і містить такі показники, як зниження виплат з фондів соціального страхування на лікарняні, допомоги по інвалідності та інших виплат соціального характеру, які супроводжують погіршення загального стану здоров'я населення, збільшення витрат на надання медичної допомоги.

Нами розроблено пропозиції щодо доповнення існуючої методики визначення економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів за рахунок введення системи додаткових показників для оцінки впливу розвитку інфраструктури залізничного транспорту на розвиток соціального комплексу регіонів України.

В даний час при оцінці інвестиційних програм розвитку залізничного транспорту оцінюються тільки бюджетна та комерційна ефективність, в той час як соціальна ефективність інвестиційного проекту описується в текстовій формі як перерахування можливих ефектів, отриманих за межами транспортної галузі на національному та регіональному рівнях.

Комерційна ефективність проекту визначається співвідношенням фінансових витрат і результатів, що забезпечують необхідну норму прибутковості організації залізничного транспорту після реалізації інвестиційного проекту. Чиста поточна вартість грошових потоків (NPV) визначається як грошовий потік, приведений до базового (початкового) періоду.

Бюджетна ефективність проекту відображає вплив реалізації проекту на прибутки і витрати національного, регіонального або місцевого бюджетів і являє собою додатковий ефект від проекту, який повинен бути врахований. При розрахунку бюджетної ефективності інвестиційного проекту розраховується дисконтований бюджетний грошовий потік, що генерується проектом (ГП<sub>Бд</sub>):

$$\text{ГП}_{\text{Бд}} = (\text{ГП}_{\text{пп}} + \text{ГП}_{\text{нп}} + \text{ЕВ}_{\text{нб}} + \text{Д}_\text{м}) / (1 + \text{П}_{\text{БК}}), \quad (1)$$

де ГП<sub>пп</sub> – прямий податковий грошовий потік періоду;

ГП<sub>нп</sub> – непрямий податковий грошовий потік періоду;

ЕВ<sub>нб</sub> – економія видатків національного бюджету, що виникає в періоді;

Д<sub>в</sub> – доходи від використання майна, що створюється в ході реалізації інвестиційного проекту в горизонті розрахунку;

П<sub>БК</sub> – необхідна прибутковість на вкладення бюджетних коштів.

Для соціального сегмента витрати і умовні позитивні потоки інвестиційного проекту залізничного транспорту повинні бути оцінені на основі комплексного підходу до аналізу наслідків його реалізації з використанням критерію чистої приведеної вартості NPV. Дана величина має відображати суспільну значимість інвестиційного проекту, і в загальному вигляді її вартісну оцінку можна уявити як функцію від параметрів, що визначають соціальну ефективність. Оцінка соціальної ефективності інвестиційних проектів на залізничному транспорті повинна базуватися на ряді показників, які можна вивести з порівняльного аналізу статистичних даних про соціально-економічний розвиток регіонів.

Для оцінки ефективності інвестиційних проектів розвитку залізнично-дорожнього транспорту в конкретному регіоні необхідно використовувати комплексну оцінку, яка є суперпозицією з двох оцінок – чисто економічної та оцінки ефективності інвестиційного проекту з точки зору створення «соціальної вартості». Соціальний ефект (Е<sub>с</sub>) складається з двох складових – прямого (Е<sub>сп</sub>) і непрямого (Е<sub>сн</sub>) соціального ефекту:

$$\text{Е}_\text{с} = \text{Е}_\text{сп} + \text{Е}_\text{сн}. \quad (2)$$

Прямий ефект визначається зростанням доходів громадян у тих галузях промисловості, які отримують безпосередню вигоду від реалізації інвестиційного проекту. Непрямий ефект утвориться за рахунок мультиплікативного ефекту від змін економічної ситуації в регіоні. Необхідно відзначити, що непрямий ефект проявиться з тимчасовим лагом в один рік від моменту виникнення прямого соціального ефекту. Для розрахунку прямого соціального ефекту від реалізації інвестиційних проектів на залізничному транспорті необхідно враховувати показники, що характеризують рівень життя населення регіону.

Нами розроблено алгоритм комплексної оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту з урахуванням його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів України, а також проведено розрахунок агрегованої оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури в цілому. Алгоритм дозволяє визначити змінні функції корисності для вартісної оцінки соціального ефекту від реалізації інвестиційного проекту на залізничному транспорті:

1. Оцінка можливого впливу реалізації інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури залізничного транспорту на стан соціального комплексу регіону. При цьому необхідно враховувати, що реалізація деяких масштабних інвестиційних проектів натрапить на брак кваліфікованих кадрів.

2. Обґрунтування переліку показників, які будуть брати участь у розрахунку соціальної складової інтегральної оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури залізничного транспорту.

3. Визначення на підставі статистичних даних щодо виду функції зміни соціально значущих показників розвитку регіону, які були визначені на попередньому етапі алгоритму і будуть брати участь у розрахунку соціально-економічної ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури залізничного транспорту.

4. Виявлення тенденцій соціально-економічного розвитку регіону в порівнянні з середніми значеннями показників по регіонах України в цілому або в порівнянні з цільовими показниками державних цільових програм.

5. Визначення функції корисності як суми приростів функцій зміни всіх включених в розрахунок показників, розрахунок соціальної ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту.

6. Агрегована оцінка ефективності інвестиційного проекту з урахуванням ваги соціальної складової.

**Висновок.** За результатами дослідження можна зробити такі висновки:

1. При розрахунку прямого соціального ефекту від реалізації інвестиційних проектів на залізничному транспорті необхідно враховувати показники, що характеризують рівень життя населення регіону.

2. Алгоритм комплексної оцінки ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури організації залізничному транспорту з урахуванням його впливу на соціально-економічний розвиток регіонів України дозволяє визначити змінні функції корисності для вартісної оцінки соціального ефекту від реалізації проекту, розрахувати агреговану оцінку ефективності інвестиційного проекту розвитку соціальної інфраструктури в цілому.

Розроблений алгоритм має, на наш погляд, ряд позитивних моментів. Насамперед, це менший суб'єктивізм по відношенню до використання методу експертних оцінок і можливість відносного порівняння соціальної та комерційної складової результату інвестицій, що не можна зробити в рамках простої рейтингової оцінки на основі методів експертних оцінок. Пропонований алгоритм відрізняється простотою і не вимагає яких-небудь додаткових досліджень, за винятком обробки статистичних даних. Заслугує окремої уваги той факт, що алгоритм дозволяє врахувати різний рівень та якість (транспортна доступність) життя населення в окремих регіонах України. Тому один і той же проект, реалізований в різних регіонах, буде мати різну значимість соціальної складової. Один і той же проект може бути прийнятий для одного регіону і відкинтий для іншого тільки тому, що населення, що проживає в ньому має низький рівень доходів.

#### **Література:**

1. **Аксенов І. М.** Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: монография // И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.

2. **Василюк С.В.** Система управління соціально-економічним розвитком персоналу підприємств залізничного транспорту: сутність, суб'єкти, об'єкти, організаційно-економічна модель реалізації / С.В. Василюк // Агросвіт. – 2011. – Вип. 5. – С. 32-37.

3. **Ворона О. В.** Система соціальної відповідальності залізничного транспорту: сутність та цілі створення / О. В. Ворона // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2010. – № 260, т. 1. – С. 169-177.

4. **Дикань В.А.** Відтворення людського капіталу підприємств залізничного транспорту / В.А. Дикань, Н.М. Корольова // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – Вип.253. – С. 157-165.

5. **Дикань В.А.** Повышение эффективности работы транспортной отрасли в Украине на основе формирования системы организации и регулирования взаимодействия всех видов транспорта / В. Дикань, Д. Бойко // Вісник Харківського національного університету. – Харків: ХНУ, 2001. – №512. – С. 115-117.

6. Позднякова Л.О. Соціально-економічна модель розвитку залізничного транспорту України : автореф. дис... на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: 08.02.03 «Організація управління, планування і регулювання економікою» / Л.О. Позднякова. – Х., 2002. – 30 с.

7. Пшенична О.М. Управління соціальним розвитком колективу підприємства (на прикладі залізничного транспорту) : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / О.М. Пшенична. – Х., 2008. – 19 с.

8. Чебанова Н.В. Комплексний підхід до системи стратегічного управління активами підприємств залізничного комплексу / Н.В. Чебанова. – Х.: УкрДАЗТ, 2009. – 305 с.

9. Шуть О.В. Страхування у системі соціального захисту працівників залізничного транспорту / О.В. Шуть // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка та управління. – 2008. – № 12. – С. 80-87.

10. Щербак В. Г. Управління трудовим потенціалом транспортних підприємств / В. Г. Щербак // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2007. – № 17. – С. 124-130.

Стаття надійшла: 11.12.2013 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.



УДК 331.101.3

JEL M12, M52

## ПОСТРОЕНИЕ СИСТЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ СОТРУДНИКА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ (АТП) НА ОСНОВЕ ВЫЯВЛЕННОГО МОТИВАЦИОННОГО РАНГА

Костюченко Е. А.

Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова

**Аннотация.** Предметом исследования является процесс формирования заработной платы с учетом мотивационных особенностей работников АТП. Целью данной работы является построение системы формирования заработной платы сотрудника автотранспортного предприятия (АТП) на основе выявленного мотивационного ранга. В работе использовались общие методологические подходы, используемые для анализа, такие как системный, процессный и поведенческий. Кроме того, был использован метод эмпирических исследований. В работе были рассмотрены наиболее распространенные теории мотивации, которые используются в настоящее время в процессе управления персоналом. Было выявлено, что для усиления мотивации сотрудников к труду наиболее эффективной системой стимулирования является материальная, так как практически не существует работников, основной формой стимулирования которых были бы моральные стимулы. Используя метод мотивационного конструктора, была предложена система формирования заработной платы сотрудников АТП на основе выявленного мотивационного ранга. Мотивационный ранг – это показатель, который связывает потребности сотрудника с его мотивационным типом. В процессе построения системы формирования заработной платы с использованием мотивационного ранга последний выступает некоторым коэффициентом, увеличивающим или уменьшающим уровень заработной платы сотрудника АТП. Был сделан вывод о том, что применение данной системы повысит заинтересованность сотрудников АТП в получении лучших результатов и, как следствие, увеличит эффективность деятельности предприятий автотранспорта в целом. Изменение уровня заработной платы в результате изменения мотивационного ранга, на наш взгляд, будет способствовать достижению желательной для предприятия мотивации сотрудников. Полученные результаты могут быть использованы в процессе управления персоналом.

**Ключевые слова:** потребности, мотивация, стимулирование, мотивационный ранг, предприятия автотранспорта

**Постановка проблемы.** Необходимость построения моделей, выявления типологий и показателей, оценивающих мотивационную среду работников предприятия, вызваны поиском наиболее эффективных форм стимулирования персонала. Таким образом, отечественные и зарубежные ученые и специалисты в области управления персоналом предприятия находятся в постоянном поиске подходов к анализу мотивации работника к труду. Сложившаяся практика управления персоналом предприятия, основываясь на эмпирических исследованиях мотивационных процессов, выработала множество способов усиления мотивации работников. Исследования проводились на основании теоретических разработок проблем отношения человека к труду, степени его