

ПРОДУКТИВНІСТЬ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРЗАЛІЗНИЦІ

Представлено аналіз факторів, які впливають на продуктивність праці працівників локомотивного господарства Укрзалізниці.

Представлен анализ факторов, которые оказывают влияние на изменение производительности труда работников локомотивного хозяйства железных дорог Украины.

An analysis of the factors, which influence on the change of labour productivity of the Ukrainian locomotive workers, is presented.

Підвищення продуктивності праці в локомотивному господарстві має велике значення для залізничного транспорту. Адже тільки в цьому господарстві працює майже четверта частина всього експлуатаційного контингенту залізниць. Так, аналіз експлуатаційної роботи залізниць Укрзалізниці за 2008 рік показує, що виконані всі якісні показники використання рухомого складу, при цьому перевищено рівень 2007 року. Продуктивність локомотива виконано на рівні 105 відсотків до плану, а середньодобовий пробіг локомотива склав більше 450 км за добу. Як відомо, на рівень продуктивності праці працівників локомотивного господарства впливає цілий ряд факторів, які можна об'єднати в наступні групи:

1. Народного господарські;
2. Науково-технічного прогресу;
3. Удосконалювання організації праці.

До першої групи факторів відносять такі, як рівень та структура перевезень, нерівномірність перевезень по залізницях та напрямках, економічний стан держави.

До факторів науково-технічного прогресу на залізничному транспорті слід віднести втілення швидкісного руху на основних напрямках залізниць, удосконалення технології ремонту локомотивів із продовженням терміну їх експлуатації, механізацію та автоматизацію ремонтно-відновлювальних процесів, модернізацію локомотивів, деповських ремонтів обладнання та устаткування.

До факторів удосконалення організації праці слід віднести заходи по зростанню продук-

тивності праці в експлуатації локомотивів та їх ремонті, удосконалення системи матеріального заохочення, ліквідацію непродуктивних затрат робочого часу на ремонт локомотивів.

На локомотивне господарство приходиться майже третина експлуатаційних витрат залізниць України.

Аналізуючи роботу локомотивного парку, слід зазначити, що починаючи з вересня 2008 року через різке зниження виробництва промисловими підприємствами і, як наслідок, вантажообігу Укрзалізниці обсяги вантажної роботи локомотивів зменшено в середньому за добу до минулого року на 3,2 %.

Експлуатаційний парк локомотивів у вантажному русі зменшено до рівня відповідного періоду 2007 р. на 73 %, або на 68 локомотивів в середньому за добу. Парк локомотивів скорочено на всіх залізницях.

Як відомо, продуктивність праці $P_{л/госп.}$ локомотивного господарства визначається кількістю тонно-кілометрів бруто $\sum Pl_{брутто}$, що приходяться в середньому на одного робітника експлуатаційного штату $Ч_{експ.}$:

$$P_{л/госп.} = \frac{\sum Pl_{брутто}}{Ч_{експ.}}, \left(\frac{T \cdot KM_{брутто}}{ЧОЛ.} \right).$$

За роки незалежності України цей показник має певну динаміку як по Укрзалізниці, так і по окремих залізницях.

Динаміка продуктивності праці по локомотивному господарству на одній із залізниць України представлена на рис. 1.

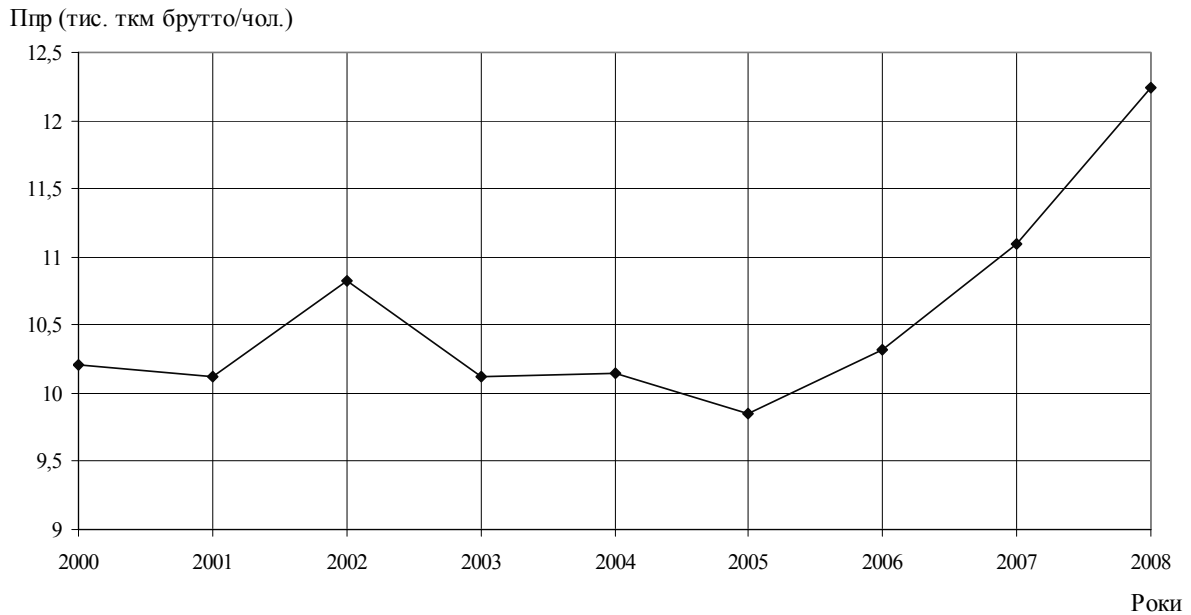


Рис. 1. Динаміка продуктивності праці по одній із залізниць України

В роботі розглянуто вплив різних факторів на динаміку продуктивності праці та встановлена залежність від їх зміни.

В табл. 1 наведені техніко-економічні показники локомотивного господарства однієї із залізниць.

Таблиця 1

Техніко-економічні показники локомотивного господарства однієї із залізниць

Роки	Обсяги перевезень, млн т-км брутто	Контингент всього, чол.	Контингент в експлуатації, чол.	Продуктивність праці
2000	88525,2	10451	8639	10247,2
2001	87867,2	10398	8622	10191,0
2002	94593,2	10563	8726	10840,4
2003	105122,5	10819	10335	10171,5
2004	106693,8	10830	10366	10292,7
2005	102980,4	10842	10348	9951,7
2006	108180,1	10864	10373	10429,0
2007	114596	10808	10314	11110,7
2008	108569,6	9255	8780	12365,6

Як було відмічено вище, продуктивність праці – це один із найважливіших показників ефективності праці, тому її аналіз має важливе економічне значення. Так, по локомотивному господарству на одній із залізниць в період з 2000-го по 2008-й рік продуктив-

ність праці зросла на 20,67 відсотка (див. рис. 1). Встановлено, що такі зміни досягнуто за рахунок зростання обсягу перевезень та зміни чисельності працівників господарства.

Кількісно це можна вирахувати за наступною формулою:

$$\Delta\Pi_{\text{пр}}(Pl) = \frac{100 \cdot (\Pi_{\text{ан}} - \Pi_{\text{б}}) \cdot \text{Ч}_{\text{ан}}}{\sum Pl_{\text{ан}} - \sum Pl_{\text{б}}},$$

де

$\Delta\Pi_{\text{пр}}(Pl)$ – приріст продуктивності праці за рахунок зміни обсягу перевезень;

$\sum Pl_{\text{ан}}, \Pi_{\text{ан}}$ – об'єм роботи та продуктивність праці в році, що аналізується;

$\sum Pl_{\text{б}}, \Pi_{\text{б}}$ – об'єм роботи та продуктивність праці в базисному році:

$$\begin{aligned} \Delta\Pi_{\text{пр}}(Pl) &= \frac{100 \cdot (\Pi_{\text{ан}} - \Pi_{\text{б}}) \cdot \text{Ч}_{\text{ан}}}{\sum Pl_{\text{ан}} - \sum Pl_{\text{б}}} = \\ &= \frac{100 \cdot (12365,5 - 10247,2) \cdot 8780}{108569,6 - 88525,2} = 92,78\%. \end{aligned}$$

Отже, за рахунок зміни обсягу перевезень продуктивність праці зросла на 92,78 %.

Далі бачимо, що якщо

$$100 - 92,78 = 7,22\%,$$

тобто продуктивність праці зросла на 7,22 % за рахунок зміни чисельності працівників локомотивного господарства, яке зменшилось по залізниці на 1,6 %.

На продуктивність праці працівників локомотивного господарства впливають такі фактори, як вага потягу ($Q_{\text{п}}$), продуктивність локомотива ($\Pi_{\text{лок}}$), вагонів ($\Pi_{\text{ваг}}$), динамічне та статичне навантаження вагонів ($P_{\text{дин}}, P_{\text{ст}}$), середня дальність вантажних перевезень ($L_{\text{пер}}^{\text{сп}}$), дільнична швидкість ($V_{\text{дл}}$) та ін.

За розглянутий період найбільш характерний вплив на продуктивність праці маємо від середньої ваги потягу $\Pi_{\text{пр}}^{\text{п}} = f(Q_{\text{п}})$, рис. 2, дільничної швидкості $\Pi_{\text{пр}}^{\text{п}} = f(V_{\text{дл}})$, рис. 3, статичного навантаження на вагон $\Pi_{\text{пр}}^{\text{п}} = f(P_{\text{ст}})$, рис. 4.

Ппр (тис. ткм брутто/чол.)

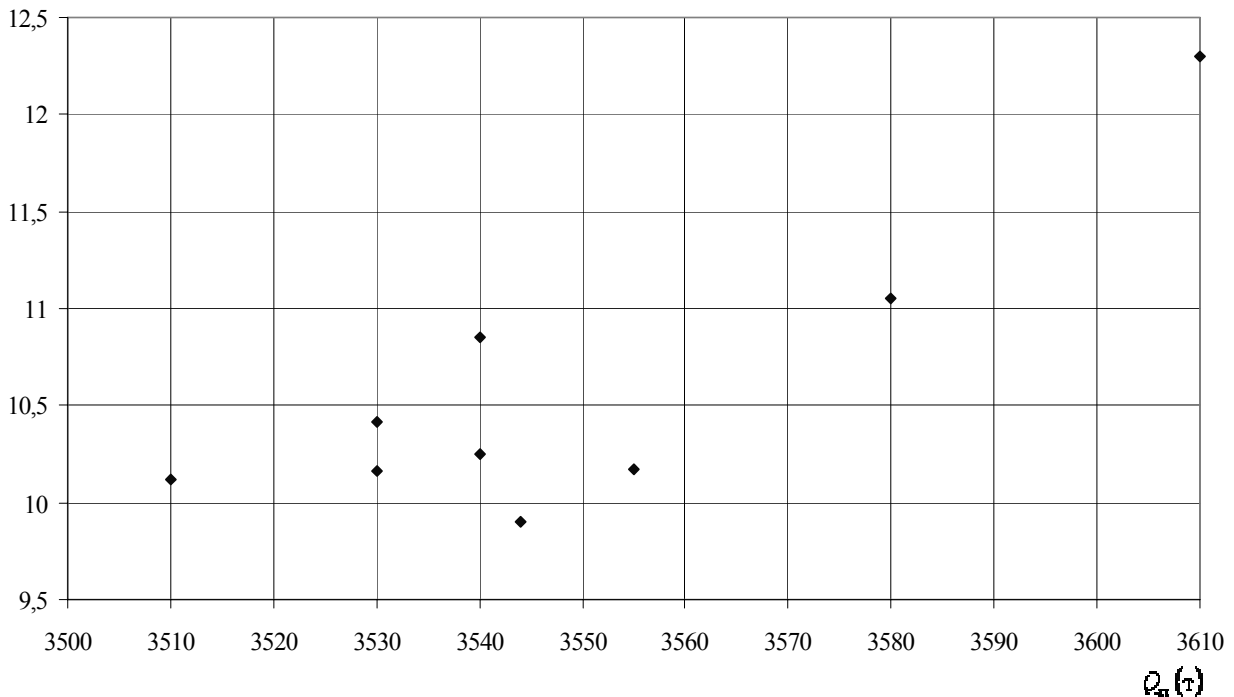


Рис. 2. Вплив на продуктивність праці середньої ваги потягу $\Pi_{\text{пр}}^{\text{п}} = f(Q_{\text{п}})$

Ппр (тис. ткм брутто/чол.)

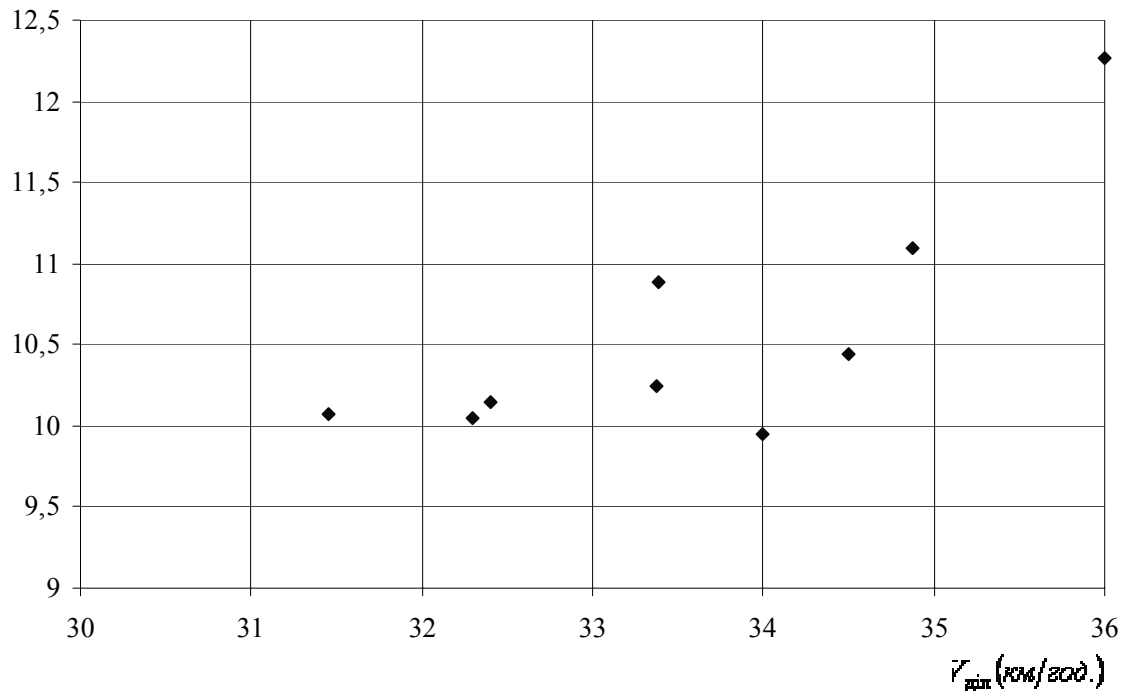


Рис. 3. Вплив на продуктивність праці дільничної швидкості $\Pi_{пр}^n = f(V_{дін})$

Ппр (тис. ткм брутто/чол.)

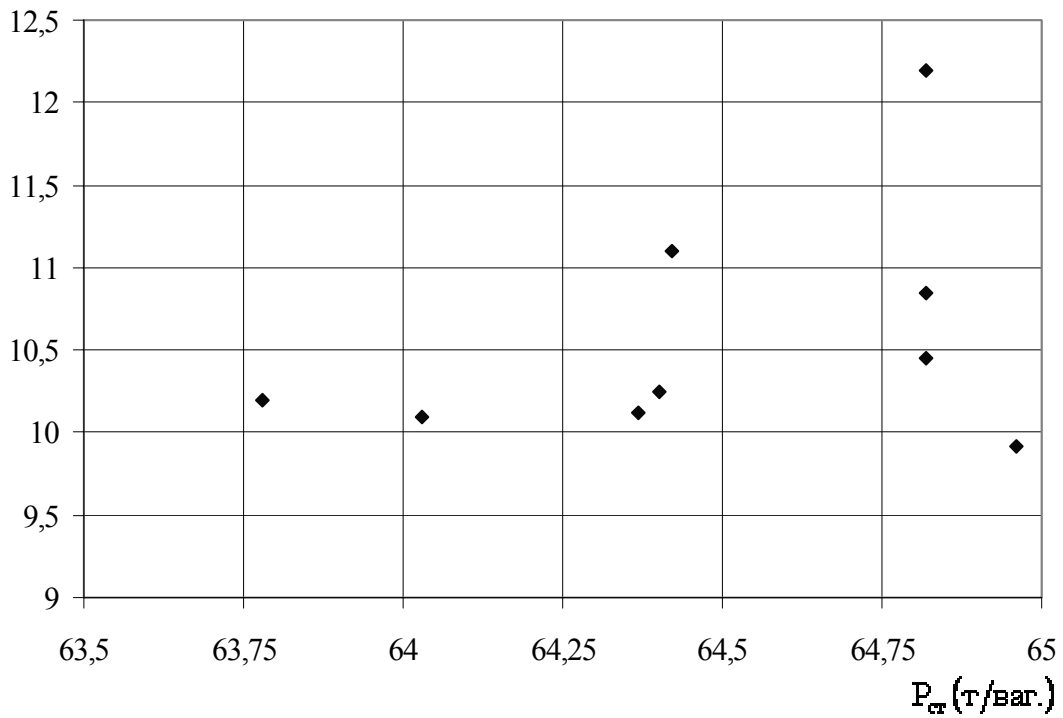


Рис. 4. Вплив на продуктивність праці статичного навантаження на вагон $\Pi_{пр}^n = f(P_{ст})$

Не дивлячись на те, що оброблено показники тільки за 9 років, вже можна зробити певні прогнози та висновки по організації роботи працівників локомотивного господарства. Але відомо, що всередині галузі залізничного транспорту успіхи складаються від кропіткої роботи всіх залізничників: вагонників, локомотивщиків, енергетиків та ін. Окрема ланка залізничного транспорту буде мати успіхи тільки в тому разі, якщо успіхи матимуть всі інші.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Кулаєв, Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту [Текст] / Ю. Ф. Кулаєв. – Д., 2006. – 231 с.
2. Гончаров, М. Ю. Системний факторний аналіз економічних процесів на транспорті [Текст] / М. Ю. Гончаров. – К.: Логос, 1999. – 423 с.

Надійшла до редколегії 23.04.2009.

Прийнята до друку 10.06.2009.