

ПРОДУКТИВНІСТЬ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Розглядається продуктивність праці на залізничному транспорті України, методи її розрахунку по господарствах та фактори, які впливають на її зміни.

Рассматривается производительность труда на железнодорожном транспорте Украины, методы ее определения по хозяйствам и факторы, которые влияют на ее изменение.

The labor productivity on railway transport of Ukraine, the methods of its calculation at facilities and the factors affecting its changes are considered in the article.

Продуктивність праці, як економічна категорія, є одним із найважливіших показників суспільного виробництва. Вона відображає витрати живої і уречевленої праці в процесі виробництва. Як відомо, на залізничному транспорті, в цілому, продуктивність праці визначається як відношення обсягу роботи 1 тонно-км приведених ($\sum Pl_{\text{прив.}}$) до середньостатистичної чисельності працівників транспорту ($Ч_{\text{сп}}$), які задіяні процесом перевезень, тобто

$$P_{\text{праці}} = \frac{\sum Pl_{\text{прив.}}}{Ч_{\text{сп}}}, \left(\frac{\text{ТКМ}_{\text{прив.}}}{\text{ЧОЛ}} \right).$$

Слід відзначити, що за період незалежності України як спеціалісти транспорту, так і вчені не приділяють належної уваги цьому важливому показнику. Продуктивність праці не показано і в галузевих статистичних звітах, немає і в публікаціях вчених та спеціалістів. На жаль, не звертають уваги на цей показник і на галузевих науково-практичних конференціях.

Міністр Економіки Данилишин [1] вказує, що в Україні продуктивність праці становить лише 30 % продуктивності праці країн Євросоюзу. А середньорічні темпи приросту продуктивності праці за 2000-2006 рр. в Україні становить 7,2 %, а реальної заробітної плати – 19,2 %, тобто, в 2,7 разів більше. За цей же період фізичний обсяг ВВП збільшився на 55 %, а чисельність зайнятих – лише на 2,75 %. Виходить, що суспільна продуктивність праці за ці роки підвищилась в 1,51 разу й за рахунок її збільшення було отримано 95 % приросту ВВП.

Яка ж картина на залізничному транспорті, як окремій галузі народногосподарського комплексу? Так, якщо визначити продуктивність праці по наведеній вище формулі, то в 1996 р. вона склала $2,0 \times 10^3$ прив.ткм/чол. а в

2004 р. – уже $2,606 \times 10^3$ прив.ткм/чол. Тобто, майже за 8 років продуктивність праці зросла більш як на 30 відсотків, що вказує, що середньорічні темпи приросту продуктивності праці на залізничному транспорті відповідають темпам в цілому по державі.

Окремі галузі залізничного транспорту мають певні особливості у визначенні продуктивності праці, які відображають характер виробничих процесів. Так, в господарствах електрифікації та енергетики, автоматики, телемеханіки та зв'язку продуктивність праці визначають як відношення кількості технічних одиниць ($N_{\text{т.од.}}$) до контингенту працівників ($Ч_{\text{сп}}$), які їх обслуговують, тобто

$$P_{\text{пр}} = \frac{N_{\text{т.од.}}}{Ч_{\text{сп}}}, \left(\frac{\text{техн.одиниць}}{\text{ЧОЛ}} \right).$$

Як відомо, за одну технічну одиницю приймають таку кількість технічних засобів, на обслуговування яких треба витратити працю одного працівника за один місяць. Є також особливості визначення продуктивності праці і по інших галузях залізничного транспорту – локомотивному, вагонному, перевезень.

Так, по локомотивному господарству продуктивність праці визначається відношенням кількості тонно-кілометрів бруто, що приходяться в середньому на одного робітника експлуатаційного штату. По вагонному – кількість вагоно-кілометрів, що приходяться у середньому на одного робітника по експлуатації, або кількістю випущених з ремонту вагонів в приведених одиницях на одного робітника. По господарству перевезень – кількість приведених тонно-кілометрів, що приходяться на одного робітника на експлуатації.

Розглянемо продуктивність праці по одній із залізниць.

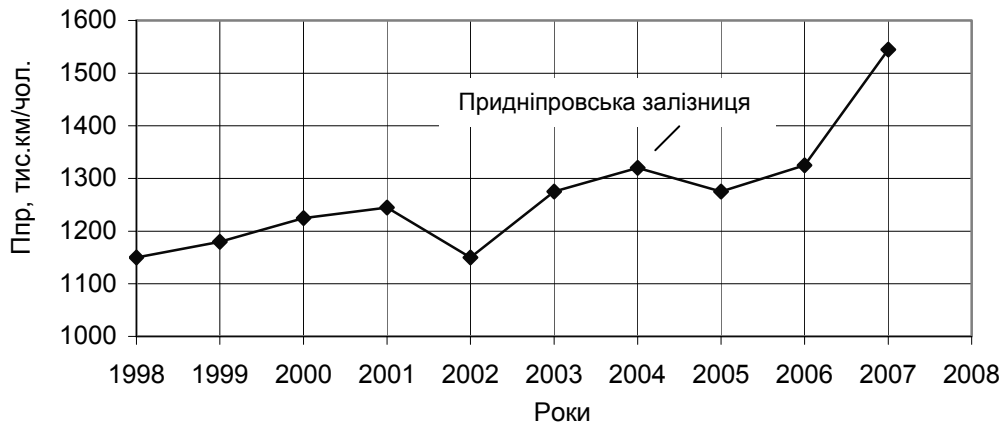


Рис. 1. Динаміка продуктивності праці

Як бачимо з рис. 1, продуктивність праці по одній із залізниць за останні майже 10 років має стабільні темпи зростання.

На продуктивність праці впливає цілий ряд факторів, внаслідок дії яких продуктивність праці має тенденції до зростання або до зменшення. Серед них найважливішими для залізниць є:

- об'єм та структура перевезень (вантажні, пасажирські, транзит, ввіз, вивіз, завантаження, розвантаження та інші);
- вантажонапруженість;
- співвідношення видів тяги та серій локомотивів, профіль колії, технічна оснащеність залізниць, обладнаних автоблокуванням та диспетчерською централізацією;
- наявність сортувальних станцій, які обладнані засобами механізації та автоматизації;
- природно-кліматичні умови;
- об'ємні та якісні показники використання рухомого складу;
- розповсюдження та втілення у виробництво передового досвіду, суміщення професій, розширення зон обслуговування;
- втілення у перевізний процес досягнень науково-технічного прогресу;
- удосконалення нормування праці, підвищення кваліфікації працівників транспорту;
- покращення системи планування та управління перевізним процесом;
- удосконалення технологічних процесів станцій.

Кожен із вказаних вище факторів знаходить відображення в змінах продуктивності праці при певних організаційно-технічних умовах, визначення яких також має інтерес як для виробничників, так і для науковців.

В результаті аналізу факторів, які впливають на зростання продуктивності праці, встановлено, що підвищення об'єму перевезень ($Q_{п}$), дільничної швидкості ($V_{д}$), продуктивності локомотива ($P_{л}$), продуктивності вагону ($P_{в}$), статичного навантаження ($P_{ст}$), маси потягу (P) забезпечують зростання продуктивності праці, що видно на прикладі як для окремої залізниці, так і для Укрзалізниці.

Разом з тим, зростання порожнього обігу вагонів, часу обертання вагонів, простій вагонів на технічних станціях негативно впливають на продуктивність праці.

На нашу думку, найближчим часом треба в Укрзалізниці в усіх галузевих управліннях створити комісії щодо аналізу стану та розробки заходів з підвищення продуктивності праці на залізничному транспорті.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Дзеркало тижня [Текст]. – 2008. – № 4.
2. Ревенко, А. Забута продуктивність праці [Текст] / А. Ревенко // Дзеркало тижня, 2008. – № 10.
3. Зеркалов, Д. В. Довідник залізничника [Текст] / Д. В. Зеркалов. – К.: Основа, 2006.

Надійшла до редколегії 23.06.2008.