

ДОСЛІДЖЕННЯ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ ПРОДУКТИВНОСТІ ТА ОПЛАТИ ПРАЦІ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті проведено аналіз найзагальніших аспектів економічного розвитку. Виявлено дисбаланс взаємозв'язку продуктивності та оплати праці транспортних підприємств та визначено основні напрямки його подолання. Ключові слова: заробітна плата, продуктивність праці.

В статье проанализированы общие аспекты экономического развития. Выявлен дисбаланс взаимосвязи производительности и оплаты труда транспортных предприятий и определены основные направления его преодоления. Ключевые слова: заработная плата, продуктивность труда.

In article the general aspects of economic development are analysed. The disbalance of interrelation of productivity is revealed and pay work of transport agencies and the basic directions of his overcoming are defined. Key words: salary, efficiency of work.

Постановка проблеми. Співвідношення між темпами зростання продуктивності праці та заробітною платою є однією з основних економічних пропорцій. Темпи зростання продуктивності праці в Україні значно відстають від темпів зростання зарплат, що є свідченням дисбалансу ключових показників економічної системи в цілому та за її елементами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор для виділення невирішених частин загальної проблем, котрим присвячується дана стаття.

За радянських часів підвищенню продуктивності праці приділялася серйозна увага. Показники її зростання були невід'ємними складовими всіх планів. Ленінський вислів проголошував те, що продуктивність праці — це найголовніше, найважливіше для перемоги нового суспільного ладу. У тодішній політекономії навіть існував закон неухильного зростання продуктивності праці. На народногосподарському рівні показник суспільної продуктивності праці визначався як відношення виробленого національного доходу до чисельності працівників, зайнятих у галузях матеріального виробництва. Тоді вважали, що національний дохід, як чисельник цього показника, створюється лише в галузях матеріального виробництва (в галузях економіки — промисловості, будівництві, сільському господарстві — його обчислювали на базі показників валової, а не чистої, як в усьому народному господарстві, продукції). В Україні за три останні радянські п'ятирічки (1976—1990 рр.) середньорічні темпи приросту продуктивності праці становили близько 3,2%, а в 1990 році, як і загалом по СРСР, продуктивність праці знизилась на 0,7%.

В загальноприйнятій міжнародній Системі національних рахунків (СНР), немає розподілу економіки на дві сфери. Головним показником СНР є показник Валовий внутрішній продукт (ВВП), який відображає сукупну ринкову вартість доданих вартостей створених резидентами. Він

відрізняється від національного доходу (у колишньому розумінні) двома основними рисами. Перша — ВВП «ширший» за національний дохід (приблизно на 20—30%), бо охоплює і новостворену (додану) вартість у колишніх галузях невиробничої сфери. Друга — він включає відрахування на споживання основного капіталу (простіше кажучи — амортизацію), які становлять приблизно 15% ВВП.

За статистичними даними, за 2000–2009 роки середньорічні темпи приросту реальної заробітної плати склали 19%, а темпи приросту продуктивності праці, визначені за ВВП, — 7%, тобто в 2,7 разів нижче.

Водночас, розмір ВВП на душу населення, який дає уявлення про продуктивність праці, в Україні, в середньому складає лише 25% від розміру цього показника країн Євросоюзу. З 30 європейських держав, економіки яких проаналізувало британське видання *The Economist*, Україна опинилася на останньому місці за очікуваним валовим внутрішнім продуктом на душу населення. Цей показник у 2010 році становить 6,4 тис дол, що на 22% нижче за попередній рік.

Формулювання мети статті. Стратегічним напрямком будь-якої економічної системи має бути підвищення ефективності її функціонування в основному за рахунок інтенсивного розвитку. Зростання ефективності виробничої системи ставиться в основу довгострокових прогнозів і планованих тенденцій. Підвищення ефективності всієї виробничої системи залежить різною мірою від якості функціонування її окремих елементів.

Транспортна галузь є одним з основних елементів будь-якої економічної системи, і ступінь ефективності її функціонування значною мірою визначає інтенсивність розвитку не тільки виробничої підсистеми, але й усієї економічної системи. Це потребує ретельного вивчення та аналізу найзальніших складових, які відображають ефективність функціонування транспортної галузі, насамперед використання трудових ресурсів.

Виклад основного матеріалу. Аналіз структури чисельності та фонду оплати праці працівників мінтрансу в розрізі підгалузей за 1 півріччя 2010 року свідчить про те, що найбільша питома вага припадає на підприємства залізничного транспорту. За даними держкомстату підприємствами залізничного транспорту за 2009 рік було перевезено 391,5 млн.тонн вантажів та 490 млн.пас. що на 21,5% та 5,6% менше ніж у попередньому році. Однак в 1 півріччі намітилася позитивна тенденція зростання обсягу вантажних перевезень на 14%, а темпи росту заробітної плати склали 16,1% (рис.1-3).

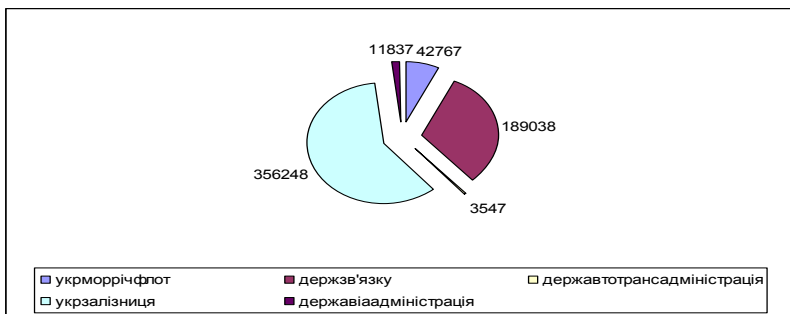


Рис.1. Структура чисельності працівників мінтрансу в розрізі підгалузей за 1 півріччя 2010 року (чол.)

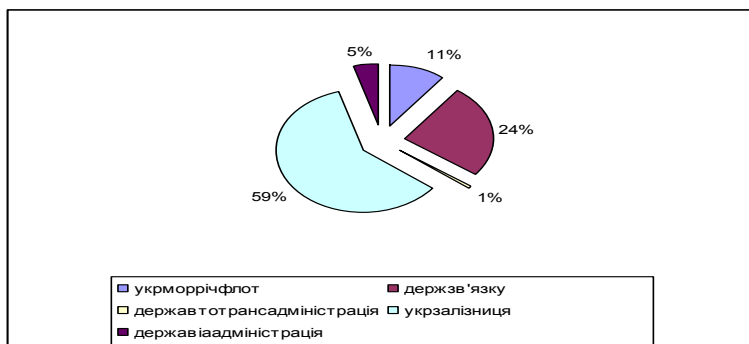


Рис. 2. Структура фонду заробітної плати за підгалуззями Мінтрансу

Підприємствами держзв'язку у 2009 році надано послуг на суму 46 284,5 млн.грн.. Слід відмітити хоча і невелику, але позитивну тенденцію зростання (0,4%) по відношенню до 2008 році, що є відображенням ненасичено попиту на тлі диверсифікації послуг зв'язку, та є єдиною позитивною тенденцією за всіма підгалуззями Мінтрансу зв'язку. Самий низький розмір заробітної плати -1515 грн. підвищився у 2009 році на 16,4%, а у 2010 на 7,7% до 1 849 грн., однак залишився на найнижчому за галуззю рівні (рис.3).

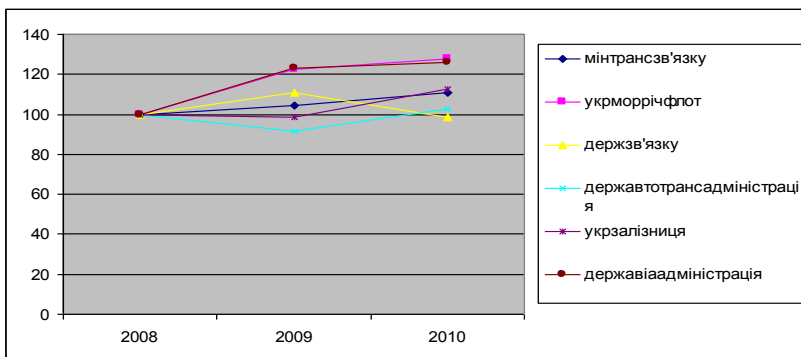


Рис. 3. Темпи росту фонду заробітної плати підприємств Мінтрансв'язку, %.

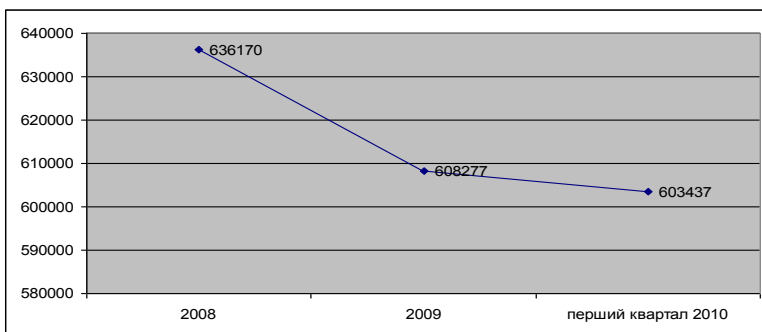
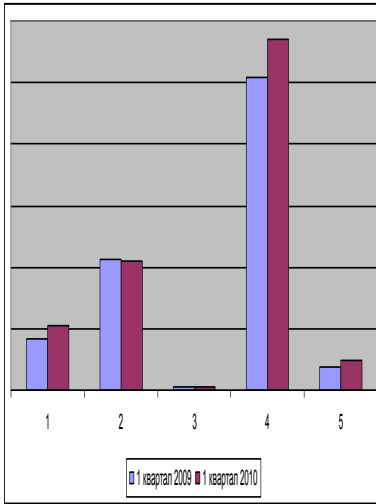
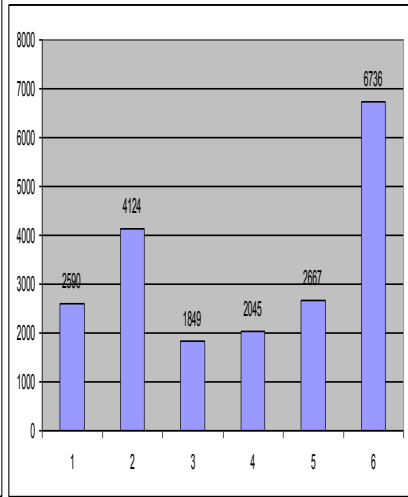


Рис.4. Тенденція зміни середньооблікової чисельності штатних працівників Мінтрансв'язку, чол.

Загальні темпи зростання фонду оплати праці працівників мінтрансв'язку склали 4,4% у 2009 році та 11,1% у 2010. Найбільші темпи зростання продемонстрували підприємства Укроморрічфлоту – 22,3% та 22,7% відповідно (рис.4-6). Від'ємні темпи було зафіксовано за підприємствами держзв'язку, що викликано скороченням середньооблікової чисельності штатних працівників на 8%.



- 1-укрморрічфлот
- 2- держзв'язку
- 3- державтотрансадміністрація
- 4-укрзалізниця
- 5-державіаадміністрація



- 1-укрморрічфлот
- 2- держзв'язку
- 3-державтотрансадміністрація
- 4-укрзалізниця
- 5-державіаадміністрація
- 6- мінтранзсв'язку

Рис.6. Середньомісяч на заробітна плата по підприємствах Мінтранзсв'язку в розрізі підгалузей (за 1 півріччя 2010 року).

Рис.5. Порівняння фонду оплати праці підгалузей Мінтранзсв'язку за 1 квартали 2009 та 2010 років.

Аналіз динаміки обсягу вантажних та пасажирських перевезень показує загальну тенденцію до зниження, що перш за все є відображенням кризових явищ в економіці (рис.7). Продуктивність праці за цей період знизилась на 23% за вантажними та на 28% за пасажирськими перевезеннями (рис.8).

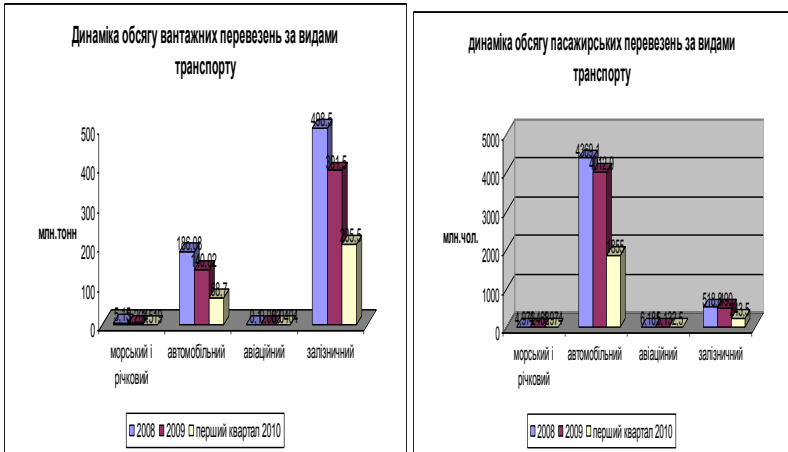


Рис.7. Динаміка обсягу вантажних та пасажирських перевезень за 2008-2010 роки.

Позитивною тенденцією є підвищення обсягу ВВП у 2010 році (за прогнозами Всесвітнього банку зростання ВВП у 2010 році складе 3,5%), що вплинуло на збільшення обсягу вантажних перевезень на 14,4%. Обсяг перевезення пасажирів збільшився у першому півріччі до відповідного періоду минулого року на авіаційному (13,8%) на морському і річковому транспорті (12,5%). Однак, це виявилось недостатнім для подолання негативних наслідків кризових явищ на транспорті (рис.8).

Основна причина - висока зношеність (фізична та функціональна) основних фондів, яка становить приблизно 70-80%, та гостра необхідність їх оновлення з урахуванням сучасних вимог інтенсифікації використання фондів підприємства. Інша причина полягає в низькій ефективності праці, що пов'язано з невиконанням заробітною платою стимулювальної функції та відсутності системи якісної підготовки та перепідготовки кадрів.

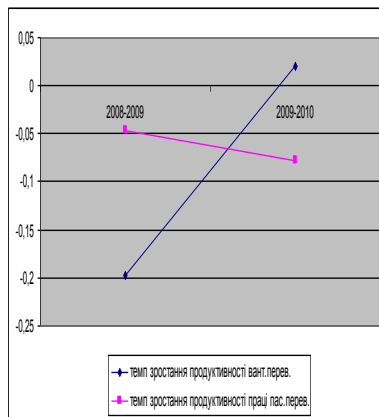
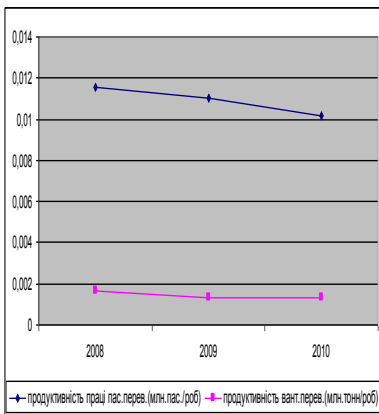


Рис. 8. Зміна показників продуктивності праці та темпу зростання продуктивності праці за 2008-2010 роки

Дія ринкових факторів на виробничу систему транспортних галузей приводить до необхідності прискорення модернізації її технічних елементів, удосконалення організаційних структур з метою ефективного їх функціонування й підвищення конкурентоспроможності різних виробничих структур.

Висновки. На сучасному етапі необхідний якісний перехід від екстенсивного зростання до моделі інтенсивного росту. Інтенсивність розвитку транспортної галузі перш за все залежить від рівня науково-технічного прогресу, інтервалу створення зразків техніки нового покоління, нових транспортних систем і технологій. Це, у свою чергу, потребує якісного використання кадрів, зміни елементів професійної підготовки фахівців, формування нового економічного, технічного й технологічного мислення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Офіційний сайт НБУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/>
2. Сайт Мінтрансв'язку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua/>
3. The Economist [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eiu.com/public/>
4. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua