

УДК 331.101.6/656

АНАЛИЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Иванова О.В., МГУПС (МИИТ)

Аннотация

В статье рассмотрена роль производительности труда на транспорте в развитии конкурентоспособности национальной экономики РФ, охарактеризованы способы повышения производительности труда на различных видах транспорта страны.

Ключевые слова:

Транспорт, производительность труда, экономика, национальная экономика, виды транспорта, развитие, конкурентоспособность экономики.

Успешное функционирование экономики любого современного государства не возможно без такой отрасли как транспорт. Транспорт играет огромную роль в экономике страны и представляет собой составную часть экономики. Эффективность работы транспорта влияет на развитие и нормальное функционирование промышленных предприятий, сельского хозяйства, снабжения и торговли. Кроме того, большое значение имеет транспорт для внешнеэкономических связей, позволяет обеспечить оборону страны, освоение новых экономических районов. Транспорт позволяет удовлетворить одну из важных потребностей человека – потребность в перемещении пассажиров и грузов [1].

Транспорт, одновременно выступает частью инфраструктуры рынка, фактически реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению, и сам, как субъект рынка продаёт свои услуги, осуществляя перевозку товаров и населения. Все виды транспорта могут по-разному оказывать эти услуги, формируя тем самым транспортный рынок национальной экономики страны. Труд транспортных рабочих – это труд производительный, поскольку он создаёт национальный доход, позволяет увеличить национальное богатство, которое измеряется в стоимостной форме [2].

Транспорт способен существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, повышение уровня жизни. Также значение транспорта для развития и повышения конкурентоспособности национальной экономики заключается в том, что благодаря развитию и повышению производительности труда на транспорте в экономику могут вовлекаться новые территории, природные ресурсы и трудовые резервы. Развитие транспорта повышает подвижность населения, улучшает культурный уровень и общественное настроение. В РФ, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры [3].

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей РФ и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение страны позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям [1].

Таким образом, транспорт является одним из источников развития и конкурентоспособности национальной экономики, именно поэтому важно повышать производительность труда на транспорте.

Производительность труда на разных видах транспорта весьма различна. Поскольку каждый вид транспорта имеет свои отличительные особенности, то и пути повышения производительности труда разнятся, хотя в них могут быть заложены схожие принципы. Рассмотрим особенности повышения производительности труда на различных видах транспорта РФ.

Говоря о железнодорожном транспорте, следует отметить, что в структурных подразделениях железных дорог, где выполняются несколько видов работ, производительность труда измеряется в условно-натуральных показателях. Большое влияние на уровень производительности труда оказывает характер работы железной дороги или отделения дороги: транзитный, местный, с различным удельным весом пассажирской работы и т.п. [4]

Производительность труда на дорогах и отделениях с транзитным характером работы значительно выше, чем в подразделениях с преимущественно местной работой, где требуется большой контингент работников для выполнения начальных и конечных операций.

Огромную роль в деле повышения производительности труда на железнодорожном транспорте играет так называемый человеческий фактор, то есть создание комфортного психологического климата

в трудовом коллективе. На мой взгляд, использованию этого важнейшего фактора роста производительности труда в целом в экономике России, в том числе и на железнодорожном транспорте, принадлежит будущее [2].

Рост производительности труда на предприятиях железнодорожного транспорта может проявляться в виде: увеличения массы продукции, создаваемой в единицу времени при неизменном ее качестве; повышения качества продукции при неизменной ее массе, создаваемой в единицу времени; сокращения затрат труда на единицу производимой продукции; уменьшения доли затрат труда в себестоимости продукции; сокращения времени производства и обращения товаров; увеличения массы и нормы прибыли. Кроме того, на мой взгляд, в числе главных стратегических задач при реформировании железнодорожного транспорта определены направления повышения производительности труда и на этой основе – увеличение реальной заработной платы [5, 6].

Автомобильный транспорт России представляет собой наиболее массовый вид транспорта. На его долю приходится более половины объема пассажирских перевозок и три четверти грузовых перевозок. Основными причинами активного использования автотранспорта стали присущие ему гибкость доставки и высокая скорость междугородних перевозок. Автомобильный транспорт в России выполняет свыше 55% объёмов внутренних грузовых перевозок и более 60% пассажиров, с тенденцией увеличения этой доли, являясь, таким образом, главным перевозчиком для основных секторов национальной экономики [7].

Экономическая сущность повышения производительности труда на автомобильном транспорте заключается в сокращении трудовых затрат и выявлении их резервов, непосредственном влиянии на увеличение объемов производства, снижении себестоимости продукции, росте фондоотдачи, прибыли и рентабельности. На автомобильном транспорте важнейшими факторами роста производительности труда являются: техническое перевооружение и более полное использование имеющейся техники; совершенствование транспортного процесса и организации производства; совершенствование организации труда и прочие факторы [1].

Техническое перевооружение на автомобильном транспорте заключается: улучшении конструктивных качеств автомобилей, повышении уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ, развитии производственно-технической базы.

Совершенствование транспортного процесса и организации производства в автомобильном транспорте: может быть осуществлено посредством усовершенствования технологии перевозок, рационализации методов организации перевозок, модернизации диспетчерского руководства.

В сфере организации труда на автомобильном транспорте для повышения производительности труда важно: повышение трудовой дисциплины, совершенствование методов организации труда, применение моральных и материальных стимулов, повышение квалификации работников. Также для повышения производительности труда на автомобильном транспорте важно развитие сети автодорог, изменение структуры и дальности перевозок, повышение объема перевозок [7].

Рассмотрим основные пути повышения производительности труда на морском транспорте. Способы повышения производительности труда на морском транспорте для роста конкурентоспособности национальной экономики могут проявляться в следующих основных направлениях [8]:

1. Внедрение достижений научно-технического прогресса: рост размеров и грузоподъемности судов; рост скорости хода судов; типизация морских судов (строительство сериями); осуществление специализации морского флота; автоматизация судов; внедрение наиболее экономичных судовых энергоустановок; внедрение современных эффективных принципов движения.

2. Совершенствование организации труда: внедрение опыта работы судовых экипажей сокращённой численностью, на основе широкого совмещения профессий; внедрение прогрессивных форм бригадной организации труда.

Говоря о повышении производительности труда на речном транспорте, следует отметить, что строительство нового флота, оснащённого автоматикой, и механизация судовых работ позволяют сократить численность экипажей и повысить производительность труда плавсостава. Совершенная конструкция транспортных судов позволяет повысить производительность труда на погрузочно-разгрузочных работах, сократить стоянки флота в портах и тем самым повысить производительность труда плавсостава.

Повышение темпов роста производительности труда на воздушном транспорте может быть обеспечено посредством: внедрение в эксплуатацию современных, более производительных и экономичных воздушных судов и другой авиационной техники, повышения производительности

находящихся в эксплуатации самолетов; автоматизации и модернизации объектов радиосвязи; совершенствования организации труда, производства, управления и планирования [2].

Повышение производительности труда трубопроводного транспорта, на мой взгляд, необходимо за счет осуществления следующих мер: повышение пропускной способности трубопроводов за счёт увеличения диаметра или строительства вторых линий; увеличение мощности насосных станций; изменение технологии изготовления труб, способов спайки швов; расширение номенклатуры перевозимых жидких и твердых грузов.

Для улучшения использования транспортных средств на рассматриваемых видах транспорта необходимо осуществление следующих мер: сокращение непроизводительных стоянок; увеличение загрузки транспортных средств (судов, вагонов, автомашин); обеспечение ритмичности работы транспортных средств; механизация и автоматизация погрузо-разгрузочных работ, а также своевременный мониторинг состояния транспортных средств.

Транспорт является трудоемкой отраслью материального производства, хотя в настоящее время в связи со снижением объемов перевозок на всех видах транспорта сокращается численность работающих. Наиболее высокая производительность труда (на 1 работника) на трубопроводном (более 12 млн. прив. ткм/чел) и воздушном (около 5,4 млн. прив. ткм/чел) транспорте. Выработка на 1 работника железнодорожного транспорта в 2015 г. составила 3887 тыс. прив. ткм., а на морском и речном – 1770,7 тыс. прив. ткм. [9] По сравнению с 2014 годом произошло небольшое повышение производительности труда почти на всех видах транспорта: на железнодорожном - на 9%, на морском и речном – на 34%, на трубопроводном и воздушном – на 3% и 0,5% соответственно; кроме автомобильного, где произошло снижение на 2,4%.

Самая низкая производительность труда на автомобильном транспорте – примерно 486,9 тыс. прив. ткм/чел. Однако следует учесть, что сфера деятельности автотранспорта – короткие расстояния.

Подводя итог, можно сказать, что увеличения производительности труда можно достичь за счет: создания достаточных мощностей; регулирования механизмов взаимодействия железнодорожного транспорта с морским, внутренним водным и автомобильным видами транспорта; совершенствования работы на базе транспортных узлов и логистических комплексов; совершенствования тарифной политики; повышения качества и уровня подготовки профессиональных кадров.

Список использованной литературы

1. Николаева А.И., Каримова Д.К., Багинова В.В. Транспортная система России в современных условиях// СПТКР. - 2011. - №1. - С.7-13.
2. Якунин В.И. Железнодорожный транспорт и экономическое развитие России// Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. - 2011. - №3. - С.6-17.
3. Андреев А.В. Алгоритм определения методов повышения производительности труда для предприятий отрасли воздушного транспорта// ТДР. - 2011. - №9. -С.162-163.
4. Терешина, Н. П. Экономическое развитие и управление производительностью труда на железнодорожном транспорте: монография [Текст] / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин; под общ. ред. докт. экон. наук, проф. Н. П. Терешиной. – М.: МИИТ, 2014. – 129 с.
5. Курбатова А.В., Курбатов Ф.С. Железнодорожный транспорт России и США в показателях использования путевой инфраструктуры, подвижного состава и производительности труда// Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. - 2012. - №4 (24). - С.118-130.
6. Подсорин, В. А. Ресурсы производительности: опыт США [Текст] / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин, Д. А. Шаханов // Мир транспорта. – 2014. – № 2. – С. 202-213.
7. Хегай Ю.А. Проблемы автомобильного транспорта в России// Теория и практика общественного развития. - 2014. - №8. - С.122-125.
8. Абрамова В.Н., Ботнарюк М.В. Состояние и перспективы развития морского и внутреннего водного транспорта России// Вестник государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. - 2014. - №1 (23). - С.114-120.
9. Сайт Федеральной службы государственной статистики <http://www.gks.ru/>