



Как сделать рациональным соотношение роста производительности труда и зарплаты



Ольга ЛЕОНОВА

Olga G. LEONOVA

How to Make Rational the Relationship between Labor Efficiency and Wages Growth

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 112)

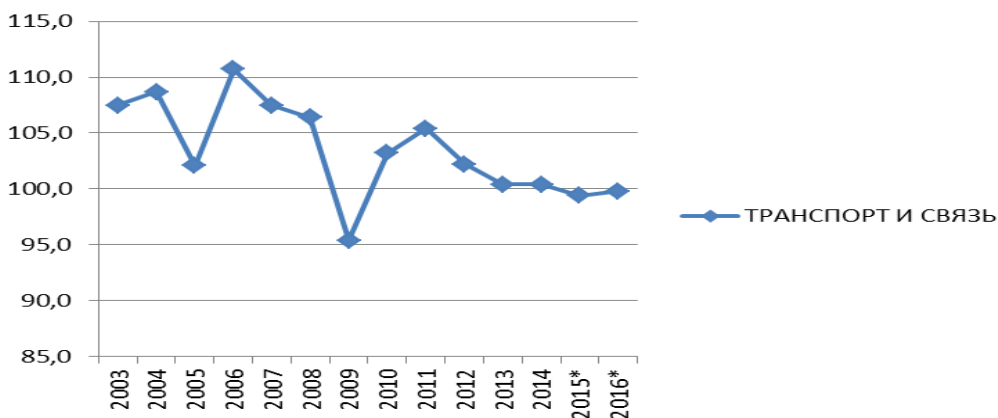
В статье изложен методический подход к обоснованию соотношения роста производительности труда и заработной платы транспортных организаций в зависимости от типа развития организации и основных факторов производства (интенсивных и экстенсивных), обеспечивающих прирост производительности. При этом во внимание берутся общие тенденции для экономики страны и транспортного комплекса, а на их фоне оцениваются особенности развития и инновационный потенциал предприятий внутреннего водного транспорта, даётся своя аргументация подходов к экономическим расчётам и факторному анализу.

Ключевые слова: экономика, транспортный комплекс, внутренний водный транспорт, производительность труда, заработная плата, методический подход, интенсивные и экстенсивные факторы, динамика роста.

Леонова Ольга Геннадьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики водного транспорта Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.

Актуальность статьи обусловлена тем, что выявлению ресурсов производительности труда на транспорте придаётся сегодня особо важное значение. Ведь рост производительности труда на большинстве предприятий отрасли составляет весьма малую величину, а на некоторых из них – наблюдается снижение этого показателя в сравнении с предшествующими периодами [6]. Динамика индексов производительности труда в России по отраслям транспорт и связь в 2003–2015 годах, представлена на рис. 1 [1]. Индекс производительности за последние пять лет не увеличивался [2] и этому есть вполне объяснимые и объективные причины.

Во-первых, прошедшие 25 лет экономика страны была сориентирована на экспорт энергоресурсов, развитию отечественного производства уделялось недостаточно внимания. Во-вторых, большие надежды возлагались на вступление в ВТО, в частности предполагалось, что страна будет «завалена» дешёвыми товарами и услугами. В-третьих, чрезмерный акцент был сделан на поддержку банковско-финансового сектора. Это видно хотя бы из того, что в анти-



* Индексы производительности труда за 2015–2016 годы будут актуализированы после пересмотра оценок ВВП в 2018 году.

Рис. 1. Динамика индексов производительности труда по ОКВЭД транспорт и связь экономики Российской Федерации за 2003–2015 гг.

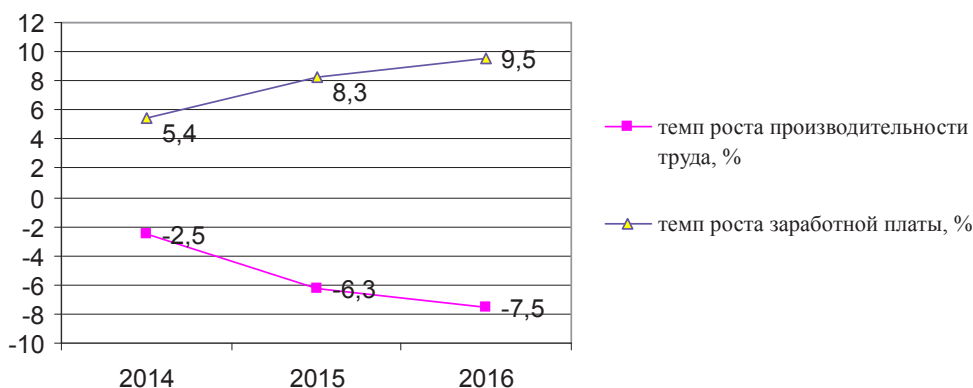


Рис. 2. Динамика роста заработной платы и производительности труда в транспортных организациях за 2014–2016 годы, %.

кризисной программе правительства предусматривалось выделение более 1 трлн рублей на нужды данного сектора, в разы больше, чем каким-либо ещё стратегическим секторам экономики [9].

Ныне стояла задача повысить к 2018 году производительность труда в 1,5 раза (по сравнению с 2011 годом). Однако этот показатель на сей момент не достигнут, в том числе и на водном транспорте. Как показывает анализ динамики этого показателя, он в значительной мере зависит от инновационной активности организаций и предприятий [11]. По данным же Росстата только 8–11 % из них могут быть отнесены к инновационным. Прежде всего это крупные корпорации, бизнес-центры, а большая часть предприятий транспорта использует изношенные основные фонды,

со сроком службы значительно выше нормативного [2].

По данным ЦНИИ ЭВТ рост производительности на внутреннем водном транспорте позволяет высвободить более 600 человек плавсостава, 150 работников порта, увеличить переработку грузов на 7,5 млн тонн и т.д. Но сопутствующие таким результатам факторы используются недостаточно. По-прежнему темпы роста заработной платы опережают темпы роста производительности труда, это доказывает тот факт, что мы «проедаем» быстрее, чем создаём.

С нашей точки зрения, к решению этой проблемы надо подходить комплексно. Необходимо: уточнить методику расчёта показателя производительности труда с обоснованием величины собственной продукции и учётом специфики



Индексы роста производительности труда по экономике Российской Федерации, транспортному комплексу и внутреннему водному транспорту в 2013–2016 годы, %

Уровень показателя	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год
Экономика страны	102,2	100,7	97,8	99,8
Транспорт и связь	100,4	100,4	99,4	99,8
Водный транспорт	100,5	98,7	97,7	—

деятельности предприятия; выявить факторы, влияющие на уровень производительности труда; разработать целевую программу инновационного развития всех видов транспорта, в которой рост производительности труда должен быть обеспечен за счёт интенсивных факторов развития; повысить мотивацию работников; при оценке эффективности разработанных программ использовать обоснованный и чётко ориентированный критерий соотношения между ростом производительности труда и ростом заработной платы [10].

Анализ темпов роста производительности труда и заработной платы работников транспортных организаций показывает, что на современном этапе назрела настоятельная потребность в изменении сложившихся диспропорций в этой сфере. На рис. 2 приведена динамика роста заработной платы и производительности труда на транспортных предприятиях [1].

Следует отметить, что в экономической теории отсутствует такой метод, который бы достаточно научно позволял устанавливать интересующее нас соотношение. Наиболее распространённым мнением является бездоказательное постулирование необходимого отставания темпов роста заработной платы от темпов повышения производительности труда. Например, при плановой экономике (до 1990 года) рекомендовалось на каждый процент роста производительности повышать заработную плату на 0,6 %.

Надо полагать, наблюдаемая тенденция негативно влияет на развитие и конкурентоспособность транспортных организаций. Опережающий рост заработной платы связан с ростом себестоимости транспортных услуг, что может

вызвать потерю ценовых конкурентных преимуществ и недостаток инвестирования в развитие предприятий в результате сокращения средств, которые могли бы быть направлены на их развитие.

Для расчёта уровня производительности труда в целом по экономике страны, транспортному комплексу и отдельным видам транспорта рекомендовано использовать индекс производительности труда, который рассчитывается как частное от деления физического объёма ВВП и индекса изменения численности работников:

$$J_{nm} = \frac{J_{on}}{J_{rab}}; J_{on} = \frac{On_{an}}{On_{baz}}; J_{rab} = \frac{J_{rab.an}}{J_{rab.baz}}, \quad (1)$$

где J_{nm} — индекс производительности труда; J_{on} , J_{rab} — индексы изменения объёма работ и численности работающих; On_{an} , On_{baz} — среднегодовая численность работающих в анализируемом и отчетном периодах; $J_{rab.an}$, $J_{rab.baz}$ — среднегодовая численность работающих в анализируемом и отчетном периодах.

Индексы роста производительности труда по экономике в целом, транспортному комплексу и внутреннему водному транспорту приведены в таблице 1 [1].

Производительность труда на транспорте — количество продукции транспорта (как правило, в условно-натуральном выражении), приходящееся в среднем на одного работника, занятого на перевозках за определённый период. Исчисляется как отношение величины приведённой продукции транспорта к величине средней списочной численности работников, занятых на перевозках. Различия в уровнях производительности труда на отдельных видах транспорта вызваны как различиями в технической вооружённости, характере перевозок, так и методикой определения

Таблица 2

**Среднемесячная начисленная заработная плата по транспортному комплексу в целом,
на внутреннем водном транспорте и воздушном транспорте в 2015–2016 гг.
по федеральным округам**

Уровень показателя	Центральный федеральный округ			Северо-Западный федеральный округ			Южный федеральный округ			Северо-Кавказский федеральный округ		
	Средняя начисленная заработная плата		%	Средняя начисленная заработная плата		%	Средняя начисленная заработная плата		%	Средняя начисленная заработная плата		%
	янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года		янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года		янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года		янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года	
Среднемесячная заработная плата по транспортному комплексу в целом	47 563,6	50 416,0	106,0	43 690,1	46 944,8	107,4	30 623,0	33 135,0	108,2	21 322,3	23 761,2	111,4
На внутреннем водном транспорте	32 764,9	29 690,3	90,6	28 894,5	33 464,6	115,8	30 509,2	35 513,4	116,4	—	—	—
На воздушном транспорте	112 177,8	112 541,7	100,3	99 773,6	100 237,6	100,5	74 386,1	70 671,3	95,0	22 730,5	24 910,0	109,6
	Приволжский федеральный округ			Уральский федеральный округ			Сибирский федеральный округ			Дальневосточный федеральный округ		
	Средняя начисленная заработная плата		%	Средняя начисленная заработная плата		%	Средняя начисленная заработная плата		%	Средняя начисленная заработная плата		%
	янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года		янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года		янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года		янв. — сент. 2015 года	янв. — сент. 2016 года	
Среднемесячная заработная плата по транспортному комплексу в целом	28 383,2	30 015,0	105,7	43 359,5	44 453,0	102,5	36 508,0	39 181,6	107,3	50 440,2	54 696,7	108,4
На внутреннем водном транспорте	34 703,0	36 838,7	106,2	42 970,3	41 822,7	97,3	32 918,4	32 696,7	99,3	39 912,9	42 620,1	106,8
На воздушном транспорте	67 559,4	68 659,3	101,6	86 554,9	81 050,0	93,6	67 985,7	67 142,4	98,8	77 329,4	82 424,2	106,6

показателей численности работников, занятых на перевозках. Уровень производительности труда может также измеряться величиной доходов от перевозочной деятельности, приходящихся в среднем на одного работника, занятого на перевозках [2].

Наблюдаемая в 2013–2016 годах динамика индекса производительности

труда в Российской Федерации в сочетании с сохранением низкого уровня производительности труда представляет собой достаточно опасное явление — как с точки зрения устойчивого экономического роста, формирования конкурентоспособной экономики, так и повышения уровня и качества жизни населения [3]. При этом вопросам



производительности труда не уделяется должного внимания, ни за одним федеральным органом исполнительной власти не закреплена задача выработки государственной политики по регулированию производительности труда хотя бы в каком-то виде. Показатель производительности труда не входит в перечень основных целевых показателей, определённых стратегией инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года [7].

На предприятиях внутреннего водного транспорта уровень среднемесячной заработной платы имеет слабую тенденцию к росту, но в абсолютном выражении он ниже оплаты труда по транспортному комплексу в целом и другим видам транспорта, что видно из таблицы 1. В таблице 2 приведена среднемесячная начисленная заработная плата (без выплат социального характера) по транспортному комплексу в целом, на внутреннем водном транспорте и воздушном транспорте за январь–сентябрь 2016 года по федеральным округам [1].

Наибольший уровень среднемесячной заработной платы работников внутреннего водного транспорта в 2016 году сложился в Уральском, Приволжском и Дальневосточном федеральных округах, что видно из таблицы 2.

С нашей точки зрения, это соотношение должно устанавливаться с учётом типов развития производства (в зависимости от интенсивных и экстенсивных факторов) [4]:

$$Y_{эф} = \frac{Эф.ан}{Эф.баз}; \quad (2)$$

$$Y_{рес} = \frac{Крес.ан}{Крес.баз}$$

где $Y_{эф}$, $Y_{рес}$ — индексы роста эффективности производства и роста ресурсооборужённости работников; $Эф.ан$, $Эф.баз$ — эффективность производства в анализируемом и базовом периодах; $Крес.ан$, $Крес.баз$ — ресурсооборужённость работников в анализируемом и базовом периодах.

При этом индекс роста эффективности $Y_{эф}$ является интенсивным фактором, а индекс роста ресурсооборужённо-

сти работников — экстенсивным фактором развития производства.

Рост производительности производства будет зависеть от сочетания двух типов факторов: интенсивных за счёт роста эффективности производства ($Y_{эф}$) и экстенсивных за счёт роста ресурсооборужённости труда ($Y_{рес}$):

$$Y_{пт} = Y_{эф} \cdot Y_{рес}. \quad (3)$$

С учётом возможного влияния этих факторов можно выделить семь типов развития производства [5]:

- интенсивный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{эф} > 1$, $Y_{рес} = 1$;
- экстенсивный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{эф} = 1$, $Y_{рес} > 1$;
- смешанный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{эф} = 1$, $Y_{рес} > 1$;
- преимущественно интенсивный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{эф} > Y_{рес} = 1$;
- преимущественно экстенсивный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{рес} > Y_{эф} > 1$;
- суперинтенсивный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{эф} > 1$, $Y_{рес} < 1$;
- суперэкстенсивный, если $Y_{пт} > 1$, $Y_{эф} < 1$, $Y_{рес} > 1$.

Для того чтобы обосновать соотношение темпов роста производительности труда и заработной платы, необходимо учесть следующие предпосылки [12].

Зарботная плата является важнейшим целевым слагаемым расходов предприятия, полученных при реализации услуг транспортного предприятия.

В расходы предприятия входят: текущие затраты в расчёте на одного работника ($З_{тз}$), состоящие из амортизационных отчислений ($З_{ам}$), затрат на потребляемые предметы труда (сырьё, материалы, полуфабрикаты) ($З_{птл}$), затрат на потреблённую энергию, налоги и выплаты в бюджеты разных уровней ($З_{нал}$), дивидендов на акции ($З_{див}$), то есть затраты предприятия в расчёте на одного среднесписочного работника могут рассчитываться по формуле:

$$З_{общ} = З_{тз} + З_{ам} + З_{птл} + З_{нал} + З_{див}, \quad (4)$$

где $З_{тз}$ — заработная плата среднесписочного работника, которая изменяется пропорционально росту производительности труда, если в такой же пропорции изменяются остальные статьи затрат ($З_{ам}$, $З_{птл}$, $З_{нал}$, $З_{див}$).

Исходя из этого, соотношение темпов роста заработной платы и производитель-

ности труда в зависимости от темпов развития производства и уровня инновационного развития предприятия будет изменяться следующим образом:

– при интенсивном типе $Y_{эф} > 1$; $Y_{рес} = 1$; $Y_{пт} = Y_{эф} \cdot Y_{рес} > 1$; $Y_3 = Y_{эф} = Y_{пр}$ темпы роста заработной платы должны быть равными темпам роста производительности труда за счёт роста интенсивных факторов, т.е. за счёт темпов роста эффективности производства;

– при экстенсивном типе развития $Y_{эф} = 1$; $Y_{рес} < 1$; $Y_{пт} > 1$; $Y_3 = Y_{кр} = Y_{пр}$ темпы роста заработной платы должны быть равными темпам повышения ресурсооборужённости и производительности труда;

– при преимущественно интенсивном, преимущественно экстенсивном и смешанном типе развития производства $Y_{эф} > Y_{рес} > 1$, $Y_{рес} > Y_{эф} > 1$, $Y_3 = Y_{пр}$, $Y_{пр} > 1$ темпы роста затрат должны быть равными темпам роста производительности труда.

Если темпы роста текущих затрат (Z_3) отстают или опережают темпы роста производительности труда, заработная плата сотрудников транспортных предприятий изменится соответственно с опережением или отставанием в сравнении с ростом производительности труда. Это должно быть при условии, когда производительность труда исчисляется по собственной продукции без учёта материальных затрат [13].

Степень увеличения (уменьшения) темпов роста (снижения) зарплаты $K_{ув(ум)з}$ в зависимости от темпов изменения материальных текущих затрат можно исчислять по формуле:

$$K_{ув(ум)з} = 1 \pm \frac{\Delta Z_3}{Z_{3.баз}}, \quad (5)$$

где ΔZ_3 – увеличение (уменьшение) материальных текущих затрат в сравнении с соответствующими темпами роста производительности труда; $Z_{3.баз}$ – среднегодовая зарплата работника в базовом периоде.

Общий вывод при выборе метода обоснования – соотношение темпов роста производительности труда и темпов заработной платы не может устанавливаться

равным в целом по транспортному комплексу; нужен глубокий анализ интенсивных и экстенсивных факторов производства и составных элементов, входящих в текущие материальные затраты каждой транспортной организации, чтобы сделать искомое соотношение рациональным.

ЛИТЕРАТУРА

1. Росстат: Индексы производительности труда. [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/#. Доступ 27.01.2018.
2. Росстат: Методологические положения по статистике. Транспорт. [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/bgd/free/B99_10/IssWWW.exe/Stg/d000/i000800r.htm. Доступ 27.01.2018.
3. Производительность труда в Российской Федерации. Социальный бюллетень, июнь 2017. Аналитический центр при Правительстве РФ. [Электронный ресурс]: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/13612.pdf>. Доступ 27.01.2018.
4. Курошева Г. М., Леонова О. Г. Проблемы управления эффективностью производства и производительностью труда в условиях инновационного развития транспортных организаций // Транспортное дело России. – 2017. – № 5. – С. 52–53.
5. Курошева Г. М., Гуляевский С. Е. Теория антикризисного управления предприятием: Учеб. пособие. – СПб.: ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2016. – 303 с.
6. Кардашевский В. В. Важнейшая задача модернизации экономики России – повышение производительности труда // Уровень жизни населения регионов России. – 2014. – № 1. – С. 40–47.
7. Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года. [Электронный ресурс]: <http://minsvyaz.ru/common/upload/2227-pril.pdf>. Доступ 27.01.2018.
8. Мониторинг развития внутреннего водного транспорта. Департамент развития секторов экономики. 2016. [Электронный ресурс]: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/2637b043-9a00-4e9b-83f0-57438d345393/monttrnsport122016.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=2637b043-9a00-4e9b-83f0-57438d345393>. Доступ 27.01.2018.
9. Росстат: Россия и страны мира. 2016. Статистический сборник [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/world16.pdf. Доступ 27.01.2018.
10. McKinsey Global Institute. [Электронный ресурс]: www.mckinsey.com/mgi. Доступ 27.01.2018.
11. Bottazzi G., Grazzi M. Dynamics of productivity and cost of labour in italian manufacturing firms. Bulletin of Economic Research. John Wiley & Sons, Inc. – 2014. – № 66. – С. 55–73.
12. Mate D. Impact of human capital on productivity growth in different labour-skilled branches. CTA OECOMICA. Akademiai Kiado. – 2015. – № 65. – С. 51–67.
13. Filippetti A., Peyrache A. Is the convergence party over? Labour productivity and the technology gap in Europe. Journal of Common Market Studies. John Wiley & Sons, Inc. – 2013. – № 51 – С. 1006–1022.

Координаты автора: **Леонова О. Г.** – olga-global@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 27.01.2018, актуализирована 04.03.2018, принята к публикации 07.03.2018.

