

Л. Н. Буянова, М. Г. Григорян

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ ТРУДА НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассмотрены отраслевые аспекты проблемы эффективного управления производительностью труда. Выполнен анализ тенденций роста производительности труда на транспорте в целом и на водном транспорте в частности, результаты которого позволяют судить о неполном использовании резервов роста производительности труда и об относительно невысокой эффективности управления трудовыми ресурсами в Российской Федерации. На основе обобщения данных, содержащихся в литературных источниках, структурированы методические подходы к управлению производительностью труда на транспорте, определена суть процессного, функционального и организационного подходов и описаны особенности их использования. Реализация выявленных подходов позволит менеджерам определять приоритеты отдельных задач управления производительностью труда в организациях водного транспорта. Развитие процесса управления производительностью труда на транспорте связано с проблемой адекватности информационного и методического обеспечения. Раскрыто содержание информационно-методического обеспечения, используемого для оценки и прогнозирования показателей производительности труда в организациях водного транспорта. Выявлено, в частности, что в утверждённых формах отчётности содержатся не все составляющие для расчёта производительности труда. Приведён набор целевых показателей (индикаторов) производительности труда на транспорте, заявленных в государственных программных документах. Выполнен анализ содержания методик измерения производительности труда на транспорте в целом и на водном транспорте в частности, в ходе которого определены основные проблемы, возникающие при использовании существующих методик. Предлагаются рекомендации по повышению качества информационно-методического обеспечения, необходимого для принятия эффективных управленческих решений в области производительности труда на водном транспорте.

Ключевые слова: производительность труда, эффективность управления, водный транспорт, методические подходы к управлению, информационное обеспечение, показатели производительности труда на транспорте.

Введение

Производительность труда – основной фактор конкурентоспособности и социально-экономического развития для любой деловой организации. Как свидетельствуют результаты исследований [1], пока ещё рано говорить об исчерпании резервов роста производительности труда и о высокоэффективном управлении трудовым потенциалом как в Российской Федерации в целом, так и в организациях водного транспорта.

Основываясь на статистических данных и зависимостях (рис. 1), можно сделать вывод, что за последнее время изменение производительности труда не носит устойчивого характера. Такой вывод базируется на данных Международной организации труда, Аналитического центра при Правительстве РФ, Росстата, а также наших расчётах.

Расчёт средней производительности труда работников транспорта натуральным методом показал, что она составляет 1 220 тыс. т-км/чел., а среднее значение индекса роста производительности труда на транспорте – 1,1.

Проблема эффективного управления производительностью труда обсуждалась в августе 2017 г. на президиуме Совета при Президенте России по стратегическому развитию и приоритетным проектам. По итогам заседания был утверждён паспорт приоритетной программы «Повышение производительности труда и поддержки занятости». В этом документе отмечены основные системные причины слабой производительности труда в России [1]:

- низкий уровень конкуренции в экономике, а значит, недостаточное количество стимулов к наращиванию производительности труда;
- технологическое отставание многих отраслей;

- некомпетентность руководителей федерального и регионального уровней для работы в условиях современной экономики, современных технологий, включая цифровые технологии;
- нехватка инвестиций;
- несовершенство трудового законодательства.

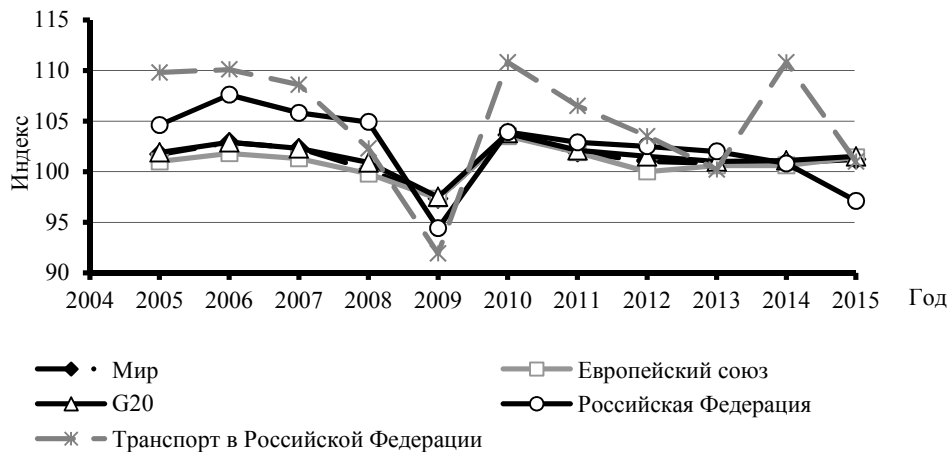


Рис. 1. Индекс производительности труда и его динамика в 2005–2015 гг., % (по данным Международной организации труда, Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, нашим расчётам)

Отмеченные системные факторы негативно влияют и на производительность труда на водном транспорте. Очевидно, что устранение системных и отраслевых факторов, сдерживающих рост производительности труда на водном транспорте, а также создание благоприятной среды для её роста требует активизации действий как со стороны государства, так и самого бизнеса.

Основные методические подходы к управлению производительностью труда на транспорте

С учётом различных мнений [1–4] нами предлагаются три подхода к управлению производительностью труда:

- 1) процессный – выделяет отдельные этапы в управлении производительностью труда и их упорядочивает;
- 2) функциональный – рассматривает управление производительностью труда как набор основных функций управления и позволяет определить роль отдельных подразделений в решении проблемы повышения производительности труда;
- 3) организационный – связывает проблему повышения производительности труда с общей проблемой повышения степени организованности компании или её подразделений.

С позиций *процессного подхода* управление производительностью труда состоит из подпроцессов формирования, активного развития и рационального использования трудового потенциала. Содержание каждого из указанных здесь подпроцессов соответствует задачам транспортной организации (структурных подразделений). В рамках каждого из подпроцессов предусмотрена реализация управленческих воздействий, которые, в свою очередь, определяют выходные параметры, что и обеспечивает достижение требуемого уровня производительности труда в деловой организации.

С учётом сущности и структуры трудового потенциала транспортной организации в границах подпроцесса его формирования могут быть выделены и представлены управленческие задачи, реализация которых обеспечивает:

- определение кадровой потребности (перспективной, текущей) организации (ситуационный анализ рынка транспортных услуг; прогнозирование спроса на услуги; определение перечня

и структуры услуг, а также трудоёмкости услуг; расчёт трудоёмкости управленческих и ремонтно-обслуживающих работ; оценка текучести кадров; учёт требований трудового законодательства Российской Федерации и т. п.);

– ситуационный анализ рынка труда, предполагающий оценку и дальнейший выбор источников удовлетворения кадровой потребности деловой организации;

– формирование набора потенциальных работников на свободные места (реклама свободных и формирующихся в перспективе рабочих мест, организация обучения категорий работников, формирование конструктивного сотрудничества с образовательными учреждениями, планирование возможных и наиболее предпочтительных карьерных перемещений внутри транспортного предприятия, использование услуг рекрутинговых и крьюинговых компаний и т. п.);

– отбор кандидатов на замещение рабочих мест категорий работников (собеседование, анкетирование, опрос кандидатов, испытания, использование услуг крьюинговых компаний и т. д.).

Аналогичным образом могут быть раскрыты управленческие задачи, характерные для двух других подпроцессов управления производительностью труда. В целом решение комплекса управленческих задач в границах подпроцессов формирования, активного развития и рационального использования обеспечивает такое состояние трудового потенциала предприятия, которое способствует росту производительности труда.

При *функциональном подходе* управление производительностью труда может быть описано последовательностью реализуемых в организации функций управления, которые дифференцируются в виде набора конкретных управленческих задач. Подобное описание может быть выполнено в форме графа. Рассматриваемый подход наиболее часто применяют в проектировании бизнес-процессов (например, реинжиниринг).

Дифференцируем какую-либо функцию управления в виде набора определённых управленческих задач. Например, при реализации функции планирования в границах управления производительностью труда решаются следующие задачи:

– прогноз количественной и структурной потребности транспортной организации в работниках всех категорий на основе данных об объёме работ или производственной программы;

– определение планового уровня производительности труда работников всех категорий;

– планирование годового фонда рабочего времени с учётом требований трудового законодательства и условий согласно отраслевым тарифным соглашениям, а также специальных требований по организации режима труда и отдыха отдельных категорий персонала;

– расчёт величины средней заработной платы в целом для организации и средней заработной платы для отдельных категорий работников, а также планирование структуры фонда заработной платы;

– составление плана повышения квалификации работников в связи с потребностью обновления знаний, внедрением прогрессивных технологий перевозки грузов и пассажиров, развитием технологий управления или возникновением сложной экономической ситуации на предприятии; планирование возникающих в связи с этим затрат и т. д.

Выше перечислены не все функции и далеко не все задачи, раскрывающие определённую функцию, поскольку полный перечень задач достаточно велик. Отметим, что дифференциация функций управления производительностью труда даёт возможность менеджменту организации выбрать предпочтительные методы управления, определить круг исполнителей в процессе такого управления.

В соответствии с *организационным подходом* к управлению производительностью труда и мнению, высказанным Л. А. Александровым, «организация управления производительностью труда представляет собой определённую совокупность управленческих работ, смысл и назначение которых состоит в том, чтобы направить управление производительностью труда по нужному руслу» [3, с. 23].

В целом, управление производительностью труда может быть рассмотрено с позиций организационной деятельности работников (или структурных подразделений) транспортной компании, которые отвечают за работу с персоналом. Тогда процесс управления производительностью труда базируется не только на оценке организационной структуры управления, но и на соответствующем позиционировании рабочих мест, которые относятся к специализированным структурным подразделениям.

Известно, что задачи организации управления производительностью труда можно сгруппировать следующим образом: 1) задачи, решение которых направлено на совершенствование

организации управляющей системы; 2) задачи организации собственно процесса управления. Непосредственно вопросы организации управления производительностью труда, в том числе вопросы управления трудовым потенциалом, решаются службой (отделом) управления персоналом компании (структурного подразделения).

Таким образом, для принятия эффективных решений любой процесс управления, в том числе и производительностью труда на транспорте, требует адекватного информационного и методического обеспечения.

Анализ информационно-методического обеспечения, используемого для оценки и прогнозирования показателей производительности труда организаций водного транспорта

Вне зависимости от выбранного в транспортной организации подхода к управлению производительностью труда работников, который должен быть конкретизирован согласно сложившейся ситуации, его реализация невозможна без соответствующей информационной основы. В связи с этим в настоящей статье выполнен анализ содержания информационно-методического обеспечения, используемого для оценки и прогнозирования показателей производительности труда организаций водного транспорта.

Являясь субъектом официального статистического учёта, Росморречфлот формирует официальную статистическую информацию раздела I Федерального плана статистических работ «Работы по формированию официальной статистической информации, выполняемые субъектами официального статистического учёта».

В соответствии с приказами Федеральной службы государственной статистики «Об утверждении статистического инструментария для организации Федеральным агентством морского и речного транспорта федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере морского и внутреннего водного транспорта» [5, 6] в системе Росморречфлота осуществляется ведение следующих форм отчётности:

- № 1-ПК (мор), № 1-ПК (вод) – сведения о наличии и использовании портовых комплексов на морском и внутреннем водном транспорте;
- № М-1 – сведения об отправлении и прибытии судов по видам плавания и национальности флага судов на морском транспорте;
- № 53-М, № 53-ВТ – сведения о наличии морских и речных судов;
- № 2-ВТ – сведения о наличии и движении технических и обслуживающих судов на предприятиях внутренних водных путей (ВВП);
- № 20-ВТ – сведения о протяжённости ВВП;
- № 21-ВТ – сведения о размерах навигационной обстановки на ВВП;
- № М-3 – сведения о межпортовых перевозках грузов морским транспортом по видам плавания и странам;
- № 11-ВТ – сведения о региональных и межрегиональных перевозках грузов и пассажиров внутренним водным транспортом;
- № МП-1, № РП-1 – сведения о погрузочно-разгрузочной деятельности и деятельности по эксплуатации пассажирских причалов на морском и речном видах транспорта;
- № 1-СМП – сведения о перевозках грузов в акватории Северного морского пути;
- № 1-ТР (мор), № 1-ТР (вод) – сведения о перевозочной деятельности на морском и речном видах транспорта.

Как следует из анализа, отдельной формы статистического наблюдения для расчёта производительности труда не существует. В утверждённых формах содержатся не все составляющие для расчёта производительности труда. В основном это показатели, отражающие эксплуатационную деятельность: масса отправленных грузов (тыс. т); число отправленных пассажиров (тыс. пас.); грузооборот (тыс. т-км); пассажирооборот (тыс. пас.-км); объёмы погружённых-выгруженных грузов (тыс. т). Поэтому для расчёта производительности труда по ряду показателей информацию в Росморречфлот предоставляют по запросу подведомственные организации по профилю своей деятельности. Это относится и к показателю «Численность работников организации», который необходим для расчёта производительности труда. Информацию о численности сотрудников организации заполняют юридические лица всех видов экономической деятельности и форм собственности по форме статистического наблюдения № П-4 «Сведения о численности и заработной плате работников» и предоставляют в территориальный орган Росстата по месту своего нахождения.

Федеральное агентство морского и речного транспорта (исполнитель – АО «Морцентр-ТЭК») более 20 показателей из указанных форм направляет в базу данных Единой межведомственной статистической системы (ЕМИСС), введённой в эксплуатацию в 2011 г. В статистических формах ЕМИСС показатели производительности труда не рассчитываются.

В соответствии с пп. 5.5 Положения Росморречфлота агентство «осуществляет функции государственного заказчика федеральных целевых, научно-технических и инновационных программ и проектов в установленной сфере деятельности» [7]. Деятельность по разработке и мониторингу реализации государственных и федеральных целевых программ требует качественной систематической статистической отчётности. Во многих документах стратегического планирования производительность труда заявлена как целевой индикатор (табл.).

Целевые показатели (индикаторы) производительности труда в транспорте, заявленные в государственных программах

Наименование документа	Год издания (корректировки)	Показатель (индикатор)	Единица измерения	Ожидаемые результаты
План мероприятий по обеспечению повышения производительности труда, создания и модернизации высокопроизводительных рабочих мест (Распоряжение Правительства РФ от 9.07.2014 г. № 1250-р)	2014 г. (с изменениями от 2015 г.)	Динамика производительности труда в транспорте	Процент (к предыдущему году)	К 2018 г. – 106,8 %
Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319)	2014 г. (с изменениями от 2017 г.)	Динамика производительности труда в транспорте	Процент (к 2011 г.)	К 2020 г. – 134,1 %
Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. (Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р)	2008 г. (с изменениями от 2014 г.)	Производительность труда на транспорте	Тысячи приведённых тонно-километров на 1 чел. в год, тыс. руб. на 1 чел. в год	К 2030 г. – 2 854 тыс. приведённых тонно-километров на 1 чел. и 6 817 тыс. руб. на 1 чел. (инновационный вариант)
Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 г. (Распоряжение Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. № 327-р)	2016 г.	Производительность труда на внутреннем водном транспорте	Процент (к уровню 2012 г.)	К 2030 г. – 290 % (инновационный вариант)

Как следует из данных таблицы, практически во всех программных документах прогноз производительности труда выполнен в целом для транспортного комплекса. Только в Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г. для цели «Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы» среди прочих установлен целевой индикатор «Производительность труда на внутреннем водном транспорте». Из государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» (подпрограммы «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт») анализируемый показатель был исключён по результатам последней корректировки. По-видимому, такая ситуация частично объясняется состоянием информационного обеспечения.

Традиционно в годовых отчётных материалах Федерального агентства морского и речного транспорта деятельность представлена следующими основными профильными видами: перевозкой грузов и пассажиров; погрузочно-разгрузочной деятельностью в портах; водными путями и гидротехническими сооружениями. Однако такая дифференциация не соответствует группировкам действующего Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (далее – ОКВЭД-2), что затрудняет формирование сводной статистической информации.

Вызывает сомнение и правомерность распределения видов деятельности водного транспорта по кодам классификатора.

Деятельность по перевозке грузов и пассажиров полностью по ОКВЭД-2 причислена к коду 50 – «Деятельность водного транспорта». Но деятельность по перевалке грузов в портах и отправлению пассажиров по ОКВЭД-2 отнесена к коду 52 – «Складское хозяйство и вспомо-

гательная транспортная деятельность», причём в совокупности с другими видами транспорта (код 52.24 – «Транспортная обработка грузов»). Кроме того, такие значимые для отрасли виды деятельности, как деятельность ледокольного флота, лоцманская проводка судов, относятся к коду 52.22 – «Деятельность вспомогательная, связанная с водным транспортом».

Как было указано выше, деятельность морского и внутреннего водного транспорта включает несколько видов работ, производительность которых в натуральном измерении оценивается разными показателями. Так, для оценки производительности работы судов используется комплексный показатель – валовая производительность работы флота, равная объёму транспортной продукции, выполняемой одной единицей тоннажа (грузоподъёмности, мощности, пассажировместимости) в валовые сутки эксплуатации судна.

Основными задачами организаций путевого хозяйства внутреннего водного транспорта являются поддержание заданных габаритов водного пути и обеспечение бесперебойного и безопасного судоходства. Для этого выполняется целый комплекс путевых работ: обслуживание знаков судоходной обстановки, землечерпательные, дноочистительные, выправительные работы, траление, шлюзование, перекачка воды и др. Объём путевых работ измеряется разными натуральными показателями: объём работ по выставлению (снятию) и обслуживанию знаков навигационного оборудования определяется в километро-сутках умножением протяжённости участка на продолжительность навигации, объём дноуглубительных и выправительных работ – в кубометрах по русловым изыскательским съёмкам и т. п.

Как видно, оценка и прогнозирование производительности труда по видам деятельности имеет свои особенности и сложности. Однако каких-либо отраслевых документов, руководствуясь которыми можно было бы выполнить такую оценку, на сегодняшний день не существует. В последние годы изданы только два документа, касающиеся оценки производительности труда на транспорте в целом:

– Приказ Росстата «Об утверждении методики расчёта показателей "Динамика производительности труда" на основе оперативных данных для целей мониторинга хода исполнения Плана мероприятий по обеспечению повышения производительности труда, создания и модернизации высокопроизводительных рабочих мест» (далее – методика) [8];

– Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении методики расчёта показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"» [9].

Методика основана на стоимостном методе расчёта производительности труда с использованием индексного метода анализа рядов динамики. Индекс производительности труда по видам экономической деятельности рассчитывается как частное от деления индексов физического объёма выпуска по однородным видам деятельности и изменения совокупных затрат труда. Данная методика позволит всем отраслям при разработке документов стратегического планирования использовать единый методический подход. Тем не менее, следует отметить наличие в ней определённых недостатков, связанных с трудностями получения статистической информации по отраслевым видам деятельности. Отраслевые формы статистической отчётности не содержат всех необходимых исходных данных для расчёта показателя динамики производительности труда. Кроме того, методика позволяет выполнить прогноз динамики производительности труда только в стоимостном выражении.

Приведённый краткий аналитический обзор подтверждает значимость повышения качества информационно-методического обеспечения, необходимого для принятия эффективных управленческих решений в области производительности труда на водном транспорте.

Выводы

Исследование тенденций роста производительности труда на транспорте в целом и на водном транспорте в частности, структурирование подходов к управлению производительностью труда, анализ содержания информационного и методического обеспечения, используемого для оценки и прогнозирования показателей производительности труда организаций водного транспорта, позволили получить следующие результаты.

В ходе статистического анализа выявлено отсутствие устойчивого роста производительности труда за оцениваемый период времени. Так, начиная с 2005 г., наблюдалась тенденция снижения производительности труда работников транспорта, а в 2009 г. в Российской Федерации она имела положительный рост, что совпадает с общей тенденцией, характерной для других стран.

В целом динамика индекса производительности труда на транспорте в Российской Федерации представляет собой достаточно опасное явление – как с точки зрения устойчивого экономического роста, формирования конкурентоспособной экономики, так и с позиций обеспечения социального развития страны, в частности, повышения уровня и качества жизни населения. Всё это вызывает необходимость определения и раскрытия методических подходов к управлению производительностью труда на транспорте.

В статье дано понятие управления производительностью труда, сформулированы и раскрыты процессный, функциональный и организационный подходы к управлению производительностью труда работников транспорта.

Выполненный анализ информационно-методического обеспечения, используемого для управления производительностью труда организаций водного транспорта, позволяет констатировать следующее:

- в отрасли, в том числе на морском и внутреннем водном транспорте, отмечается дефицит доступной статистической информации для анализа, оценки и мониторинга производительности труда;

- для повышения качества информационного обеспечения оценки и прогнозирования производительности труда на водном транспорте требуется введение дополнительных форм федерального статистического наблюдения за деятельностью морского и внутреннего водного транспорта России или включение необходимых показателей в существующие формы;

- имеющаяся практика оценки и прогнозирования производительности труда, а также методические подходы к её измерению имеют существенные недостатки;

- требуется гармонизация отраслевой статистической отчётности с потребностями действующих методик по прогнозированию производительности труда;

- необходимо разработать методику оценки и прогноза производительности труда на водном транспорте по всем видам деятельности в натуральном измерении.

Таким образом, при управлении производительностью труда следует учитывать определённые ниже отраслевые особенности. Во-первых, неоднородный характер производственной деятельности (например, перевозка грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочные работы в портах, услуги в портах, судоремонтные работы, работы по поддержанию габаритов водных путей и др.). Каждый из названных видов деятельности имеет свои методы оценки производительности труда. Для этого требуется соответствующее информационное обеспечение. Во-вторых, необходимо учитывать высокую фондёмкость транспортной продукции. В-третьих, конкретные решения, принимаемые в процессе управления производительностью труда, должны быть согласованы с задачей необходимого поддержания высокого уровня безопасности транспортных средств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Производительность* труда в Российской Федерации // Соц. бюл., июнь 2017. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/13612.pdf> (дата обращения: 28.11.2017).

2. *Эффективная* Россия: производительность как фундамент роста. URL: http://gtmarket.ru/files/news/1986/MGI_Effective_Russia_Productivity_Growth_as_the_Foundation_2009.pdf (дата обращения: 28.11.2017).

3. *Александров Л. А.* Организация управления на автомобильном транспорте. М.: Транспорт, 1985. 284 с.

4. *Кононова Г. А., Циганов В. В.* Теория и практика управления персоналом предприятий. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing, 2017. 80 с.

5. *Об утверждении* статистического инструментария для организации Федеральным агентством морского и речного транспорта федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере морского и внутреннего водного транспорта: Приказ Федеральной службы государственной статистики от 03 февраля 2017 г. № 75. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_212325/ (дата обращения: 26.11.2017).

6. *Об утверждении* статистического инструментария для организации Федеральным агентством морского и речного транспорта федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере морского транспорта: Приказ Федеральной службы государственной статистики от 17 марта 2017 г. № 176. URL: <http://legalacts.ru/doc/prikaz-rosstata-ot-17032017-n-176-ob-utverzhdenii-statisticheskogo/> (дата обращения: 26.11.2017).

7. *Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта*: Постановление Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 371 (с изменениями и дополнениями). URL: <http://base.garant.ru/187246/> (дата обращения: 26.11.2017).

8. *Об утверждении методики расчёта показателей «Динамика производительности труда» на основе оперативных данных для целей мониторинга хода исполнения Плана мероприятий по обеспечению повышения производительности труда, создания и модернизации высокопроизводительных рабочих мест*: Приказ Росстата от 23 марта 2015 г. № 118. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70896914/> (дата обращения: 26.11.2017).

9. *Об утверждении методики расчёта показателей (индикаторов) Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»*: Приказ Министерства транспорта РФ от 04 мая 2017 г. № 177. URL: <http://base.garant.ru/71670640/> (дата обращения: 26.11.2017).

Статья поступила в редакцию 15.12.2017

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Буянова Людмила Николаевна – Россия, 191015, Санкт-Петербург; Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота; г-р экон. наук, профессор; ведущий научный сотрудник отдела развития морского транспорта; buyanovaln@yandex.ru.

Григорян Мартын Грантович – Россия, 198035, Санкт-Петербург; Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова; г-р экон. наук, доцент; профессор; deptrans@mail.ru.



L. N. Bujanova, M. G. Grigorjan

CHARACTERISTICS OF MANAGEMENT OF LABOR PRODUCTIVITY IN WATER TRANSPORT

Abstract. The article focuses on the problem of branch aspects of labor productivity management. The analysis of an upward trend in labor productivity in transport sector in general and on the water transport in particular has been carried out. The results show incomplete use of labor productivity potential, as well as rather low efficiency of labor management in the Russian Federation. In terms of generalization of the data which found in scientific and methodical literature, the methodical approaches to labor productivity management in transport sector are structured, the essence of process, functional, and organizational approaches is defined, and features of their use are described. Realization of the revealed approaches allows managers to define priorities of separate tasks of labor productivity management within the organizations of the water transport. Development of process of labor productivity management in the transport sector is linked to a problem of information and methodological support adequacy. The content of the information methodological support used for assessment and forecasting labor productivity parameters of the organizations of the water transport is disclosed. There has been revealed incompleteness of such information methodological support, in particular, the fact that the approved forms of reporting contain few components for labor productivity evaluation. A set of target labor productivity indicators on transport mentioned by the state program documents is given. The analysis of techniques of labor productivity measurement on transport in general and on the water transport in particular is made, main problems arising while using the existing techniques are defined during the analysis. Recommendations on improvement of the quality of the information methodological support necessary for effective decision-making in the field of labor productivity on the water transport are offered.

Key words: labor productivity, management efficiency, water transport, methodical approaches to management, information support, labor productivity parameters in the transport sector.

REFERENCES

1. *Proizvoditel'nost' truda v Rossiiskoi Federatsii* [Labor efficiency in the Russian Federation] // *Sotsial'nyi biulleten'*, iun' 2017. Available at: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/13612.pdf> (accessed: 28.11.2017).
2. *Effektivnaia Rossiia: proizvoditel'nost' kak fundament rosta* [Efficient Russia: productivity as a foundation for growth]. Available at: http://gtmarket.ru/files/news/1986/MGI_Effective_Russia_Productivity_Growth_as_the_Foundation_2009.pdf (accessed: 28.11.2017).
3. Aleksandrov L. A. *Organizatsiia upravleniia na avtomobil'nom transporte* [Management organization on motor transport]. Moscow, Transport Publ., 1985. 284 p.
4. Kononova G. A., Tsiganov V. V. *Teoriia i praktika upravleniia personalom predpriatii* [Theory and practice of the staff management on enterprises]. Saarbrücken, Lambert Academic Publishing, 2017. 80 p.
5. *Ob utverzhdenii statisticheskogo instrumentarii dlia organizatsii Federal'nym agentstvom morskogo i rechnogo transporta federal'nogo statisticheskogo nabludeniia za deiatel'nost'iu v sfere morskogo i vnutrennego vodnogo transporta* [On approval of statistical instruments for organizing by the Federal Agency of the marine and river transport supervision over activities of sea and inland water transport]. Prikaz Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki ot 03 fevralia 2017 g. No. 75. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_212325/ (accessed: 26.11.2017).
6. *Ob utverzhdenii statisticheskogo instrumentarii dlia organizatsii Federal'nym agentstvom morskogo i rechnogo transporta federal'nogo statisticheskogo nabludeniia za deiatel'nost'iu v sfere morskogo transporta* [On approval of statistical instruments for organizing by the Federal Agency of the marine and river transport supervision over activities of marine transport]. Prikaz Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki ot 17 marta 2017 g. No. 176. Available at: <http://legalacts.ru/doc/prikaz-rosstata-ot-17032017-n-176-ob-utverzhdenii-statisticheskogo/> (accessed: 26.11.2017).
7. *Ob utverzhdenii Polozheniia o Federal'nom agentstve morskogo i rechnogo transporta* [On approval of the Provision on the Federal Agency of sea and river transport]. Postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 23 iul'ia 2004 g. No. 371 (s izmeneniami i dopolneniami). Available at: <http://base.garant.ru/187246/> (accessed: 26.11.2017).
8. *Ob utverzhdenii metodiki rascheta pokazatelei «Dinamika proizvoditel'nosti truda» na osnove operativnykh dannykh dlia tselei monitoringa khoda ispolneniia Plana meropriiati po obespecheniiu povysheniia proizvoditel'nosti truda, sozdaniia i modernizatsii vysokoproizvoditel'nykh rabochikh mest* [On approval of the technique of calculating parameters "Dynamics of labor efficiency" using operation data in order to monitor execution of the action plan on increasing labor efficiency, creating and modernizing high-production work places]. Prikaz Rosstata ot 23 marta 2015 g. No. 118. Available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70896914/> (accessed: 26.11.2017).
9. *Ob utverzhdenii metodiki rascheta pokazatelei (indikatorov) gosudarstvennoi programmy Rossiiskoi Federatsii «Razvitie transportnoi sistemy»* [On approval of the technique of calculating parameters (indicators) of the State Program of the Russian Federation "Development of the transport system"]. Prikaz Ministerstva transporta RF ot 04 maia 2017 g. No. 177. Available at: <http://base.garant.ru/71670640/> (accessed: 26.11.2017).

The article submitted to the editors 15.12.2017

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Bujanova Ludmila Nicolaevna – Russia, 191015, St. Petersburg; Central Marine Research and Design Institute (CNIIMF) JSC; Doctor of Economics, Professor; Leading Researcher of the Department of Maritime Transport Development; buyanova@yandex.ru.

Grigorjan Martin Grantovich – Russia, 198035, St. Petersburg; Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; Doctor of Economics, Assistant Professor; Professor; deptrans@mail.ru.

