

- увеличение оборота при нахождении вагона инвентарного парка на территории других железнодорожных администраций;
- риски, связанные с изменением и перенаправлением грузо- и вагонопотоков вследствие геополитической ситуации, и др.

УДК 331.1

THE PROBLEMS OF WORKING TIME USAGE AND TRANSPORT SECURITY PROVISION

R. I. KARAVASHKINA, Y. R. GURO-FROLOVA

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russian Federation

The law of working time saving is known to be one of the economic laws aimed at labor productivity provision, efficiency increase. This law is considered to be universal, operating in all economic formations, and cannot be canceled or ignored. Economic laws must be enforced as their “ignorance” is likely to lead to efficiency decrease and other economic problems. This law enforcement concerns future production growth, working hours saving meaning in its turn efficiency increase.

The law of working time saving involves productive saving of the employee working and free time, leading to efficient time management in the society and productive time management of the individual employee, giving the chance to solve not only the problems of productivity increase, but also the problem of security provision in all the economic spheres.

The authors are of the opinion that in order to ensure labor productivity with the security provision taken into account, and sustainable economy development as well, it is necessary to find and implement the methods aimed at working time loss reduction and working hour efficiency increase.

In labor law, working time is defined as the time for employee’s working duties performance. In Russia, working week duration in accordance with the Labor Code of the Russian Federation is 40 hours [1], meaning a five-day working week and eight-hour working day. To conduct macroeconomic analysis and cross-country comparisons the annual working hour fund indicator is used. Working hours in different countries are presented in Table 1 [2].

Table 1 – Working time duration in the top-five “intensively working countries” (IWC) and five “working countries with low labor intensity” (WCLLI) of the world for 2018 according to OECD

IWC			WCLLI		
№	country	Working hours	№	country	Working hours
1	Mexico	2148	11	Germany	1363
2	Costa Rica	2121	12	Netherlands	1433
3	South Korea	1993	13	France	1520
4	Russia	1972	14	England	1538
5	Greece	1956	15	Australia	1665

According to the OECD, Russia is on the 4th place among the “intensively working countries” and outperforms the G7 states, including the USA, Japan and Germany. In Russia, long-lasting New Year holidays and May holidays are legally approved. This is often understood as little time spent at the working place during the year in Russia. At the same time, we are accustomed to treating the Germans and the Japanese as the most hard-working nations. The paradox of the statistics presented in Table 1 is likely to be explained by the fact that the OECD keeps records of working time not only in accordance with the laws of the countries, but also considering the time actually worked, taken into account over-employment and the part-time jobs. That is why the countries with approximately the same working week (year) duration at the legislative level take different places in the list. The stricter the law applied to payment for over-employment (obliged increased rate payment), the less the actual working time fund. This is the reason why workaholic Japan and leisurely Italians occupy neighboring positions in the ranking list (1710 and 1723 hours, respectively).

According to the ILO (International Labor Organization), increased working hours are typical for countries with low income (wages). In terms of average wages, the world leader is Switzerland with almost

75,000 dollars a year. Cuba has the lowest annual wage, which is \$360 per year. In the ranking of 878 countries Russia occupies the 54th place. It is obvious that, being one of the most heavily employed countries, Russia does not belong to the list of the countries with the highest wages. One working hour cost, calculated due to the data in Tables 1, 2, is presented in table 2.

Table 2 – Hourly wage rate in 2018, USD

№	Country	USD	№	Country	USD
1	Mexico	2.13	11	Germany	38.44
2	Costa Rica	16.77	12	Netherlands	27.07
3	South Korea	14.89	13	France	26.20
4	Russia	4.78	14	England	21.09
5	Greece	7.38	15	Australia	23.94

As we can see from Table 3, there is a significant variation in hourly wages. Mexico and Russia, being the most heavily employed countries, have the lowest wages. Germany and Japan, being the least employed countries, have the highest wages. Due to this, we can conclude that working time duration does not affect the specific indicator of its payment.

It would be logical to assume that the GDP of the country with the highest workload during the year should be greater. The productivity of 1 working hour (or GDP per 1 working hour) was calculated and presented in Table 3.

Table 3 – Main macroeconomic indicators of the countries in 2018

№	Country	WTFhour/year	GDP	1 working hour productivity
1	Mexico	2148	20616	9.60
2	Costa Rica	2121	17566	8.28
3	South Korea	1993	43290	21.72
4	Russia	1972	28719	14.56
5	Greece	1956	29072	14.86
6	Germany	1363	53735	39.42

Due to the information presented in Table 4, Germany is the most efficient among the countries, having the best indicator of working hour productivity (despite being among the 10 least working countries in the world). The most inefficient and the busiest ones are Mexico and Costa Rica with the productivity of 4 and 4.75 times lower than in Germany, indicating an extremely inefficient working time usage. As far as Russia is concerned, one working hour cost is \$14.56, this indicator being 2.7 times lower than the German one. An employee in Russia spends on average 45 percent more time at the workplace than a German employee, but the productivity of the Russian worker is 2.7 times less than the German one has.

We can conclude that Russia has huge untapped labor productivity reserves. Sociological surveys and studies show, that Russian enterprises have low working time efficiency. It is likely to be increased in case of loss reduction associated with labor discipline violation. The productivity can be increased by 5 percent, transport sphere included [4].

Finally, we can conclude, that there is a European tendency of recent years, concerning gradual working hours' reduction and employee free time increase for the purpose of providing efficiency growth, security provision, etc. However, related problems can arise concerning population and employee aging, etc. There exist intensive and extensive areas of production factor usage. One of the extensive ways to ensure economic growth is to extend working hours: per month (working day lengthening, day-off and holiday day reduction) or per year. The entire working life can also be extended [5]. An intensive factor of economy efficiency improvement is the reduction of working time losses. Labor resources' qualification optimization, education level increase, labor automation, fixed assets and technologies' updating, innovations' usage [6] provide it.

Thus, the best way to fulfill the law of working time saving in Russia, to provide efficiency optimization, to ensure security is to reduce working time losses, increasing working hour productivity, to ensure high labor intensity through new knowledge, new technologies introduction [7, 8].

Список литературы

1 Трудовой кодекс РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/. – Дата доступа : 09.09.2022.

2 Статистика ОЭСР в области рабочего времени и заработной платы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.oecd-ilibrary.org/economics/data/oecd-economic-outlook-statistics-and-projections>. – Дата доступа : 06.09.2022.

3 **Бабкина, Т. В.** Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны [Электронный ресурс] / Т. В. Бабкина, А. А. Бурадова, К. И. Трембач. – Режим доступа : <http://naukovedenie.ru/PDF/182EVN515.pdf>, doi: 10.15862/182EVN515. – Дата доступа : 06.09.2022.

4 **Мау, В.** Национальные цели и модель экономического роста: новое в социально-экономической политике России в 2018–2019 гг. / В. Мау // Вопросы экономики. – 2019. – № 3. – С. 5–47.

5 **Каравашкина, Р. И.** Заработная плата и благоприятные условия труда как факторы совершенствования труда интеллектуальных работников (на примере преподавателей вуза) / Р. И. Каравашкина, Ю. Р. Гуро-Фролова, Е. В. Киселёва // Экономика труда. – 2022. – Т. 9, № 10. – DOI : 10.18334/et.9.10.116260.

6 **Каравашкина, Р. И.** Снижение последствий влияния синдрома эмоционального выгорания на результативность работы преподавателя и вуза в целом / Р. И. Каравашкина, Ю. Р. Гуро-Фролова, Е. М. Федотова // Экономика труда. – 2022. – Т. 9, № 9. – DOI : 10.18334/et.9.9.116207.

7 **Жмачинский, В. И.** Производительность труда, заработная плата и уровень жизни: проблемы повышения и перспективы / В. И. Жмачинский, Р. И. Чернева // Экономический анализ: теория и практика. – 2019. – Т. 18, № 1. – С. 40–53.

8 Prospects for the Development of Professional Training for the Transport Industry During Digitalization and Remote Work on the Example of VSUWT / Z. Pyzhova [et al.] // International Scientific Siberian Transport Forum TransSiberia. – 2021. – Vol. 403. – DOI : [org/10.1007/978-3-030-96383-5_92](https://doi.org/10.1007/978-3-030-96383-5_92).

УДК 656.225.073

ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ АДАПТАЦИИ К МАССОВОЙ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКА

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Контейнеризация грузопотока в современных условиях является одновременно естественно идущим и осознанно направляемым процессом на железнодорожном транспорте. С одной стороны, инициатива перехода на контейнерную технологию с традиционной повагонной исходит от самих грузоотправителей. Диверсификация рынков сбыта, сокращение размеров партий, возможность применения гибких мультимодальных логистических схем доставки всё чаще делают перевозку в контейнерах более привлекательным, а иногда и единственно возможным и экономически оправданным вариантом транспортировки грузов с участием железнодорожного транспорта. С другой стороны, видя растущий спрос и понимая связанные с этим потенциальные преимущества, транспортные предприятия сами ведут целенаправленную политику по привлечению клиентов и повышению своей конкурентной привлекательности именно в этом сегменте транспортного рынка.

По логике результатом совместных усилий перевозчиков и грузовладельцев в данном направлении должен стать постоянный рост процента контейнеризируемых грузов в общем грузопотоке. Темпы этого роста могут быть различны, поскольку регулируются большим количеством внешних факторов, но само наличие этой тенденции бесспорно. При ее сохранении в определенный момент должен произойти качественный скачок, когда доля контейнеров в общем количестве отправок становится преобладающей, что влечет за собой необходимость адаптации всей технологии перевозочного процесса на железнодорожном транспорте под специфику перевозки и обработки этого вида грузовых единиц. В качестве примера такой трансформации можно привести морской транспорт, технология работы, инфраструктура и технические средства которого в достаточно короткий период были коренным образом переработаны под нужды контейнерных перевозок.

Очевидно, что потенциальное преобладание контейнеров среди других видов отправок потребует решения целого ряда задач, часть из которых могут быть совершенно новыми для железнодорожного транспортного комплекса. Стихийная контейнеризация и недооценка трансформационного потенциала контейнерной технологии представляют реальную угрозу дисбаланса на транспортном рынке. Существующая технология перевозочного процесса и техническое оснащение железнодорожного транспорта в настоящее время ориентированы на переработку повагонных и маршрутных отправок массовых грузов и не учитывают специфики работы с контейнерными отправлениями на всех этапах транспортировки. Без соответствующей адаптации система организации вагонопотоков будет неэффективно использовать, а нивелировать преимущества контейнерной перевозки. Отсутствие четко спланированной стратегии управления массовой контейнеризацией принесет железнодорожным