

Ю.Н. ДЕРЕЧИНСЬКИЙ, к.е.н., доцент,

І.Ю. ГАЙДАЙ, к.е.н.,

Автомобільно-дорожній інститут ДВНЗ „ДонНТУ”

УДОСКОНАЛЕННЯ НОРМУВАННЯ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ В РИНКОВИХ УМОВАХ

Висока організація нормування праці виступає неодмінною умовою ефективної діяльності. Виявлення та реалізація потенційних можливостей нормування праці пов'язано з рішенням низки проблем, що визвано перехідним періодом до ринку, рівнем розвитку економіки України та її особливостями.

Перетворення у країнах, які не мали сталих ринкових відносин, успадкованої звички до вимірювання результатів своєї діяльності та її оцінки ринковим попитом, обумовлюють чимало суттєвих національних особливостей в становленні системи нормування праці. Ці особливості, звичайно, не можуть не впливати на стан системи нормування праці, її внутрішнє структурування, зв'язки із зовнішнім оточенням, форми і методи управління системою нормування праці. Такі обставини обумовлюють необхідність продовження досліджень системи нормування праці, механізмів її формування та управління нею. Це – перше. Друге – це необхідність і можливість домагатися конкурентоспроможності національного виробництва на шляху до інтеграції України в міжнародний економічний простір. І, нарешті, третій чинник, який і обумовлює актуальність обраної теми дослідження, - це необхідність активізації роботи з нормування праці на підприємствах незалежно від форм власності різних галузей промисловості, бо це матиме не тільки економічний ефект – підвищення продуктивності праці, але і свої позитивні соціальні наслідки.

Мета даної статті полягає в тому, щоб на основі аналізу сучасних тенденцій, що відбуваються в сфері нормування праці в Україні, запропонувати шляхи удосконалення нормування праці працівників автотранспортної галузі.

Загальні аспекти теорії і методології нормування праці на автомобільному транспорті розглядаються в працях Л.А.

Александрова „Технічне нормування праці на автомобільному транспорті” [1], І.Д. Нагасвої, І.М. Улицької „Організація і оплата праці на автомобільному транспорті” [2], Шинкаренко В.Г., Дмитрієва І.А., Криворучко О.М. „Економіка праці на автомобільному транспорті” [3]. Разом з тим, на сучасному етапі розвитку економіки галузі потребують подальшого дослідження існуючі проблеми нормування праці.

Традиційно нормування праці виступає основою організації трудового процесу, ефективним засобом оптимізації витрачання наявних ресурсів. В нових умовах господарювання нормування праці стає важливою умовою забезпечення та підвищення рівня конкурентоспроможності продукції.

Рациональне використання на автомобільному транспорті трудових і матеріальних ресурсів в значній мірі залежить від рівня організації нормування праці водіїв автомобілів, ремонтних робітників, службовців, інженерно-технічного персоналу. Висока якість системи нормування праці впливає на вирішення низки важливих завдань, серед яких підвищення продуктивності праці, зниження собівартості транспортної продукції, покращення планування та матеріального стимулювання працівників автотранспортних підприємств. Важливим напрямком удосконалення системи нормування праці виступає розширення сфери нормування – кола працівників автотранспортних підприємств, праця яких підлягає нормуванню. Актуальність даного завдання є очевидною, оскільки норми часу та норми виробітку зараз встановлюються лише для 50 % працівників, зайнятих в промисловості, будівництві та на транспорті [4, с. 35].

Для розширення сфери нормування праці працівників автотранспортних під-

© Ю.Н. Деречинський, І.Ю. Гайдай, 2008

приємств важливим є стан нормативного і правового забезпечення нормування праці. Діяльність з нормування праці в сучасних умовах регламентується: «Рекомендаціями з нормування праці в галузях народного господарства», затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 19 квітня 1995 р.; Указом № 361/7 від 28 грудня 2000 р. Міністерства праці і соціальної політики України, Міністерства економіки України «Про заходи поліпшення нормування праці», наказами та рекомендаціями відповідних міністерств (відомств). Постановою Кабінету Міністрів України від 18 березня 2003 р. затверджена та діє „Програма створення та постійного оновлення національної нормативної бази з праці та професійної кваліфікації”. Програма спрямована на створення національної нормативної бази з праці (норми виробітку, часу, обслуговування, чисельності, нормативи режимів роботи, методичні рекомендації тощо), а також надання організаційно-методичної і практичної допомоги підприємствам, установам і організаціям з цих питань. Виконання основних положень Програми дає змогу:

створити національну нормативну базу з праці;

запровадити на підприємствах науково – обґрунтовані норми праці (виробітку, часу, обслуговування, чисельності);

підвищити вимоги до професійного рівня працівників;

створити умови для зниження трудомісткості продукції та підвищення продуктивності праці;

створити дієву систему обміну інформацією у сфері праці.

Програмою передбачено розроблення та затвердження міжгалузевих та галузевих збірників норм праці, що включають:

типові норми часу на проведення ремонту легкових автомобілів основних моделей в умовах автотранспортних підприємств;

типові норми часу на проведення ремонту вантажних автомобілів основних моделей в умовах автотранспортних підприємств;

типові норми часу на проведення ремо-

нту автомобілів основних моделей в умовах автотранспортних підприємств;

норми чисельності робітників, зайнятих технічним обслуговуванням та поточним ремонтом рухомого складу автомобільного транспорту;

норми чисельності робітників, зайнятих на допоміжних роботах на автотранспортних підприємствах;

міжгалузеві норми виробітку на вагонні, автотранспортні та складські вантажно-розвантажувальні роботи;

норми часу на вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються на залізничному, водному та автомобільному транспорті;

єдині норми часу на перевезення вантажів автомобільним транспортом [5].

Запровадження розроблених та затверджених в установленому порядку міжгалузевих і галузевих норм праці дозволить підприємствам автомобільного транспорту встановлювати обґрунтовану чисельність працівників, розробляти посадові (робочі) інструкції керівників та фахівців, враховуючи конкретні завдання та обов'язки, функції, права, відповідальність та кваліфікаційні вимоги до зайняття посад (професій) працівників.

З переходом до ринкової економіки, зміною форм власності підприємств автомобільного транспорту першочергового значення набувають задачі підвищення конкурентоспроможності транспортної продукції, скорочення витрат, забезпечення високих кінцевих результатів роботи. Важливим чинником успішного функціонування автотранспортних підприємств в сучасних умовах є ефективне використання трудового потенціалу працівників, підвищення ефективності їхньої праці. Це вимагає істотного поліпшення організації праці, вироблення нових підходів до питань нормування праці. До недавнього часу в нормуванні праці найбільша увага приділялася обґрунтуванню норм за технічними чинниками, до яких насамперед належать: параметри технологічного процесу, інструменту, пристроїв, технічні вимоги до якості продукції, характеристики системи обслуговування обладнання і робочих

місце. В відповідності із сучасним підходом до нормування праці як економічної і соціальної категорії, обґрунтування норм праці має носити комплексний характер і проводитись з обліком як внутрішніх параметрів виробництва (а саме, технічних, економічних, психофізіологічних, соціальних чинників), так і зовнішніх чинників (маркетингове, ринкове обґрунтування). До економічних чинників належать характеристики обсягу продукції, витрат ресурсів, показники продуктивності, умови на ринках продукції і ресурсів, можливості розширення виробництва, отримання кредитів, ставки податків тощо. До психофізіологічних чинників належать показники, які характеризують вплив трудового процесу на працівників: витрати їх енергії, ступінь стомлюваності тощо. До соціальних чинників належать зміст праці, її різноманітність, наявність творчих елементів, характер взаємовідносин в трудових колективах тощо.

Маркетингове (ринкове) обґрунтування норм праці передбачає всебічну, системну оцінку варіантів нормативних значень з метою пристосування внутрішніх чинників виробництва до динаміки зовнішнього середовища (з урахуванням обсягу попиту на виробляему продукцію) [6, с. 98; 4, с. 51, 52].

В ринкових умовах важливого значення для автотранспортних підприємств набуває задоволення попиту споживачів на транспортні послуги. Для його забезпечення необхідно встановлювати норми праці на основі поєднання маркетингового (ринкового) обґрунтування і обґрунтування за внутрішніми параметрами виробництва (технічне, психофізіологічне, економічне, соціальне обґрунтування). Основним ринковим параметром обґрунтування норм має стати кількісний обсяг попиту на транспортну продукцію впродовж певного проміжку часу. Послідовність обґрунтування норм праці за зовнішніми параметрами ринку та внутрішніми факторами виробництва може бути описана наступним чином [3, с.149-155]:

1) визначення денної норми виробітку, виходячи з наявної інформації про попит споживачів на транспортні послуги за певний період часу. При цьому дії конку-

рентів, нестабільність попиту обумовлюють можливість отримання декількох варіантів встановлюваної денної норми виробітку;

2) зіставлення отриманих варіантів денної норми виробітку з можливостями підприємства, а саме, оцінка доцільності використання автомобілів різних марок, залучення більшої або меншої кількості водіїв тощо;

3) визначення норми часу на перевезення однієї тони вантажу як відношення нормативної тривалості робочої зміни до денної норми виробітку одного водія;

4) обґрунтування норми часу за внутрішніми параметрами перевезень, рівнем їхньої організації, характеристиками рухомого складу. З цією метою розраховуються технічно обґрунтовані витрати праці на перевезення однієї тони вантажу;

5) порівняння ринкової норми часу на перевезення однієї тони вантажу і технічно обґрунтованих витрат праці;

6) ліквідація можливих відхилень ринкової норми часу на перевезення однієї тони вантажу і технічно обґрунтованих витрат праці за рахунок вдосконалення технології перевезень (використання автомобілів більшої вантажопідйомності, автопоїздів, механізацію навантажувально-розвантажувальних робіт, заміна навантажувально-розвантажувального механізму тощо), поліпшення організації виробництва і праці (розробка погоджених графіків роботи автомобілів і навантажувально-розвантажувальних механізмів, більш щільна укладку вантажу в кузові автомобіля, завантаження автомобілів в зворотному напрямку тощо);

7) доведення до виконавців обґрунтованої за внутрішніми параметрами підприємства ринкової норми часу на перевезення однієї тони вантажу.

Такий підхід до обґрунтування норм праці з обліком зовнішніх параметрів ринку та внутрішніх чинників виробництва дозволить автотранспортному підприємству успішно функціонувати в умовах ринкової економіки, оскільки весь обсяг транспортної продукції буде мати реальну можливість для реалізації, що сприятиме

прискоренню обігу фондів підприємства та збільшенню прибутку.

Ринкові відносини обумовлюють збільшення потреби автотранспортних підприємств в достовірній інформації про витрати праці на виготовлення одиниці транспортної продукції (середньогалузеві, підприємств-конкурентів) для прийняття рішень при маркетинговому (ринковому) обґрунтуванні норм праці. Основним призначенням такої інформації є надання допомоги керівним органам, спеціалістам служб нормування праці в прийнятті найбільш доцільних рішень. В зв'язку з цим до інформації застосовується ряд вимог: вірогідність, точність, правдивість, несуперечність, повнота, своєчасність, доступність. Інформація, що відповідає перерахованим вимогам, створює базу для застосування наукових методів управління, підготовки і виробітку управлінських впливів. В якості джерел такої інформації можуть виступати: штатний розклад автотранспортного підприємства, положення про роботу відділів та служб, посадові інструкції, правила внутрішнього трудового розпорядку, колективні договори, трудові угоди, положення про оплату праці і матеріальне заохочення, інші нормативні матеріали, що регулюють трудову діяльність, дані про використання робочого часу, зведені дані фотографій і самофотографій робочого часу, моментних спостережень, наряди на виконання робіт, змінні рапорти, дані оперативного аналізу, дані щомісячного та щоквартального цехового обліку, щорічна статистична звітність автотранспортного підприємства про виконання норм виробітку і стан нормування праці, а також акти перевірок, вибіркового обстеження, накази, розпорядження, інформація, що міститься в звітах цехів про виконання організаційно-технічних заходів щодо зниження трудомісткості продукції, покращення використання робочого часу, календарних планів перегляду норм, протоколи виробничих нарад, акти перевірки колективних договорів, засідань комісій з трудових спорів, пояснювальні і докладні записки, планово-економічні розрахунки [7, с. 22].

Наявність на автотранспортному під-

приємстві багатопланової оперативної і періодичної інформації, необхідність її збору, обробки і практичного використання сприяє залученню до роботи з нормування праці практично всіх функціональних служб і лінійного персоналу – від майстра до генерального директора.

Робота з нормування праці здійснюється на автотранспортному підприємстві відділом праці і заробітної плати і його структурними підрозділами. В залежності від масштабів підприємства й обсягу робіт з нормування праці, обумовленого складом працюючих, формами організації виробництва і праці, служби нормування праці являють собою самостійні спеціалізовані відділи, бюро, або групу виконавців, які знаходяться в безпосередньому підпорядкуванні керівника підприємства. Перед службою нормування праці ставляться наступні завдання:

- встановлення науково обґрунтованих норм праці;
- перевірка якості діючих норм;
- організація своєчасного перегляду і заміни діючих норм праці більш прогресивними;
- розробка заходів щодо удосконалення нормування праці).

В умовах господарської самостійності підприємств раціоналізація процесів нормування праці та визначення структури служби нормування праці цілком залежать від самого автотранспортного підприємства. При цьому відсутність на автотранспортному підприємстві самостійного підрозділу з нормування праці, як наслідок поєднання функцій служб нормування праці з функціями інших структурних підрозділів, негативно впливає на загальний стан системи нормування праці. Це повинно спричинити собою перегляд організаційних структур і їхніх функцій по управлінню нормуванням праці. Під час проектування організаційних структур управління нормуванням праці доцільним є дотримання наступних основних вимог:

- організаційна структура управління має включати мінімальну кількість ієрархічних рівнів;
- система управління має бути адаптив-

ною, тобто бути спроможною змінювати організаційну структуру у відповідності із зміною загальних цілей управління, умов, в яких здійснюється управління, набуттям власного досвіду функціонування;

в системі управління слід домагатися найкоротших шляхів проходження інформації;

за виконання кожної функції управління нормуванням праці має повністю відповідати один працівник органу управління;

розподіл функцій управління нормуванням праці має передбачати виконання кожним працівником системи управління тільки тих видів робіт, що відповідають їхньої кваліфікації.

При створенні відповідної системи управління нормуванням праці на автотранспортних підприємствах різних форм власності в розпорядженні в керівництва виявляться діючі інструменти підвищення ефективності використання виробничого і трудового потенціалу, збільшення обсягу виробництва транспортної продукції, що користується попитом, підвищення конкурентоспроможності.

Отже, нормування праці в сучасних умовах господарювання має дедалі більший вплив на ефективність діяльності автотранспортних підприємств. Практичному вирішенню задачі підвищення ефективності функціонування системи нормування праці на підприємствах автотранспортної галузі сприятиме:

підвищення рівня охоплення нормуванням праці основних категорій працівників автотранспортних підприємств;

обґрунтування норм праці з урахуванням внутрішніх чинників та ринкових реалій (з обліком попиту на транспортну продукцію);

удосконалення організаційної структури управління автотранспортним підприємством з обов'язковим створенням самостійних підрозділів з нормування праці;

розвиток системи інформаційного забезпечення нормування праці.

Реалізація зазначених заходів призведе до покращення техніко-експлуатаційних показників використання автомобілів і зменшення фактичних витрат праці

на перевезення вантажів.

Напрямами подальших досліджень мають стати, по перше, конкретні методики проведення дослідження ринка та вивчення попиту на транспортну продукцію, та, по друге, розроблення концепції нормування праці на принципах ефективної взаємодії показників професійно-кваліфікаційного рівня працівників, їх продуктивності та заробітної плати, оскільки це певною мірою може вплинути на якість встановлюваних норм праці та відповідно зменшити ефективність запропонованих рекомендацій.

Література

1. Александров Л.А. Техническое нормирование на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1986. – 207 с.
2. Нагаева И.Д., Улицкая И.М. Организация и оплата труда на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1989. – 208 с.
3. Шинкаренко В.Г., Дмитрієв І.А., Криворучко О.М. Економіка праці на автомобільному транспорті. – Харків, ХДАДТУ, 2000. – 305 с.
4. Дзюба С.Г., Гайдай І.Ю. Нормування праці в вітчизняній і міжнародній економіці. – Донецьк: ТОВ „Юго-Восток, Лтд”, 2005. – 172 с.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 березня 2003 р. № 356 „ Про затвердження Програми створення та постійного оновлення національної нормативної бази з праці та професійної кваліфікації на 2004-2007 роки // Офіційний Вісник України. – 2003. – № 12. – С. 539.
6. В. Беляев. Экономическая реформа и нормирование труда // Человек и труд. – 1995. – № 3. – С. 97-99.
7. Дзюба С.Г., Гайдай І.Ю. Формування ефективної організаційної структури управління нормуванням праці // Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки/ Донецький економіко-гуманітарний інститут; Інститут економіко-правових досліджень Національної академії наук України. – Донецьк: ТОВ ”Юго-Восток, Лтд”, 2005. – Вип. 17. – С. 73-77.

Статья поступила в редакцию 23.09.2008