

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ МІЖНАРОДНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

На правах рукопису

ШИЖКАРЕНКО ВОЛОДЬМИР ГРИГОРІЙОВИЧ

УДК 658 : 656 : 13.07

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ПРОДУКТИВНІСТЮ ПРАЦІ
ПРАЦІВНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

08.07.04. Економіка авіаперевезень та зв'язку

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття вченого
ступеня доктора економічних наук

Київ 1995

AB 32,553

Робота виконана
в Харківському державному автомобільно-дорожньому
технічному університеті

Науковий консультант: доктор економічних наук,
професор Сич Е.М.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук,
професор А. І. Пилипченко
доктор економічних наук,
професор І. К. Бондар
доктор економічних наук,
професор Г. А. Кононова.

Провідна організація: Державний автотранспортний
науково-дослідний та проектний
інститут "Державотрансдіпроект".

Захист відбудеться "28" червня 1985р. о 14-00 на засіданні
спеціалізованої Ради Д 01.35.03 по захисту дисертацій
на здобуття аченого ступення доктора наук в Київському
міжнародному університеті цивільної авіації за адресою:
252049, Київ-49, вул. Брєжнєва, 7 *КІП-центр, конференцзал

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Київського
міжнародного університету цивільної авіації.

Відгуки на автореферат дисертації у двох примірниках, за-
вірені печаткою, просимо надсилати на адресу: 252058, Київ,
58, проспект Космонавта Комарова, 1

Автореферат розіслано "25" травня 1985р.

Секретар спеціалізованої Ради,
кандидат економічних наук,
доцент
З.И. Загородько

ЛННБ України ім.В.Стефаника



00779082 (X)

ЛННБ ім. В. Стефаника

1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДИСЕРТАЦІЇ

АКТУАЛЬНІСТЬ ТА НАПРЯМКИ ДОСЛІДЖЕНЬ. Сучасний етап розвитку економіки України характеризується переходом на ринкові відносини. В цих умовах відбуваються зміни щодо ролі та функцій основної ланки виробництва – підприємства (об'єднання). Змінюється, передусім, мета його функціонування. На перший план висувуються питання збільшення обсягів продажу, отриманого прибутку, частки на ринку й таке інше. Доречіно змінюється не тільки мета, а й зміст управління, яке має забезпечити досягнення передбаченої мети з мінімальними витратами трудових, матеріальних та інших ресурсів. Особливої актуальності набувають проблеми удосконалення управління саме для підприємств автомобільного транспорту, який займає провідне місце в транспортному комплексі України. На долю його припадає більше, ніж 60 процентів перевезень пасажирів та 50 процентів перевезень вантажів у країні. Тільки в галузі автомобільного транспорту загального користування, на долю якого припадає 12 процентів парку вантажних автомобілів, працює більше 300 тис. чоловік.

Відмінністю автомобільного транспорту (в порівнянні з іншими видами транспорту) є обмежене зростання одиначної потужності основного засобу праці – рухомого складу. Тому приріст обсягу перевезень досягається за рахунок збільшення кількості працюючих або за рахунок підвищення продуктивності їхньої праці. В зв'язку з цим актуальність підвищення продуктивності праці працівників автомобільного транспорту набуває особливої значимості.

Слід визначити, що в рамках зазначеної проблеми, деякі

теоретичні та методологічні питання, через їх складність, досі перебувають в стадії розробки, або є предметом наукових дискусій. Зокрема, потребують подальшого теоретичного та практичного обґрунтування питання вимірювання результатів діяльності й планування продуктивності праці працівників автомобільного транспорту. Зусилля значної кількості вчених спрямовані на удосконалення вартісного методу вимірювання обсягу роботи й продуктивності праці працівників автомобільного транспорту. В той же час, невиправдано мало уваги приділяється найбільш перспективному трудовому методу вимірювання продуктивності праці.

Існуючі методи аналізу не дозволяють правильно визначити роль і місце продуктивності праці в збільшенні обсягу продукції та в підвищенні ефективності виробництва. До цього слід додати, що аналіз продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств відбувається без виключення впливу екстенсивних факторів на обсяг транспортної продукції та чисельності працюючих. Це веде до протирічних висновків за результатами аналізу. Відсутня методика визначення причин перевиконання (недовиконання) виробничих норм водіями вантажних автомобілів.

Недостатньо відповідає сучасним вимогам господарча практика визначення економічного змісту та величини фонду заробітної плати. Реалізація функцій організації, координації та регулювання виробництва здійснюється поза системою внутрішнього господарчого розрахунку.

Всі ці питання є елементами процесу управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств. Досвід нарізного вирішення цих задач очікуваного ефекту не дає.

Виникає необхідність у створенні цілісної системи управління продуктивністю праці. Тому узагальнення накопиченого досвіду, розробка теоретичних та методологічних положень управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств має велике наукове й практичне значення. Все це визначає актуальність та об'єктивну необхідність проведення наукових досліджень з проблеми управління зростанням продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств.

МЕТОЮ даної дисертаційної роботи є розвиток системи управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств.

Для досягнення поставленої мети в дисертації вирішують-ся такі основні задачі:

- розробка теоретичних основ системи управління продуктивністю праці;

- дослідження та удосконалення процесу управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств;

- встановлення ролі продуктивності в формуванні обсягу продукції та підвищенні ефективності виробництва в автотранспортних підприємствах;

- дослідження методів вимірювання обсягів продукції та продуктивності праці на автомобільному транспорті;

- обґрунтування використання трудового методу вимірювання та планування продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств;

- розробка технології виявлення резервів підвищення продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств та виконання виробничих норм водіями вантажних автомобілів;

- розробка технології планування продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств (об'єднань);

- теоретичне обґрунтування доцільності функціонування підприємств на підставах внутрішнього господарського розрахунку - методу організації, координації та регулювання виробництва;

- розробка методичних положень щодо організації внутрішнього господарського розрахунку в підрозділах автотранспортних підприємств;

- обґрунтування способу визначення фонду заробітної плати працівників автотранспортних підприємств.

ОБ'ЄКТОМ ДОСЛІДЖЕННЯ вибрані автотранспортні підприємства, для яких характерною є різноманітність видів виконуваних робіт та умов, в яких відбувається транспортний процес, відмінності в трудомісткості та зарплатомісткості транспортної продукції.

ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ - методи та способи процесу управління продуктивністю праці.

МЕТОДОЛОГІЯ ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ. Теоретичними та методологічними засадами даної роботи є основні положення сучасної економічної науки, які подаються в працях вітчизняних та зарубіжних вчених. В процесі підготовки роботи враховувались особливості сучасного етапу розвитку економіки України. Основоположними документами стали Закони України, Постанови Верховної Ради України, укази Президента України, декрети та постанови Кабінету міністрів України. Використані також матеріали науково-практичних конференцій, семінарів, науково-дослідницьких робіт з питань вимірювання, аналізу, планування та стимулювання праці, планові та звітні дані

Мінтрансу України, територіальних управлінь автомобільного транспорту й транспортних підприємств.

Для доведення пропонованої новизни широко використані такі загальнонаукові методи дослідження, як аналіз, індукція та дедукція, системний підхід, методи багатовимірного статистичного аналізу, експертних оцінок та інше.

НАУКОВА НОВИЗНА основних результатів дослідження полягає в:

- виділенні із системи управління виробництвом контуру управління продуктивністю праці працівників підприємства, обґрунтування основних принципів його функціонування й розвитку;

- встановленні змісту функцій при управлінні продуктивністю праці й визначенні основних напрямків удосконалення методів їх реалізації;

- розробці методологічних основ макроаналізу систем управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств;

- встановленні ролі продуктивності праці у збільшенні обсягу продукції та підвищенні ефективності виробництва;

- оцінці впливу на продуктивність праці працівників автотранспортних підприємств зміни фонду робочого часу водіїв автомобілів, їхньої середньогодинної продуктивності та інших факторів;

- виявленні відмінностей в напруженості планових завдань по зростанню продуктивності праці у різноманітних автотранспортних підприємствах або їхніх підрозділах і розробці на підставі цього обґрунтованих планових завдань;

- розробці методу пофакторного планування продуктивно-

сті праці працівників автотранспортних підприємств, оснований на визначенні умовного вивільнення чисельності працівників за рахунок зміни трудомісткості транспортної продукції:

– встановленні на підставах кібернетичного аналізу реалізації функцій організації, координації та регулювання виробництва необхідності відносної самостійності підрозділів підприємства, встановлення для кожного з них оцінювальних показників діяльності, розрахунку відхилень планових та фактичних значень цих показників, розробці ефективної системи матеріального стимулювання утримання кожного підрозділу та підприємства в стійкому стані, тобто необхідності функціонування підрозділів підприємства на принципах внутрішнього господарського розрахунку:

– обґрунтуванні змісту фонду заробітної плати як суми засобів відповідних кількості та якості праці працівників на виробництво продукції та розробки методу його визначення на підставі зарплатомісткості.

ПРАКТИЧНА ЗНАЧИМІСТЬ роботи полягає в тому, що розроблені методи та отримані результати надаватимуть змоги працівникам автотранспортних підприємств оцінювати рівень ефективності використання ресурсів підприємства в динаміці і в порівнянні з іншими підприємствами, виявити резерви росту продуктивності праці й виконання виробничих норм водіями вантажних автомобілів та враховувати їх в процесі планування й встановлення потрібної чисельності різноманітних категорій працюючих, організувати діяльність підрозділів підприємства на принципах внутрішнього господарського розрахунку, враховувати витрати на управління й обслуговування виробництва по центрах відповідальності та розмістити їх за

видами перевезень, здійснювати аналіз й планування витрати на основну заробітну плату працівників у відповідності з кількістю та якістю їхньої праці.

РЕАЛІЗАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ. Розроблена автором методика вимірювання й планування продуктивності праці використовувалась Мінавтотранспортом УРСР та його підприємствами під час розробки планів XII та XIII п'ятирічок й складанні програми "Труд", а також використовуються в автотранспортних підприємствах при розробці планів.

Методики "Аналіз продуктивності праці працівників автотранспортного підприємства", "Пофакторного планування продуктивності праці працівників автомобільного транспорту", "Обґрунтування темпів зростання продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств", "Аналіз використання фонду заробітної плати працівників АТП" рекомендовані Мінавтотрансом РРФСР для усіх автотранспортних підприємств - країн СНД.

Пропозиції щодо обліку витрат на обслуговування виробництва й управління та розподілу їх за видами перевезень, щодо організації внутрішнього господарського розрахунку в автотранспортних підприємствах схвалені Мінавтотрансом України й опубліковані як "Інструкція по плануванню, обліку й калькуванню собівартості перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом". "Рекомендації щодо організації обліку господарської діяльності автотранспортних підприємств в умовах внутрішнього господарського підряду".

Методичні рекомендації й положення щодо переведення служби технічного обслуговування й ремонту автомобілів на внутрішньогосподарський розрахунок схвалені технічною Радою

Харківського виробничого автомобільного тресту й рекомендовані для впровадження в автотранспортних підприємствах.

Результати досліджень використовуються в навчальному процесі під час підготовки менеджерів автомобільного транспорту, на курсах підвищення кваліфікації спеціалістів галузі. З урахуванням результатів досліджень дисертантом підготовлені два навчальних посібники, ділова гра, методичні вказівки.

АПРОБАЦІЯ РОБОТИ. Основні результати дисертаційної роботи обговорювались:

- на всесоюзних конференціях (Курган-1979, Володимир - 1989р.р.):

- на республіканських та обласних конференціях (Володимир - 1980, 1983, 1984, 1985, 1987, 1988р.р., Ташкент - 1986р.):

- на науково-практичних конференціях в Московському автомобільно-дорожньому інституті (1988р.), в Харківському державному автомобільно-дорожньому університеті (1976-1995р.р.):

- на засіданнях науково-технічної Ради Мінавтотрансу УРСР (1976-1978р.р.), ДержавтотрансНДІпроекту (1979-1985р.р.).

ПУБЛІКАЦІЇ ЗА ТЕМОЮ. За даною темою дисертантом особисто опубліковано 43 наукові праці загальним обсягом 53 д.а., з них 2 навчальних посібники обсягом 17д.а., 4 монографії обсягом 18 д.а., 3 брошури обсягом 4,3 д.а., 5 керівних документів, рекомендацій, положень обсягом 4,5 д.а., 29 наукових статей в журналах та збірниках обсягом 9,2 д.а.

ОБСЯГ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ. Основний текст дисертації

викладений на 363 сторінках, вміщує 10 малюнків та 59 таблиць. Перелік використаних літературних джерел містить в собі 258 найменувань.

СТРУКТУРА ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ визначена логічною послідовністю вирішення поставлених задач й містить:

Вступ.

1. Теоретичні основи та умови управління продуктивністю працівників автомобільного транспорту.

- 1.1. Система управління продуктивністю праці.
- 1.2. Удосконалення процесу управління продуктивністю праці.

2. Теорія та практика вимірювання продуктивності праці.

- 2.1. Концепції визначення продуктивності праці.
- 2.2. Дослідження методів вимірювання продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств.
- 2.3. Методика побудови трудових вимірювачів продуктивності праці.

3. Планування продуктивності праці на автотранспортних підприємствах.

- 3.1. Перспективне планування продуктивності праці.
- 3.2. Техніко-економічне обґрунтування темпів зростання продуктивності праці.
- 3.3. Пофакторне планування зростання продуктивності праці.

4. Організація, координування й регулювання продуктивності праці.

- 4.1. Кібернетичні основи організації, координування та регулювання виробництва
- 4.2. Господарський розрахунок – метод організації, координування та регулювання виробництва.
- 4.3. Удосконалення обліку витрат на обслуговування виробниц-

тва та управління.

5. Стимулювання зростання продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств.

5.1. Дослідження методів формування фонду заробітної плати.

5.2. Встановлення розміру фонду заробітної плати на підставах зарплатомісткості.

5.3. Аналіз використання фонду заробітної плати працівників автотранспортних підприємств.

6. Методологічні питання виявлення резервів зростання продуктивності праці.

6.1. Дослідження ролі продуктивності праці в збільшенні обсягу продукції та підвищенні ефективності виробництва.

6.2. Виявлення резервів зростання продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств.

6.3. Аналіз виконання виробничих норм водіями автомобілів.

Висновки.

Список використаної літератури.

2. ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

Управління продуктивністю праці являє собою доцільну діяльність менеджерів або працівників органів управління, направлену на підвищення ефективності трудової діяльності учасників виробничого процесу шляхом створення умов для реалізації економічного закону підвищеної продуктивності праці.

Ключовою проблемою розвитку системи управління є посилення цільової спрямованості її на забезпечення ефективності використання трудових ресурсів підприємства. Йдеться про виділення в діючій системі управління виробництвом автотран-

спортних підприємств відповідного контуру управління продуктивністю праці та розробці методичного забезпечення його функціонування.

Удосконалення системи управління продуктивністю праці повинно базуватися на таких принципах: система повинна удосконалюватись виходячи з її призначення, цільової орієнтації та умов функціонування еволюційним шляхом: незмінність структури діючої системи управління, інформаційної бази та форм представлення даних; удосконалення повинно ґрунтуватися на базі розширення кола вирішуваних задач та використанні розроблених автором методів процесу управління продуктивністю праці.

При дослідженні системи управління продуктивністю праці можливими є два підходи: макropідхід та мікropідхід. В разі першого – система управління репрезентується як "чорний ящик". Дослідження полягає у встановленні залежності між входом та виходом системи. Цей підхід використовувався нами для встановлення ролі продуктивності праці у збільшенні обсягу продукції та підвищенні ефективності виробництва.

Для розв'язання цієї задачі нами запропонована методика побудови виробничої функції виду

$$D = a_1 \cdot N + a_2 \cdot \Phi_{осн} + a_3 \cdot \Phi_{об} \quad (1)$$

де D – обсяг продукції, млн.крб.;

N – чисельність працівників, чол.;

$\Phi_{осн}$ та $\Phi_{об}$ – середньорічна вартість, відповідно, основних та оборотних засобів, млн.крб.

В цьому рівнянні величина коефіцієнту a_1 характеризує

зміну обсягу продукції при зміні чисельності працівників на 1. Тому правомірна заміна $a_1 = b_1 \cdot W$. За аналогією :

$$a_2 = b_2 \cdot \phi_0, \quad a_3 = b_3 \cdot K_{осг}.$$

З урахуванням цих заміन вихідне рівняння формування обсягу продукції має вид :

$$D = b_1 \cdot W \cdot N + b_2 \cdot \phi_0 \cdot \phi_{осн} + b_3 \cdot K_{осг} \cdot \phi_{осг}, \quad (2)$$

де $W, \phi_0, K_{осг}$ - середні в сукупності досліджуваних підприємств показники, відповідно, продуктивності праці одного працівника, фондівіддачі та числа обертів оборотних засобів.

Дане рівняння дозволяє виконати повний факторний аналіз формування приросту обсягу продукції в сукупності аналізованих підприємств за формулами:

$$\Delta D_N = \Delta N \cdot W_0 \cdot b_1, \quad (3)$$

$$\Delta D_W = N_1 \cdot \Delta W \cdot b_1, \quad (4)$$

$$\Delta D_{\phi_{осн}} = \Delta \phi_{осн} \cdot \phi_0 \cdot b_2, \quad (5)$$

$$\Delta D_{\phi_0} = \phi_{осн.1} \cdot \Delta \phi_0 \cdot b_2, \quad (6)$$

$$\Delta D_{\phi_{осг}} = \Delta \phi_{осг} \cdot K_{осг} \cdot b_3, \quad (7)$$

$$\Delta D_{K_{осг}} = \phi_{осг.1} \cdot \Delta K_{осг} \cdot b_3, \quad (8)$$

де з індексом 1 – прийняті значення показників у звітному періоді, з індексом 0 – в базисному періоді.

Підставивши в рівняння 1 значення факторів виробництва для будь-якого з підприємств досліджуваної сукупності, отримуємо величину нормативного обсягу продукції D_H – обсягу продукції, який має бути одержаним при середньому рівні використання факторів виробництва. Відношення фактичної величини обсягу продукції до її нормативного рівня дозволяє визначити коефіцієнт ефективності використання факторів виробництва $K_{эф} = D_{ф} / D_H$. Величина цього коефіцієнту показує в скільки разів ефективність використання факторів виробництва в підприємстві вища за середній рівень в досліджуваній сукупності.

Знаючи величину ефективності використання факторів виробництва в кожному підприємстві, можна отримати для кожного з них скореговане рівняння формування обсягу продукції. Це рівняння матиме вид :

$$D = K_{эф} (\beta_1 \cdot W \cdot N + \beta_2 \cdot \phi_0 \cdot \phi_{оч} + \beta_3 \cdot K_{од} \cdot \phi_{од}), \quad (9)$$

На підставі цього рівняння можна виконати в кожному підприємстві факторний аналіз приросту обсягу продукції. Крім цього, для окремого автотранспортного підприємства різниця між нормативною та фактичною величинами обсягу продукції показує наявні для даного підприємства резерви. Можливий приріст обсягу продукції за рахунок підвищення віддачі кожного фактору дорівнює :

$$\Delta D_x = \beta_x \cdot (X_H - X_{ф}) \cdot Y, \quad (10)$$

- де ΔD_x - приріст обсягу продукції за рахунок підвищення ефективності використання фактору ;
- U - сполучений з X фактор зміни обсягу продукції;
- роль фактору в забезпеченні приросту обсягу продукції;
- B_x - відповідно, нормативний та фактичний рівні фактору

Дана методика дозволяє провести повний факторний аналіз приросту обсягу продукції, оцінювати відносний рівень ефективності використання факторів виробництва та виявляти наявні резерви підвищення ефективності їхньої віддачі в кожному підприємстві.

Мікропідхід передбачає опис внутрішньої організації системи, якості елементів, що входять до неї, та їх взаємодію. Основою побудови мікроопису служить принцип декомпозиції, тобто розбивання системи на частини та підсистеми. При цьому розбивання має відповідати таким вимогам: незалежності - можливості ізольованого розгляду підсистем; повноти - об'єднання підсистем поновлює вихідну систему. Виходячи з цих принципів, виділяємо в системі управління продуктивністю праці два основних цикли: розширений та елементарний. Процес управління продуктивністю праці в кожному з них має циклічний характер й полягає в послідовному виконанні основних функцій управління.

Розширений цикл управління відповідає системі управління другого (другого й третього) рівня управління. На цьому рівні реалізуються стратегічна та тактична мета управління, виконуються такі функції: вимірювання, аналізу та планування продуктивності праці: організації, координації та

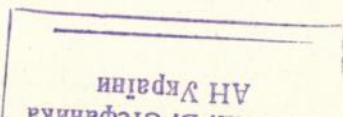
регулювання виробництва, стимулювання праці.

Для реалізації функції вимірювання продуктивності праці необхідно розв'язати такі методологічні проблеми: встановити суть продуктивності праці як економічної категорії; визначити систему показників, які повинні служити кількісною мірою рівня продуктивності праці; розробити принципи зіставлення показників продуктивності праці в часі та в просторі.

Автор поділяє позицію вчених, які розрізняють економічний зміст показника та метод його вимірювання. У відповідності з цим, в залежності від складу враховуваних витрат праці на виробництво продукції визначають зміст показника продуктивності, а в залежності від способу вимірювання обсягу продукції виділяють вимірювачі продуктивності праці.

На рівні підприємства необхідні такі показники: продуктивності – відношення обсягу продукції до витрат живої та упредметненої праці; продуктивності праці – відношення обсягу продукції до витрат живої праці на її виробництво. В залежності від об'єктів та часу слід розрізняти показники по-годинної та денної продуктивності праці працівників (водіїв, ремонтників); помісячної, поквартальної та річної продуктивності праці окремих категорій працюючих та робітників підприємств в цілому.

Кожний із раніше розглянутих показників продуктивності праці може бути виражений в натуральних, умовно-натуральних, вартісних та трудових одиницях вимірювання. Натуральні вимірювачі обсягу продукції автомобільного транспорту за видами перевезень – тонни, пасажери, години роботи та кілометри оплачуваного пробігу мають два суттєві недоліки. По-перше, вони не сумісні; по-друге, не характеризують усіх спо-



живчих якостей продукції транспорту. Тому вони можуть бути застосованими для вимірювання продуктивності праці працівників в однорідних умовах. Але через те, що останні, як правило, є винятками в різноманітні умов роботи автомобільного транспорту, більш широкого застосування набули умовнонатуральні та вартісні методи вимірювання обсягу продукції продуктивності праці працівників автомобільного транспорту. При їх застосуванні проблема вимірювання зводиться до сумірності різноманітних споживчих вартостей, які є корисним результатом діяльності автотранспортних підприємств.

Ефективність застосування умовно-натурального методу вимірювання обсягу продукції (роботи) та продуктивності праці працівників автомобільного транспорту залежить від того наскільки точно визначені коефіцієнти приведення. Вони мають виражати співвідношення в витратах живої або сукупної (живої та упредметненої) праці на натуральні вимірювачі продукції автомобільного транспорту за видами перевезень та умовною одиницею. Методичні вказівки щодо планування та обліку продуктивності праці на транспорті передбачають незмінність цих коефіцієнтів.

Для перевірки правомірності такого підходу були визначені витрати живої праці на натуральні вимірювачі продукції автомобільного транспорту й розраховані коефіцієнти їх приведення в призведені тонно-кілометри (табл.1).

При цьому коефіцієнти були визначені двома способами. З першого разу, результати якого показані в чисельнику дробу, величини поправочних коефіцієнтів визначаються відношенням витрат живої праці на натуральні вимірювачі продукції автомобільного транспорту до витрат праці на один тонно-кіло-

Таблиця 1

Коефіцієнти приведення натуральних вимірювачів роботи автомобільного транспорту в приведені тонно-кілометри по підприємствах Мінтрансу України (розраховані через витрати живої праці)

Види перевезень	одиниці вимірювання обсягу ро-	коефіцієнти приведення натуральних вимірювачів роботи автомобільного транспорту в приведені тонно-кілометри				
		1970	1975	1980	1985	1990
Вантажні, оплачувані за тарифом за тонну перевезено го вантажу	1ткм	1.00 1.00	1.00 0.65	1.00 0.53	1.00 0.50	1.00 0.47
Вантажні, оплачувані за тарифом за 1 годину роботи автомобіля на лінії	1год	45.6 45.6	69.2 44.8	86.8 45.6	94.7 47.4	113.2 47.2
Автобусні, оплачувані за тарифом за поїздки пасажирів	пткм	0.17 0.17	0.21 0.14	0.23 0.13	0.24 0.13	0.25 0.10
Автобусні, сплачувані за тарифом годину робо автобуса на лінії	1км	3.88 3.88	5.59 3.62	6.10 3.21	7.00 3.50	8.08 3.37
Таксомоторні	1 пл. км	2.52 2.54	4.74 3.07	5.26 2.76	5.23 2.62	5.39 2.24

метр в базисному 1970 році.

Аналіз отриманих коефіцієнтів приведення показує, що базовій умовній одиниці вимірювання продукції автомобільного транспорту – тонно-кілометру відповідають різні за роками витрати живої праці. Крім цього, в рамках окремого року змінюються відношення між витратами живої праці на натуральні вимірювачі продукції (роботи) різних видів перевезень. Аналогічно до цього, маємо при зіставленні питомих витрат живої праці на натуральні вимірювачі продукції (роботи) за територіальними управліннями автомобільного транспорту та автотранспортними підприємствами.

Таким чином, застосування постійних коефіцієнтів приведення на всіх рівнях управління приведе до того, що обсяг продукції (роботи) автомобільного транспорту буде несутимим в часі та просторі – за видами перевезень, управліннями автомобільного транспорту та автотранспортними підприємствами, а розрахована на їх підставі величина продуктивності праці не завжди відповідає дійсній ефективності живої праці і несумісна за часом та за різними автотранспортними підприємствами автомобільного транспорту.

Дослідження показали, що умовно-натуральний метод визначення обсягу продукції (роботи) та продуктивності праці працівників може бути ефективним при умові диференціації коефіцієнтів приведення за рівнями управління автомобільним транспортом. Коефіцієнти приведення мають бути розрахованими шляхом зіставлення суспільно-необхідних витрат живої праці на натуральні одиниці продукції автомобільного транспорту та умовної одиниці.

При приведенні різномірної продукції автомобільного

транспорту до єдиного вимірювання через вартість, ціни на продукцію повинні відповідати суспільно-необхідним витратам праці. Проте інфляція, різнорентабельність різноманітних видів вантажних перевезень, наявність внутрішньоміських пасажирських перевезень обмежують застосування вартісного методу для вимірювання продуктивності праці працівників автомобільного транспорту. З розвитком ринкових відносин цей метод набуватиме більш широкого застосування.

Автором запропоновано визначати не абсолютну величину продуктивності праці, а темпи її підвищення за формулою

$$J = \frac{\sum_{i=1}^n \tau_{0i} \cdot P_{1i}}{\sum_{i=1}^n \tau_{1i} \cdot P_{1i}}, \quad (11)$$

де τ_{0i}, τ_{1i} - трудомісткість виробництва одиниці 1-ого виду продукції, відповідно, в базисному та звітному періодах, людино-години;

P_{1i} - кількість продукції 1-ого виду в звітному періоді, натуральні одиниці.

В запропонованому індексі співставляється сума часу на транспортну продукцію за трудомісткістю, відповідно, базисного та звітного періодів. Різниця чисельника й знаменника даного дробу дозволяє визначити абсолютну величину економії робочого часу за рахунок зниження трудомісткості.

Даний метод є більш ефективним при співставленні фактичних витрат праці на транспортну продукцію не з базисними затратами праці, а з нормативними. З цією метою в роботі визначені всі види трудомісткостей транспортної продукції та

розроблені методи визначення фактичної та нормативної трудомісткості. Для розрахунку технологічної трудомісткості рекомендуються такі формули:

$$\bar{L} = \frac{L_{\text{ср}} + \beta \cdot V_T \cdot t_{\text{п-р}}}{g \cdot \gamma \cdot \beta \cdot V_T} \cdot \frac{\text{чол.-год}}{\text{т}} \quad (12)$$

$$\bar{L} = \frac{1}{g \cdot \gamma \cdot \beta \cdot V_T} \cdot \frac{\text{чол.-год}}{\text{ПКМ}} \quad (13)$$

$$\bar{L} = \frac{1}{\beta \cdot V_T} \cdot \frac{\text{чол.-год}}{\text{пл. км}} \quad (14)$$

- де $L_{\text{ср}}$ - середня довжина поїздки з вантажем, км;
 β - коефіцієнт використання пробігу;
 γ - коефіцієнт використання вантажності;
 V_T - середня технічна швидкість, км/год;
 g - середня вантажність автомобіля, т;
 $t_{\text{п-р}}$ - середній час простоя під навантаженням/розвантаженням на одну поїздку, год.

Реалізація функцій планування при управлінні продуктивністю праці на рівні розширеного циклу передбачає розв'язання таких задач: визначення темпів зростання продуктивності праці працівників підприємства на перспективу з розбиттям за роками, розподіл планового темпу зростання продуктивності праці працівників підприємства (об'єднання) між його підроз-

ділами (підприємствами), обґрунтування зростання продуктивності праці працівників підприємства за рахунок кожного фактора, організаційно-технічного заходу. Новизна пропозицій автора щодо перспективного планування продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств полягає у використанні для цієї мети прогнозних значень показників повної трудомісткості продукції. Алгоритм розрахунку темпів зростання продуктивності праці працівників підприємства такий: в базисному році розподіляємо чисельність працівників підприємства за видами перевезень та встановлюємо на кожному з них досягнутий рівень продуктивності праці працівників в натуральних вимірниках; за кожним видом перевезень та року перспективного періоду визначаємо вихідну чисельність працівників, прогнозне значення трудомісткості транспортної продукції, зниження питомих та загальних витрат живої праці, умовне вивільнення чисельності працівників, її планове значення, рівень та темпи зростання продуктивності праці: в цілому по підприємству та за період розраховуємо планову чисельність працівників та плановий темп зростання продуктивності праці працівників підприємства. В дисертаційній роботі подані розрахункові формули, викладені методи реалізації кожного етапу розглянутого алгоритму.

Необхідний для підвищення ефективності виробництва річний темп приросту продуктивності праці працівників підприємства (об'єднання) має бути розподілений між виробничими підрозділами (підприємствами). Передбачається як критерій такого розподілу використати наявні резерви зниження трудомісткості. Розв'язання цієї задачі виконуємо в такій послідовності: визначаємо вихідну чисельність працівників

підприємства (об'єднання) та його підрозділів (підприємств), розраховуємо потрібну економію чисельності, встановлюємо рівняння формування трудомісткості та функції її зниження за видами робіт. виявляємо резерви зниження трудомісткості транспортної продукції та розраховуємо відносну економію чисельності працівників кожної категорії в усіх підрозділах, встановлюємо в кожному з них умовне вивільнення чисельності працівників та плановий темп приросту продуктивності праці.

Вихідна чисельність працівників підприємства та його підрозділів визначається як сума по кожній категорії працюючих добуток чисельності працівників базисного періоду на індекс зміни обсягу їх роботи в плановому періоді. Потрібна економія чисельності розраховується виходячи із вихідної чисельності працівників та планових темпів приросту продуктивності праці. Рівняння формування трудомісткості транспортної продукції за видами робіт встановлюється методами множинного статистичного аналізу на підставі даних базисного періоду про трудомісткість та фактори її формування.

Функція зниження трудомісткості транспортної продукції має вид :

$$\Pi_{\tau} = a_0 + a_1 \cdot \Delta \tau, \quad (15)$$

де Π_{τ} - темп зниження питомої трудомісткості в плановому періоді, % :

$\Delta \tau$ - відхилення фактичної питомої трудомісткості базисного періоду від нормативної, людиногодинами.

Для знаходження коефіцієнтів a_0 та a_1 , розв'язується система рівнянь такого виду :

$$\left\{ \begin{aligned} \Delta N \cdot \phi_{P2} &= \sum P_i \cdot \tau_i' (a_0 + a_1 \Delta \tau_i) \cdot 0,01 & (16) \\ a_0 + a_1 (-\Delta \tau_{max}) &= 0 & (17) \end{aligned} \right.$$

де ΔN - умовне вивільнення чисельності працівників, чол.;

ϕ_{P2} - середній фонд робочого часу одного працівника в плановому періоді, год.;

P_i - плановий обсяг продукції 1-го підрозділу (підприємства), натуральні вимірювачі;

τ_i' - питома трудомісткість в базисному періоді для 1-ого підрозділу (підприємства), людино-години.

Знаючи плановий обсяг роботи та величину зниження питомої трудомісткості, можна розрахувати по кожній категорії працюючих в усіх підрозділах умовне вивільнення чисельності працівників й темпи приросту продуктивності.

Метою пофакторного планування продуктивності праці є визначення темпу приросту продуктивності праці працівників автотранспортного підприємства за рахунок кожного фактору її підвищення та на кожному виді перевезень.

Дана задача розв'язується в такій послідовності: визначаємо за видами перевезень чисельність працівників базисного періоду, їхню продуктивність праці та потрібну чисельність для виконання планового завдання за обсягом перевезень; розраховуємо для планового періоду в цілому по підприємству зміну чисельності та темп приросту продуктивності праці

працівників: встановлюємо по кожному організаційно-технічному заході та фактору зростання продуктивності праці умовне вивільнення чисельності працівників й темп приросту продуктивності праці.

Розподіл чисельності працівників базисного періоду за видами перевезень здійснюється: водіїв - прямо пропорційно годинам роботи автомобілів на лінії, ремонтних працівників - прямо пропорційно приведенному пробігу автомобілів, постійного персоналу - прямо пропорційно кількості автомобілів. Вихідна чисельність працівників на кожному виді перевезень визначається добутком чисельності працівників базисного періоду на індекс обсягу продукції вираженого в натуральних одиницях вимірювання.

Умовне вивільнення чисельності водіїв за рахунок впровадження у виробництво організаційно-технічного заходу за формулою.

$$\Delta N_{в.і} = (\tau_i^{ан} - \tau_i') \cdot P_i / \phi_{рз.і}, \quad (18)$$

де $\tau_i^{ан}$, τ_i' - відповідно аналітична й фактична технологічна трудомісткість транспортної продукції на 1-ому виді перевезень, людино-години;

P_i - плановий обсяг продукції на 1-ому виді перевезень, натуральні вимірювачі;

$\phi_{рз.і}$ - річний фонд робочого часу водіїв на 1-ому виді перевезень, год.

Величина фактичної технологічної трудомісткості транспортної продукції визначається за однією з формул 12-14. Для визначення величини аналітичної технологічної трудомісткості необхідно в розрахункову формулу замість фактичних значень

техніко-експлуатаційних показників підставити нові, отримані після впровадження у виробництво організаційно-технічного заходу. Підсумовуючи умовне вивільнення чисельності працівників за всіма заходами, визначаємо планову чисельність працівників кожної категорії та темп приросту продуктивності праці в цілому на підприємстві. Темп приросту продуктивності праці працівників автотранспортного підприємства за рахунок кожного організаційно-технічного заходу дорівнює добутку загального темпу приросту продуктивності праці в цілому по підприємству на частку умовного вивільнення чисельності працівників за рахунок цього заходу в загальному зменшенні чисельності працівників.

Об'єктивна необхідність в організації, координації та регулюванні виробництва пов'язана із спеціалізацією різних підрозділів на виконанні певних видів робіт. Реалізація цих функцій передбачає розподіл робіт між окремими виконавцями, перетворення загального планового завдання щодо зростання продуктивності праці в форму частинних планів, систему показників діяльності всіх підрозділів підприємства, погодження зусиль працівників щодо реалізації цих завдань та виконання планових показників, усунення виявлених відхилень.

Кібернетичний аналіз процесів організації, координації та регулювання виробництва показав, що для забезпечення ефективного управління необхідна відносна самостійність виробничих одиниць підприємства, формування цілей їхнього функціонування у вигляді показників діяльності, зіставлення їх величин з плановими або нормативними значеннями та розрахунки можливих відхилень, розробка ефективної системи матеріальної зацікавленості колективів та окремих працівників

у зменшенні цих відхилень та забезпеченні стійкої роботи кожної виробничої одиниці та підприємства в цілому.

При кібернетико-інформаційному аналізі реалізації функцій організації, координації та регулювання виробництва не повною мірою враховується змістовний бік об'єкту управління, методів впливу на нього, а також питання організації цих впливів. Найбільш повно ці питання розглянуті при організації внутрішнього господарського розрахунку підприємства.

Внутрішній господарський розрахунок підприємства, що базується на принципах відносної господарської самостійності підрозділів, покривання витрат отримуваними прибутками, матеріальної відповідальності та стимулювання, дозволяє повністю реалізувати функції організації, координації та регулювання виробництва.

Найбільш ефективним методом реалізації принципів внутрішнього господарського розрахунку підприємства є використання механізму планово-розрахункових цін. Їх доцільно застосовувати на тих рівнях госпрозрахункових взаємовідносин, де горизонтальні зв'язки між підрозділами найбільш стійкі. В міру їхнього послаблення принципи внутрішнього господарського розрахунку доцільно реалізувати через встановлення відносно самостійним виробничим одиницям підприємства (окремим працівникам, їх бригадам і т.д.) показників планових завдань за обсягом виробництва та ефективності використання ресурсів, визначення відхилень фактичних значень цих показників від планових. В обох випадках повинна діяти ефективна система матеріального стимулювання, яка дозволяла б спонукати працівників до підвищення ефективності функціонування кожної виробничої одиниці та підприємства в

цілому.

Впровадження господарського розрахунку в підрозділах, що обслуговують виробництво та управління, відбувається з певними ускладненнями, пов'язаними з недостатньо досконалою системою обліку витрат цих підрозділів. З метою усунення цього недоліку пропонується враховувати ці витрати по кожному виду діяльності. У відповідності з цим, в складі витрат по обслуговуванню виробництва та управління пропонується виділити такі статті витрат: водопостачання, електропостачання, опалення, утримання та ремонт обладнання, утримання території, утримання складського господарства, утримання пункту заправки автомобілів паливом та горючо-мастильними матеріалами; утримання пожежної та сторожової охорони, утримання обслуговуючого транспорту, механізація обліку та т.ін. В міру відокремлення в самостійні окремих видів трудової діяльності з обслуговування виробництва та управління повинні виділятися відповідні їм статті витрат. Із зменшенням розмірів підприємств можливий зворотний процес — процес інтеграції видів діяльності та об'єднання статей витрат.

Для здійснення кожного з видів діяльності з обслуговування виробництва та управління необхідні витрати живої праці, предмети та засоби праці. Тому кожна стаття витрат на обслуговування виробництва та управління повинна мати відповідні їй витрати.

Облік витрат на обслуговування виробництва та управління в плані запропонованої номенклатури статей дасть змогу організувати внутрішній господарський розрахунок в усіх підрозділах автотранспортного підприємства.

Таким чином, впровадження внутрішнього господарського

розрахунку надає можливості найбільш повно здійснювати функції організації, координації та регулювання виробництва методом самонастроювання та самоорганізації й домогтися на цій основі підвищення продуктивності праці працівників підприємства й поліпшення використання всіх залучених у виробництво ресурсів.

Реалізація функції стимулювання зростання продуктивності праці на рівні підприємства полягає у встановленні прямої пропорціональної залежності величини фонду заробітної плати працівників від витрат їхньої праці. Така вихідна передумова впливає з позиції автора щодо того, що окремих працівників може відповідати за результати індивідуальної праці. Він не повинен нести відповідальності за те, що завдання йому було визначене неправильно або результати його праці неефективно використовувались в наступному ланцюжку виробництва та реалізації продукції. За однакову працю повинна бути однакова оплата. У відповідності з цим величина фонду заробітної плати працівників підприємства має відповідати кількості та якості їхньої праці.

Визначення планової величини фонду заробітної плати необхідне для розрахунку кошторису витрат на виробництво, складання фінансового плану підприємства. Завищення засобів на основну заробітну плату веде до необоснованого збільшення собівартості перевезень. З обґрунтуванням величини фонду заробітної плати також пов'язана проблема накопичення.

Дослідження показали, що існуючі методи не надають можливості встановити величину фонду заробітної плати працівників автотранспортних підприємств відповідну кількості та якості витраченої праці.

Пропонується визначати величину фонду заробітної праці добутком зарплатомісткості на обсяг випуску продукції в натуральному вираженні по кожному виду діяльності. Зарплатомісткість - це середня питома величина суспільно-необхідних витрат заробітної плати на одиницю продукції. Як різновид нормативу вона має бути встановлена на диференційованому для різних підприємств рівні на підставі об'єктивних факторів формування її величини за формулою:

$$ЗМ = a_0 + \sum_{j=1}^m a_j \cdot X_j, \quad (19)$$

де X_j - величина j -го об'єктивного фактора-аргумента формування зарплатомісткості транспортної продукції;

a_j - коефіцієнт регресії при j -ом факторі формування зарплатомісткості ($j = 1, 2, \dots, m$);

m - число факторів-аргументів.

В дисертаційній роботі обгрунтовані фактори-аргументи формування зарплатомісткості транспортної продукції на різноманітних видах перевезень. В сукупності вантажних автотранспортних підприємств виконані відповідні розрахунки зарплатомісткості та фонду заробітної плати.

Розрахований на підставі зарплатомісткості фонд заробітної плати усуне необгрунтовані відмінності в оплаті праці працівників різних підприємств за одну й ту ж роботу; буде визначати мінімум витрат на заробітну плату, яку адміністрація підприємства всіх форм власності повинна виплачувати працівникам за виконану транспортну роботу. З другого боку ця величина витрат на заробітну плату є макси-

мальною, доданою до собівартості перевезень вантажів та пасажирів.

Визначення фонду заробітної плати працівників автотранспортних підприємств на підставі зарплатомісткості вимагає розробки нового методу контролю за його витрачанням. Пропонується розраховувати абсолютну величину економії (перевитрати) фонду заробітної плати за формулою:

$$\Delta \Phi ЗП_{обс} = \sum_{i=1}^n ЗМ'_i \cdot P'_i - \sum_{i=1}^n ЗМ_i \cdot P_i, \quad (20)$$

де $ЗМ'_i, ЗМ_i$ - відповідно, фактична та планова величина зарплатомісткості транспортної продукції на 1-ому виді перевезень, крб. :

P_i - фактична величина обсягу перевезень на 1-ому виді перевезень, натуральні одиниці
($i = 1, 2, \dots, n$);

n - число видів перевезень.

Відносна величина економії (перевитрати) фонду заробітної дорівнює:

$$\Delta \Phi ЗП_B = \sum_{i=1}^n ЗМ'_i \cdot P'_i - \sum_{i=1}^n ЗМ_i \cdot P'_i, \quad (21)$$

Величина економії (перевитрати) фонду заробітної плати за рахунок зміни обсягу продукції складатиме

$$\Delta \Phi ЗП_P = \sum_{i=1}^n ЗМ_i \cdot P'_i - \sum_{i=1}^n ЗМ_i \cdot P_i, \quad (22)$$

Між абсолютною та відносною величинами економії (перевитрати) фонду заробітної плати існує такий взаємозв'язок

$$\Delta \Phi ЗП_{адс} = \Delta \Phi ЗП_{в} + \Delta \Phi ЗП_{р}. \quad (23)$$

Використовуючи залежність зарплатомісткості від факторів її формування стає можливим визначити економію (перевитрату) фонду заробітної плати за рахунок кожного з них:

$$\Delta \Phi ЗП_{в.i.s} = \sum_{i=1}^n \Delta ЗМ_{i.s} \cdot P_i', \quad (24)$$

де $\Delta ЗМ_{i.s}$ - зміна зарплатомісткості на 1-ому виді перевезень за рахунок s-го фактора її формування.

Аналогічно можна визначити приріст фонду заробітної плати за рахунок факторів формування обсягу продукції.

Використання запропонованого методу дасть змогу визначити причини зміни фонду заробітної плати за рахунок різноманітних факторів. Отримані залежності можуть бути використані для факторного планування фонду заробітної плати.

Розширений цикл управління закінчується контролем за виконанням плану по росту продуктивності праці. Для цього пропонується використовувати таку формулу:

$$W = \sum_{i=1}^n P_{i,r} \cdot \Phi_i \cdot \Pi_i, \quad (25)$$

де W - продуктивність праці одного працівника АТП, крб.;

$P_{i,r}$ - середньогодинна продуктивність праці працівників, виконуючих 1-ий вид перевезень, крб.;

Φ_i - середній фонд часу одного працівника безпосереднього виконання ним 1-ого виду перевезень

- чи діяльності, год.:
- P_i - питома вага працівників, виконуючих 1-й вид перевезень чи діяльності, в загальній чисельності працівників АТП, частки одиниці:
- n - число видів перевезень чи діяльності, виконуваних АТП.

На першому етапі приріст продуктивності праці працівників автотранспортного підприємства поділяється на кожному виді перевезень на три частини за рахунок зміни: середньогодинної продуктивності праці працівників, виконуючих даний вид перевезень, середнього фонду часу їхньої роботи на лінії та питомої ваги їх в загальній чисельності працівників підприємства.

Перша частина приросту продуктивності праці працівників підприємства поділяється на прирости за рахунок зміни середньої прибуткової ставки та техніко-експлуатаційних показників використання рухомого складу.

Друга частина приросту продуктивності праці працівників підприємства поділяється на прирости за рахунок зміни фондів часу урочної та надурочної роботи й фонду часу роботи водіїв при виконанні ними технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, а також середньої тривалості робочого періоду та робочого дня.

Третя частина приросту продуктивності праці працівників підприємства поділяється на прирости за рахунок зміни питомої ваги кожної категорії працюючих.

В дисертаційній роботі представлені розрахункові формули для визначення кожного з перерахованих приростів. Застосування запропонованого методу дозволяє визначити приріст

продуктивності праці працівників автотранспортного підприємства на кожному виді перевезень за рахунок кожного фактору її зміни.

Елементарний цикл управління відповідає системі управління першого рівня - рівню оперативного управління виробництвом. Найважливішими задачами управління продуктивністю праці на цьому рівні є розробка та своєчасне доведення до виконавців конкретних завдань, облік й аналіз їх виконання.

Дослідження показали, що фактичні витрати праці на одиницю транспортної продукції не визначаються. Їхня величина не зіставляється з нормативною, що не сприяє підвищенню продуктивності праці працюючих. З метою усунення цього недоліку в дисертаційній роботі представлена розроблена автором методика аналізу виконання виробничих норм водіями вантажних автомобілів.

Пропонована методика дає змогу визначити місце (вантажно-розвантажувальна чи рухомісна операції) та величину перевиконання виробничих норм, розрахувати економію витрат на перевезення вантажів, а також встановити роль кожного фактору в їх зміні.

3. ВИСНОВКИ

Перехід економіки України на функціонування в ринкових умовах підсилює значимість та необхідність підвищення продуктивності праці працівників автомобільного транспорту. Здійснені дослідження щодо розв'язання цієї проблеми, надають можливості зробити такі висновки та рекомендації:

1. Встановлено, що управління продуктивністю праці являє

собою цілеспрямовану діяльність менеджерів або працівників органів управління, направлену на підвищення ефективності трудової діяльності всіх учасників транспортного процесу.

2. Обґрунтовані основні напрямки розвитку системи управління продуктивністю праці, які містять в собі:

- виділення в діючій системі управління виробництвом контуру, націленого на забезпечення більш ефективного використання трудових ресурсів підприємства;

- визначення змісту процесу управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств на розширеному циклі та удосконалення його методів.

3. Розроблені методологічні основи макроаналізу системи управління продуктивністю праці, які містять:

- опис залежності обсягу продукції від залучених у виробництво факторів на базі сукупності автотранспортних підприємств;

- встановлення ролі використаних виробничих ресурсів у створенні обсягу продукції;

- порівняльну оцінку ефективності використання наявних ресурсів;

- виявлення резервів збільшення обсягу випуску продукції.

4. Обґрунтований метод вимірювання продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств на підставі:

- встановлення недоліків існуючих способів вимірювання та планування продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств;

- доказ можливості використання на автомобільному транспорті трудового методу вимірювання та планування про-

дуктивності праці:

- застосування показника трудомісткості транспортної продукції та робіт, виконуваних різними категоріями працюючих автотранспортних підприємств.

5. Пропонується вперше методологія планування продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств на підставі обліку змін трудомісткості, що містить:

- дослідження закономірностей її формування та визначення на основі цього темпів зростання продуктивності праці на перспективу:

- виявлення резервів зниження трудомісткості транспортної продукції методами порівняльного аналізу та розробку рівнонапружених планових завдань по зростанню продуктивності праці:

- обґрунтування змін питомої трудомісткості та розрахунки темпів приросту продуктивності праці за рахунок кожного фактору її підвищення.

6. Дано кібернетичне обоснування необхідності функціонування підприємства на принципах господарського розрахунку - методу організації, координації та регулювання виробництва. Розроблені научні рекомендації щодо складу підрозділів підприємства, що переводяться на господарський розрахунок, організації обліку результатів їх діяльності, реалізації принципів внутрішнього господарського розрахунку на підставі використання планово розрахункових цін.

7. Визначена економічна суть та склад фонду заробітної плати й запропоновані методики визначення його планової величини на підставі зарплатомісткості, а також аналізу виконання плану.

8. Розроблені методичні основи виявлення резервів підвищення продуктивності праці працівників автотранспортних підприємств за рахунок зміни фонду робочого часу, середньогодинної продуктивності праці водіїв та інших факторів.

4. ПЕРЕЛІК ОСНОВНИХ РОБІТ, ЩО ОПУБЛІКОВАНІ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії, навчальні посібники та окремі видання.

1. Шинкаренко В.Г., Скорик А.П., Васильев В.М. Планирование и измерение производительности труда на автомобильном транспорте. - К.: Техника, 1988. - 111 с. (с.3-89)

2. Шинкаренко В.Г. та інші. Нормативне планування праці та заробітної плати на підприємствах автомобільного транспорту.- К.: Техніка, 1991.- 160 с.(с.3-67, 87-112)

3. Голованенко С.Л., Скорик А.П., Шинкаренко В.Г. Планирование производительности труда на автомобильном транспорте.- К.: Техника, 1984.- 48 с.

4. Шинкаренко В.Г. Накладные расходы автотранспортных предприятий. - М.: Транспорт, 1983. - 64 с.

5. Методические рекомендации и положение по переводу службы технического обслуживания и ремонта автомобилей на внутрихозяйственный расчет /Голованенко С.Л., Жарова О.М., Фомин Г.Ф., Шинкаренко В.Г., Белова А.И. - Харьков:1971. - 104 с.

6. Инструкция по планированию, учету и калькулированию себестоимости перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом /Голованенко С.Л., Посыпай В.Г., Шинкаренко

ко В.Г. и др. – Киев-Харьков: Минавтотранс УССР, 1979. – 154с.

7. Шинкаренко В.Г., Благоразумова Н.И. Статистика автомобильного транспорта /Учебное пособие. – Харьков: Высшая школа. 1989. – 188 с.(с.3-42, 98-166)

8. Шинкаренко В.Г. Типові задачі із статистики автомобільного транспорту /Навчальний посібники. – К.: УМК ВО, 1992. – 268 с.

9. Шинкаренко В.Г. Анализ производительности труда работников автотранспортного предприятия // Автомобильный транспорт. Экспресс-информация. Серия 7. Экономика, управление и организация производства ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР. – Вып. 4. – М.: 1982. – 32 с.

10. Шинкаренко В.Г. Пофакторное планирование производительности труда работников автомобильного транспорта // Автомобильный транспорт. Научн. техн. реф. сб. Серия 5. Экономика, управление и организация производства. ЦБНТИ Минавтотранса. РСФСР. – Вып. 2. – М.: 1983. – 20 с.

11. Голованенко С.Л., Шинкаренко В.Г., Григоренко В.П. Положение о планировании роста производительности труда работников эксплуатационных предприятий автомобильного транспорта. – Киев-Харьков: Минавтотранс УССР, 1979. – 40 с.

12. Рекомендации по организации учета хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий в условиях внутрихозяйственного арендного подряда / Голобородкин Б.М., Голованенко С.Л., Терловая В.И., Шинкаренко В.Г., Орлова Т.И. – К.: Минавтотранс УССР, 1990. – 80 с.

13. Рекомендации по организации учета на предприятиях (объединениях) автомобильного транспорта, использующих форму хозрасчета, основанного на нормативном распределении

дохода / Дмитренко С. Е., Терловая В. И., Петруха Н. И., Шинкаренко В. Г. и др. - К.: Минавтотранс УССР, 1989.- 76 с..

Статті в журналах та наукових збірниках

14. Шинкаренко В. Г. Совершенствование методов процесса управления производительностью труда работников АТП // Вестник ХГАДТУ. - 1995. - Вып. 2.

15. Шинкаренко В. Г. Факторный анализ прироста объема продукции // Вестник статистики. - 1989. - N 3. - с. 73-75.

16. Шинкаренко В. Г., Кочина Л. В. Измерение и анализ эффективности производства в автотранспортных предприятиях // Экономический механизм повышения эффективности работы автомобильного транспорта: Сб. науч. трудов ЛИЭИ. - Л.: - 1986. - с. 22-26.

17. Шинкаренко В. Г. Некоторые вопросы совершенствования измерения работы автомобильного транспорта // Экономика Советской Украины. - 1990, - N 8. - с. 52-59.

18. Шинкаренко В. Г. Как измерить объем работы автомобильного транспорта // Автомобильный транспорт. - 1985. - N 7. - с. 44-45

19. Голованенко С. Л., Шинкаренко В. Г. О влиянии социологических характеристик водителей на производительность труда // Труды МАДИ. - Вып. 177. - М.: 1980. - с. 106-111.

20. Голованенко С. Л., Шинкаренко В. Г., Голобородкин Б. М., Скорик А. П. Закономерности изменения трудоемкости транспортной продукции // Автоторожник Украины. - 1985. - N 2. - с. 42-48.

21. Шинкаренко В. Г. Распределение планового задания

по росту производительности труда между АТП // Резервы повышения экономической эффективности работы автотранспортных предприятий: Межвуз. научн. сб. – Саратов: СПИ, 1984. – с.15-20.

22. Шинкаренко В.Г. Обоснование темпов роста производительности труда работников автотранспортных предприятий // Автомобильный транспорт. Экспресс-информация. Серия 5. Экономика, управление и организация производства. ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР. – Вып. 5. – М.: 1988. – с. 4-16.

23. Шинкаренко В.Г. Факторный анализ производительности труда работников автомобильного транспорта // Автомобильный транспорт: Межвузовский научн. сб. – 1986. – N 23. – с.103 – 106.

24. Шинкаренко В.Г. Методика анализа выполнения норм выработки водителями грузовых автомобилей // Автомобильный транспорт: Межвузовский научн. сб. – 1985. – N 6. – с. 86-88

25. Шинкаренко В.Г. Анализ использования фонда заработной платы работников АТП // Автомобильный транспорт. Экспресс-информ. ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР. – Вып. 1. – 1991. – с. 10-28.

26. Шинкаренко В.Г. Метод укрупненного нормирования удельной трудоемкости технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава автомобильного транспорта // Совершенствование планирования и управления автомобильного транспорта: Межвузовский научн. сб. – Саратов: СПИ, 1986. – с. 65 – 68.

27. Шинкаренко В.Г. Анализ использования рабочего времени. // Автомобильный транспорт. – 1981. – N 3. – с. 39-41.

28. Шинкаренко В. Г. Планирование норматива заработной платы работников АТП // Автомобильный транспорт: Межвузовский научн. сб. - 1991. - N 28. - с. 32-35.

29. Голованенко С. Л., Жарова О. М., Шинкаренко В. Г. Внутрихозяйственный расчет на автотранспортных предприятиях // Финансы СССР. - 1972. - N 8. - с. 42-43.

30. Шинкаренко В. Г. Классификация факторов формирования накладных расходов автотранспортных предприятий // Автомобильный транспорт: Межвузовский научн. сб. - 1979. - N 16. - с. 82-85.

31. Шинкаренко В. Г. Совершенствование учета накладных расходов АТП // Бухгалтерский учет. - 1981. - N 6. - с. 53-54
тов: 1977. - с. 83-88.

Шинкаренко В.Г. Проблеми управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств. Дисертація на здобуття вченого ступеня доктора економічних наук по спеціальності 08.07.04. – Економіка транспорту та зв'язку. Київський міжнародний університет цивільної авіації. Київ, 1995. Розроблені теоретичні основи розвитку процесу управління продуктивністю праці працівників автотранспортних підприємств. Запропонована концепція оцінювання, аналізу та планування продуктивності праці та фонду заробітної плати працівників автотранспортних підприємств, обґрунтована на використанні трудових показників.

Ключові слова: управління, аналіз, планування, стимулювання, продуктивність праці.

Shinkarenko V.G. The problems of control work produce the workers of transport enterprises. Dissertation for the Doctor's Degree Competition of economics sciences speciality 08.07.04 – Economic of transport and communication. Kiev International University of civil aviation. Kiev, 1995.

There were theoretical basis development of control process work produce the workers of transport enterprises. There was proposed conception of estimate, analysis and planning work produce and foundation pay workers of transport enterprises.

Key words: control, dimension, analysis, planning, work produce, encouragement.

Подана с. 12 05/95
Вручена СДМ С. П. 25.
Усл. пер. 2, 2
Л. пр. 35 р. 2.

Формат А5
Отличается от рукописи
Зал. 120.

УДК 65.018.01, Київ, ул. Гоголя, 25

Харківський державний економічний університет ім. Г. П. Шевченка
Харківський національний університет імені Г. П. Шевченка, РЕС.

Висновок

4448261

AB 32.553

AB 32.553