

УДК 331.1

*Сергій Ілліч Сергійчук*

Національний університет кораблебудування імені адмірала  
Макарова, м. Миколаїв

## УПРАВЛІННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ ПРАЦІ В СУДНОБУДУВАННІ

Протягом тривалого періоду часу в суднобудуванні використовувалася методика управління продуктивністю праці, заснована на звітних даних підприємств про фактичні витрати праці основних робітників на будівництво кожного із збудованих судів в розрізі десяти видів суднобудівельного виробництва. Ці дані оброблялися на ЕОМ методом парної регресії відносно вибраних натуральних вимірників продукції суднобудування. Отримані формули статичної залежності були нормативною базою для планування в ланці "міністерство – підприємство" зростання продуктивності праці основних робітників за показником зниження технологічної трудомісткості виробничої програми суднобудівельної продукції. Збір інформації проводився щорічно, у міру її накопичення нормативні залежності перераховувалися. Методика передбачала зниження нормативів у міру освоєння продукції, а також планування її зниження за рахунок впровадження нової техніки і вдосконалення організації праці.

Внаслідок неопрацьованості в суднобудуванні трудового методу виміру продуктивності праці, на якому ґрунтувалася методика та двоїстості централізованого управлінського підходу вона мала наступні недоліки:

вибір в якості одиниці виміру технологічної трудомісткості нормованого часу в норма-годинах, а не реального часу в людино-годинах, що зумовлювало незрівнянність вимірників внаслідок різнонапруженості норм праці;

викривлення, що вносилися відмінностями у виробничій структурі підприємств;

викривлення початкових даних, викликані довільним віднесенням витрат по судовим замовленням;

свідоме завищення нормативів на різні типи судів або їх заниження (з використанням адміністративного ресурсу). Наприклад, питома нормативна технологічна трудомісткість танкерів була вища, ніж промислових судів, тоді як за даними

Міжнародної організації праці трудомісткість промислових судів в 1,74 разу вище, ніж на будівництво танкерів;

запрограмована відсутність еталонних значень, з якими будь-яке підприємство могло б порівняти свою трудомісткість для оцінки рівня продуктивності праці.

Загалом оцінюючи методика, можна зробити висновок, що вона орієнтувалася на стабільну фазу розвитку національної економіки. А з урахуванням особливостей централізованого державного управління методика відповідала реаліям управління продуктивністю праці в ланці "міністерство – підприємство".

Відрізняючись високим науковим рівнем, методика могла стати ефективним і достатнім інструментом для управління продуктивністю праці в суднобудівельній промисловості України. Проте цього не сталося. Будучи створеною за принципом "зовнішнього доповнення", вона більше цікавила апарат міністерства при байдужому, а іноді і негативному відношенні підприємств, що не дозволило забезпечити повноцінне її впровадження.

Для умов конкурентної економіки розглянутий методичний інструментарій непридатний з наступних причин:

методика не забезпечує зіставлення рівнів продуктивності праці на вітчизняних і зарубіжних верфях;

у ній не подолано розрив між управлінням продуктивністю праці на рівні підприємства і на рівні робочого місця.

Крім того, з ліквідацією державного управління суднобудівельною промисловістю зник виконавець цієї роботи, припинилися збір і обробка статистики, коригування методики. Не дивлячись на те, що через два десятиліття окремі верфі усвідомили важливість втраченого методичного інструментарію і намагаються використовувати хоч би неактуалізовані нормативи, відновлення і розвиток описаної вище системи практично неможливо, зокрема, із-за втрати спадкоємності в науково-дослідній розробці цієї проблеми.

Тому для українського суднобудування єдиним прийнятним напрямом оперативного рішення проблеми методичного забезпечення виміру продуктивності праці являється орієнтація при вимірі об'ємів продукції цивільного суднобудування на міжнародну систему – згладжену компенсовану реєстрову тонну (згладжену компенсовану тонну).