

ПОЭЛЕМЕНТНЫЕ НОРМЫ ТРУДОЕМКОСТИ РАБОТНИКОВ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНЫХ СЛУЖБ

Особенности и специфика труда работников контрольно-надзорных служб, отсутствие методов измерения затрат рабочего времени и оценки труда данной категории, определяет важность и актуальность исследования и позволяет использовать при определении затрат рабочего времени традиционно известные методы, но совершенно в ином качестве по функциям и назначению.

Особую актуальность в развитии надзорных служб в сфере управления на транспорте приобрел вопрос оптимизации процесса труда данной категории работников. Эффективно функционирующая система контроля и надзора за деятельностью железных дорог призвана содействовать развитию бизнес-процессов и обеспечивать качество предоставляемых услуг в перевозке грузов и пассажиров [2].

При этом, условия их труда имеют ряд принципиальных различий, которые необходимо учитывать при квалификационной оценке их деятельности, определения затрат труда и размеров его оплаты. Сфера ответственности работника контрольно-надзорных служб представляет непосредственный контакт со структурными подразделениями железнодорожного транспорта в области обеспечения безопасности движения поездов, контроля и надзора за безопасностью производственных процессов, отраженных в регламентах работы железных дорог Сибирского федерального округа, на основании законодательных органов власти, указов и распоряжений Президента и Совета директоров ОАО «РЖД».

В последнее время (и не без основания) много говорят и пишут, что трудоемкость (затраты труда) руководителей и специалистов неодинаковы, то есть признается возможность оценки трудоемкости в зависимости от категорий, специфики и степени сложности производства. Согласно ст. 160 Трудового кодекса РФ нормы труда должны устанавливаться в соответствии с достигнутым уровнем техники, технологии, организации производства и труда.

Специфика содержания труда представителей органов контрольно-надзорных служб в различных отраслях производства, в том числе и на железнодорожном транспорте, составляют подотчетность и обязательную открытость для базовых институтов: населения, общественных организаций, СМИ и пр., а качество выполняемых ими надзорных функций и процедур является основой оценки деятельности.

Для осуществления надзорных функций за деятельностью железных дорог необходима определенная категория работников, которые компетентны и способны:

- к исследованию деятельности руководящих работников и специалистов на основе необходимой информации, принятие на ее основе управленческих решений;
- анализу выполнения определенного вида работ на основе ранее установленных нормативов деятельности;
- установлению и соизмерению технологических сроков выполнения работ с последующей оценкой правильности их выбора;
- анализу деятельности определенных категорий руководящих работников и принятых ими управленческих решений.

Организация труда работников контрольно-надзорных служб предопределяется характером выполняемых работ, их содержанием, периодичностью повторения и степенью регулирования контрольно-надзорных функций [1].

Частое повторение одних и тех же операций, устойчивое содержание элементов трудового процесса позволяют регламентировать порядок, методы и сроки выполнения контрольно-надзорных функций на основе их регламента (пооперационной технологии) и трудоемкости реализации деловых процедур отдельных трудовых функций. Но не всегда возможно заранее предусмотреть содержание, объем, цели, задачи и методы выполнения данных работ, поскольку их необходимость довольно часто вызывается сложившейся в данный момент производственной ситуацией [3]. Эти особенности вызывают необходимость планирования труда каждого в отдельности работника контрольно-надзорной службы и регламентации его трудового процесса в соответствии с инструкциями и другими нормативными документами.

При нормировании труда данной категории работников методом прямого нормирования времени или путем хронометражных наблюдений определяют трудоемкость выполнения отдельных операций или работ. Затем суммированием трудоемкости по количеству операций или работ получают общую трудоемкость работы в человеко-часах [4].

Величина последней рассчитывается как произведение числа рабочих дней в отчетном периоде, затраченных от поиска нормативно необходимых документов до представления акта проверки руководителю соответствующего уровня. По аналогичной схеме можно вести контроль за качеством (количеством) работы подразделений со стороны вышестоящей организации в целях их корректировки. Рассмотрим механизм определения нормативной трудоемкости работника службы Госжелдорнадзора.

Норма времени или нормативная трудоемкость, установленная для исследуемой категории работников, после ее определения не является единственной трудовой нормой, она напрямую связана с нормами численности и нормами обслуживания и другими факторами производственной среды [5].

При разработке норм трудовых затрат работников контрольно-надзорных служб, необходимо принять во внимание характер выполняемых надзорных действий (функций), их содержание, периодичность повторения и степень регламентации технологических процедур, утвержденных МинТрансом.

Особого внимания при моделировании процесса труда (содержания и объема деятельности) работников служб надзора в сфере деятельности железных дорог, требует установление нормативно-временного значения повторяемости проверок структурных подразделений в течение года, так как от этого в значительной мере зависят эффективность принятых решений.

На основе многократных хронометражных наблюдений и фотографий рабочего дня работников контрольно-надзорных служб определены поэлементные нормы трудоемкости, представленные в табл. 1.

Выше перечисленные факторы и особенности регламентирования труда данной специфической категории работников позволяет посредством суммарной нормативной трудоемкости рассчитать нормативно необходимую (штатную) численность работников территориальных контрольно-надзорных управлений на одну проверку:

$$T = (ДНЦБ)T_{\text{общ}} / П, \quad (1)$$

где $Д$ – количество изучаемых нормативных документов; $Н$ – число действующих предприятий; $П$ – плановое количество проверок за год; $Ц$ – количество отделов на предприятии; $Б$ – количество подотделов; $T_{\text{общ}}$ – время проверки в расчете на один документ.

Таблица 1

Расчет средневзвешенной поэлементной нормы трудоемкости

Индекс затрат рабочего времени	Пооперационные затраты по элементам затрат, чел.-час.	Удельный вес элементов рабочего времени к $T_{оп}$, %	Причины отклонений от целей и задач проверки
$T_{пз}$	18,3	21,0	Конкретная производственная ситуация: плановая проверка, проверка вызвана аварийной ситуацией, замечания ЦРБ
В том числе:			
$T_{осм.}$	2,7	3,01	
$T_{озн}$	1,15	1,01	
$T_{оп}$ в структуре $T_{пз}$	3,2	4,0	
$T_{оп}$ с учетом вспомогательного	48,9	55,0	
$T_{п1} + T_{п2}$	3,2	4,0	
$T_c = T_{c1} + T_{c2} + T_{c3}$	7,28	8,0	
$T_{потл}$	4,43	5,0	
T проверки	89,158	100,0	

Оценка сложности труда на основе нормативной трудоемкости, предназначена для определения обоснованных соотношений, которые должны быть использованы при установлении численности специалистов и руководителей функциональных отделов управлений по контролю и надзору в сфере транспорта.

Библиографический список

1. Постановление Правительства от 30.07.2004 г. № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» в ред. от 14.12.2006 г. // Собрание законодательства РФ, 09.08.2004 г. № 32, ст. 3345.
2. Федеральный закон от 10.01.2003 г. №17-ФЗ (ред. от 07.07.2003 г.) «О железнодорожном транспорте в РФ» // Собрание законодательства РФ, 13.01.2003 г. № 2, ст. 169.
3. Зудина Л.Н. Организация управленческого труда: Учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 1997.
4. Петров М.И. Нормирование труда. М.: Изд-во «Альфа-Пресс», 2005.
5. Рой О.М. Теория управления: Учеб. пособие. СПб.: Питер, 2008. 256 с.