

необходимо размещать, развивать, мотивировать вместе с другими ресурсами, чтобы достичь стратегических целей кампании.

На сегодняшний день основное внимание в сфере управления персоналом сосредоточено на формировании планов по труду, разработке политики найма, поддержке трудовой атмосферы на производстве, содействии работодателям в подборе и развитии кадров. В центре внимания – проблемы занятости и справедливой оплаты труда, гибких социальных выплат и режимов труда, активного привлечения работников к планированию карьеры, их обучения на всех стадиях служебного роста.

В странах с рыночной экономикой социально-трудовые отношения на всех уровнях управления регулируются на основании коллективно-договорной системы, которая приобрела официальный статус, закреплена законодательно и является ключевым элементом индустриальных отношений.

Преимуществом коллективно-договорной системы регулирования трудовых отношений в практике функционирования рынка труда является, прежде всего, гибкость принятия решений, которая не сравнивается ни с законодательными, ни с судовыми и административными мерами. Гибкость этой системы проявляется в разнообразии соглашений на разных уровнях – национальном, отраслевом, региональном и производственном.

Научный анализ проблемы гармонизации отношений между субъектами социально-трудовой сферы – государством, работодателем и нанятым работником – закладывает основы для разработки оптимального методологического инструментария, что позволяет эффективно изучать процессы в сфере труда, а также управлять ими с целью обеспечения стойкого социально-экономического развития.

УДК 656.338.12

Повышение рентабельности использования транспорта на автотранспортном предприятии

Замота Т.Н., Замота О.Н., Седых Т.Р.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля
(г. Луганск, Украина)

Экономическую целесообразность восстановления технического состояния автомобилей можно оценить величиной затрат на технические мероприятия, а также по показателям надежности автотранспорта. Если затраты на восстановление состояния при этом, с учетом затрат от

простоев по техническим причинам, представленные отношением к его первоначальной стоимости и затрат от простоев в период технического действия, превышают величину восстановленного ресурса, отнесенную к величине ресурса до этого периода, то такие действия экономически не обоснованы.

В США большое внимание уделяют экономической эффективности и рентабельности, но их система финансирования транспортной отрасли кардинально отличается от нашей отечественной. С увеличением пробега автомобиля растет и сумма расходов для поддержания транспортного средства в работоспособном состоянии. Это объясняется детальной диагностикой для выявления всех мелких неполадок и их устранения на начальном этапе. Более отвечает действительности нелинейный рост суммы расходов. Большинство американских предприятий списывают легковые автомобили, пробег которых превышает 80000 миль. Они считают, что последующая эксплуатация такой техники экономически не выгодна.

На Украине затраты на эксплуатацию автомобиля зависят от его пробега. Средства выделяют на каждые 1000 км пробега, то есть используется линейная зависимость. Это не отвечает действительности, так как техника нуждается в больших капиталовложениях с ростом пробега и снижением эффективности использования транспортного средства в связи с износом.

Поэтому планово-предупредительная система ТОиР не обеспечивает уменьшения расходов на поддержание техники так как не учитывает действительное состояние машины и динамику его изменения. Кроме этого, требуют уточнения существующие методы расчета расходов на ТОиР, которые не отвечают требованиям перехода на адаптивную систему обслуживания машин.

УДК 330.4:65.01

Модели динамики информационно-управленческих архитектур предприятий

Данич В.Н., Шевченко С.Н.

Восточноукраинский национальный университет имени Владимира Даля
(г. Луганск, Украина)

Качественное управление современным предприятием неосуществимо без прогноза развития его архитектуры. Мониторинг предыдущих