

В статье обоснована целесообразность роста объемов инвестиций в трудовые ресурсы отечественных предприятий; определены направления повышения эффективности инвестирования в развитие персонала. Акцентировано внимание на необходимости усовершенствования мотивационных механизмов стимулирования персонала отечественных предприятий для повышения эффективности их деятельности.

Следование приоритетным направлениям повышения эффективности инвестиций в развитие персонала предприятий позволит активизировать процессы инвестирования и повысить эффективность и конкурентоспособность предприятий.

Дальнейшее развитие должны получить конкретные мотивационные механизмы стимулирования персонала предприятий отдельных отраслей экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ, ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА, МОТИВАЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ПЕРСОНАЛА.

УДК 330.3:656

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОЦІНЮВАННЯ ПОВНОТИ ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

Щербакова Н.О.

Постановка проблеми. Для забезпечення процесів виживання і розвитку підприємств у сучасних умовах господарювання вже недостатньо наявності матеріальних ресурсів, оскільки настав час передових технологій, основною метою яких є повне та ефективне використання потенціалу підприємств шляхом раціонального поєднання предметів, засобів праці та трудового персоналу з науковими технологічними досягненнями суспільства. Неповне та неефективне використання ресурсної бази та її можливостей призводить до значного погіршення фінансового стану підприємства, наслідком чого може стати його банкрутство. За цих умов нагальним завданням стає створення таких систем управління виробничим потенціалом, які б охоплювали всі ланки функціонального менеджменту і передбачали застосування ефективних прийомів та методів. Серед них важливе місце належить методу оцінювання повноти використання потенціалу підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що більшість досліджень в галузі оцінювання виробничого потенціалу підприємства (Краснокутська Н.С., Калінеску Т.В., Добикіна О.К., Рижигов В.С., Шелегеда Б.Г., Гава В.Н., Білаш Т.В., Шапурова О.О. та ін.) розглядаються в царині визначення ефективності використання ресурсної бази підприємств, а не її можливостей [1-7].

Недостатньо структурованим залишається комплексне оцінювання повноти використання виробничого потенціалу, що ускладнює процеси контролю, аналізу та розроблення управлінських рішень, знижує рівень їх результативності. У сфері вантажного автомобільного транспорту оцінювання виробничого потенціалу, які б враховували особливості галузі, у вітчизняній економічній науці взагалі не проводилися. Саме ця прогалина зумовила актуальність теми дослідження, визначила її мету та завдання.

Ціллю статті є розробка концептуальних положень оцінювання повноти використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства, що дає можливість виявити його невикористані та втрачені можливості.

Основний матеріал дослідження

Використання виробничого потенціалу доречно оцінювати за центрами відповідальності та підприємства в цілому [8]. Такий підхід дає змогу підвищити рівень аналітичності оцінок, що позитивно впливає на якість управлінських рішень. У структурі автотранспортного підприємства виокремлено центри перевезень (центр прибутку) і технічного обслуговування та ремонту рухомого складу (центр витрат). Центр перевезень складається з підцентрів відрядних та погодинних перевезень.

В основу побудованих аналогових моделей оцінювання повноти використання виробничого потенціалу підцентрів відрядних і погодинних перевезень [8] покладено такі концептуальні положення:

– оцінювання здійснюється шляхом порівняння валового фактичного і нормативного прибутку звітного періоду, результатом чого є індекси повноти використання виробничого потенціалу підцентрів. Нормативний прибуток відповідає максимально можливому рівню використання ресурсів, що

контролюються підцентрами. Валовий прибуток підцентрів є функцією від чистого доходу та прямих витрат, до яких належать витрати на паливо, ремонт та відновлення автомобільних шин, амортизаційні відрахування, витрати на заробітну плату водіїв та керівного персоналу підцентрів з відрахуванням на соціальні заходи;

– базою для розрахунку нормативного валового прибутку взято наявний трудовий потенціал центру. Відповідно до фактичної спискової чисельності водіїв визначаються провізні можливості підцентру, з урахуванням яких, а також діючих норм та нормативів, фактичних цін та розцінок розраховується нормативний чистий дохід від перевезень і нормативні прямі витрати на паливо та заробітну плату водіїв з відрахуваннями на соціальні заходи. Амортизаційні відрахування та заробітна плата керівного персоналу підцентру включаються до складу нормативних прямих витрат у фактичному їх обсязі.

– при визначенні фактичного виробничого потенціалу враховується отриманий фінансовий результат від додаткової комерційної діяльності: передачі автомобілів та частини території в оренду.

Отриманий у результаті порівняння фактичного і нормативного валового прибутку індекс перебуває в межах від 0 до 1: чим більше його значення, тим більш повно використовується потенціал підцентру. Якщо індекс перевищує одиницю, то слід переглянути норми і нормативи, які використовуються для розрахунку нормативних значень чистого доходу і прямих витрат. Незалежно від фактичного результату діяльності підприємства в цілому результатом діяльності центру перевезень буде прибуток, оскільки витрати центру не враховують затрати на технічне обслуговування і ремонт автомобілів, адміністративні витрати та витрати на збут, у той час, як чистий дохід центру дорівнює чистому доходу від перевезень по підприємству. За індексом повноти використання виробничого потенціалу центру не можна визначити рівень його ефективності, а лише напрям її динаміки: якщо індекс зростає, збільшується ефективність використання потенціалу центру; вона зменшується у міру скорочення індексу.

Побудована модель оцінювання за центром технічного обслуговування і ремонту ґрунтується на таких концептуальних засадах:

– оскільки центр технічного обслуговування і ремонту є центром витрат, використання його виробничого потенціалу оцінюється шляхом порівняння нормативних і фактичних прямих витрат. Така оцінка є опосередкованою і дозволяє визначити лише напрям та інтенсивність динаміки повноти використання виробничого потенціалу центру. Опосередкована оцінка пояснюється тим, що витрати не характеризують потенційно можливої ресурсної бази. Одночасно індекс дозволяє оцінити ефективність використання виробничого потенціалу центру: значення індексу витрат більше за одиницю свідчить про ефективне використання потенціалу. Якщо ж фактичні витрати більші за нормативні, виробничий потенціал центру використовується неефективно;

– нормативні витрати відповідають фактичному обсягу транспортних послуг, у результаті чого виключається вплив на індекс використання виробничого потенціалу центру технічного обслуговування і ремонту результатів діяльності центру перевезень. До прямих витрат центру належать витрати на мастило, запасні частини, матеріали, заробітну плату ремонтних працівників та керівного персоналу підцентру з відрахуваннями на соціальні заходи. Амортизаційні відрахування та заробітна плата керівного персоналу центру з відрахуваннями на соціальні заходи включаються до складу нормативних прямих витрат у фактичному їх обсязі;

– якщо центр займається додатковою комерційною діяльністю, то при визначенні фактичних витрат враховується отриманий фінансовий результат від цього виду діяльності. За умови прибутковості комерційної діяльності витрати за центром зменшуються і підвищується оцінка повноти використання виробничого потенціалу, і навпаки, якщо діяльність збиткова, то витрати збільшуються і знижується така оцінка.

Інтегральний індекс повноти використання виробничого потенціалу підприємства в цілому визначається шляхом порівняння фактичного фінансового результату від операційної діяльності підприємства та максимально можливого прибутку від цього виду діяльності:

$$I = \frac{\Phi P_{\text{опер.д}}^{\phi}}{\Pi_{\text{від}}^{\text{н}} + \Pi_{\text{пог}}^{\text{н}} - B^{\text{н}} - B_{\text{адм}}^{\phi} - B_{\text{збут}}^{\phi}}, \quad (1)$$

де, $\Phi P_{\text{опер.д}}^{\text{р}}$ – фактичний фінансовий результат від операційної діяльності;

$\Pi_{\text{від}}^{\text{н}}$ – нормативний прибуток за підцентром відрядних перевезень;

$\Pi_{\text{пог}}^{\text{н}}$ – нормативний прибуток за підцентром погодинних перевезень;

$V^{\text{н}}$ – нормативні витрати за центром технічного обслуговування;

$V_{\text{адм}}^{\text{ф}}$ – фактичні адміністративні витрати;

$V_{\text{збут}}^{\text{ф}}$ – фактичні витрати на збут.

Позитивні значення індексу характеризують як повноту, так і ефективність використання виробничого потенціалу. Від'ємні значення індексу свідчать про збиткову операційну діяльність, тобто про неефективне використання потенціалу підприємства. За таких умов зменшується виробничий потенціал і необхідно контролювати його відновлення, а вже потім аналізувати динаміку повноти використання відновленого потенціалу.

За результатами дослідження розроблено шкалу інтерпретації індексів повноти використання виробничого потенціалу центрів та підприємства в цілому (табл. 1).

Таблиця 1. – Шкала інтерпретації індексів повноти використання виробничого потенціалу

| Значення індексу | Міра повноти використання потенціалу | | |
|-------------------|--------------------------------------|---|---------------------------|
| | центрів | | підприємства |
| | перевезень | технічного обслуговування і ремонту рухомого складу | |
| $I \geq 1$ | Повна міра використання | - | Повна міра використання |
| $0 < I < 1$ | Неповна міра використання | - | Неповна міра використання |
| $I \uparrow *$ | - | Збільшення повноти використання | - |
| $I \downarrow **$ | - | Зменшується повноти використання | - |

* збільшення індексу у звітному періоді порівняно з попереднім

* зменшення індексу в звітній період порівняно з попереднім

Значення індексів за центром перевезень та на підприємстві в цілому від 0 до 1 характеризують рівень неповного використання потенціалу. Якщо індекс дорівнює або перевищує одиницю, потенціал використовується повною мірою.

Значення індексу витрат за центром технічного обслуговування і ремонту рухомого складу характеризує ступінь використання потенціалу центру опосередковано: зростання індексу свідчить про збільшення повноти використання потенціалу центру і, навпаки, про його зменшення, якщо індекс теж зменшується. Чим більший або менший темп динаміки індексу, тим значущими є зміни рівня використання виробничого потенціалу центру.

Висновки. В основу оцінювання повноти використання виробничого потенціалу підприємства покладено такі концептуальні положення.

За центром перевезень:

– міра повноти використання виробничого потенціалу центру визначається шляхом порівняння фактичного валового прибутку, отриманого центром за звітній період, та нормативного його значення, яке відповідає максимально можливому використанню потенціалу;

– валовий прибуток є функцією чистого доходу від перевезень і прямих витрат центру;

– якщо центр займається додатковою комерційною діяльністю, то при визначенні фактичного валового прибутку враховується отриманий фінансовий результат від цієї діяльності.

За центром технічного обслуговування і ремонту рухомого складу:

– міра використання потенціалу центру характеризується співвідношенням нормативних і фактичних витрат центру;

– фактичні витрати зменшуються на суму прибутку від додаткової комерційної діяльності або збільшуються на суму збитків від неї.

На підприємстві в цілому:

– повноту використання потенціалу характеризує індекс фінансового результату від операційної діяльності. Нормативний фінансовий результат визначають нормативний валовий прибуток за центром перевезень, нормативні витрати центру технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, фактичні адміністративні витрати та витрати на збут;

– міра повноти використання ресурсів підприємства може бути оцінена за індексом, значення якого позитивне, тобто операційна діяльність є прибутковою. Якщо ж вона збиткова, то потенціал підприємства зменшується, а отже необхідно контролювати його відновлення, а вже потім аналізувати динаміку повноти використання відновленого потенціалу.

Індекси повноти використання виробничого потенціалу центрів та підприємства в цілому одночасно є характеристиками ефективності використання їх ресурсів:

- на підприємстві – позитивні значення індексу;
- за центром технічного обслуговування і ремонту – значення індексу перевищують одиницю;
- за центром перевезень індекс оцінює напрям та інтенсивність динаміки ефективності використання ресурсів центру.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник/ Краснокутська Н.С. – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 352 с.
2. Формування та оцінювання потенціалу підприємства: навч. посібник/ [Т.В. Калінеску, Ю.А. Романовська, С.Ф. Большенко та ін.]. – Луганськ: СНУ ім. Даля, 2007. – 352 с.
3. Потенціал підприємства: формування та оцінка/ [О.К. Добикіна, В.С. Рижиков, С.В. Касьянюк та ін.]. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 208 с.
4. Стратегія управління потенціалом підприємства: монографія / [Б.Г. Шелегеда, Н.В. Касьянова, А.Я. Берсуцький та ін.]. – Донецьк: ДонУЕП, 2006. – 219 с.
5. Гава В.Н. Оценка потенциала предприятия и отрасли / Гава В.Н. – Харьков: Харьк. авиац. ин-т, 2004. – 287 с.
6. Білаш Т.В. Вибір методу оцінки потенціалу підприємства/ Білаш Т.В. // Якість економічного розвитку: глобальні та локальні аспекти. – Д., 2011. – Т.2. – С. 68-72.
7. Шапурова О.О. Потенціал підприємства: економічний зміст, підходи та методика оцінювання / Шапурова О.О. // Збірник наукових праць / Таврійський держ агротехнол. ун-т. – Мелітополь, 2011. – №2 (14). – С.372-280.
8. Щербакова Н.О. Оцінювання ефективності використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства [Електронний ресурс] / Щербакова Н.О. // Ефективна економіка. – 2011. – №12. – Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nayka.com.ua>

РЕФЕРАТ

Щербакова Н.О. Концептуальні положення оцінювання повноти використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства. / Надія Олександрівна Щербакова // Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статті наведено концептуальні положення оцінювання повноти використання виробничого потенціалу вантажного автотранспортного підприємства за центрами відповідальності: перевезень і технічного обслуговування та ремонту рухомого складу з наступним узагальненням оцінок на рівні підприємства в цілому.

Об'єкт дослідження – управління виробничим потенціалом вантажного автотранспортного підприємства.

Мета роботи – виявити невикористані та втрачені можливості підприємства шляхом оцінювання повноти використання його потенціалу.

Метод дослідження – порівняльний аналіз та метод моделювання, які використовувалися для побудови індексів повноти використання виробничого потенціалу центрів відповідальності.

Оцінювання повноти використання виробничого потенціалу доцільно здійснювати за центрами відповідальності та підприємству в цілому. За центром перевезень міра повноти використання потенціалу визначається шляхом порівняння фактичного валового прибутку центру з урахуванням фінансового результату від додатковою комерційною діяльністю та нормативного його значення, яке відповідає максимально можливому використанню потенціалу. За центром технічного обслуговування і ремонту рухомого складу показник характеризується співвідношенням нормативних і фактичних витрат центру, які зменшуються на суму прибутку від додаткової комерційної діяльності або збільшуються на суму збитків від неї. По підприємству в цілому повноту використання потенціалу визначає співвідношення фактичного та нормативного фінансового результату від операційної діяльності. Значення індексів за центром перевезень та підприємству в цілому в межах від 0 до 1 характеризують рівень неповного використання потенціалу; якщо індекс дорівнює одиниці, потенціал використовується в повній мірі.

Результати статті можуть бути використані під час прийняття управлінських рішень в вантажному автотранспортному підприємстві.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкту дослідження – розробка рекомендацій керівникам стосовно впровадження заходів підвищення повноти використання виробничого потенціалу підприємства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ВИРОБНИЧИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ЦЕНТРИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ, ПОВНОТА ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ, ШКАЛА ОЦІНЮВАННЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ.

ABSTRACT

Scherbakova N.A. Conceptions of assessment complete utilization of productive potential freight transport enterprise. / Nadezhda Aleksandrovna Scherbakova // Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

The article describes the conceptual provisions evaluation complete utilization of productive potential freight transport enterprise by responsibility centers: transportation and maintenance and repair of rolling stock with the following generalization assessments at the enterprise as a whole.

Object of study – managing the production potential freight transport enterprise.

Purpose – to identify unused and lost opportunities for companies by evaluating fullness of its potential.

Research method – comparative analysis and modeling method, used to build indexes complete utilization of productive potential responsibility centers.

The scope of the use of productive potential should be evaluated through responsibility centers and an entire enterprise. The scope of the transportation center's potential is evaluated by comparison its actual gross profit (including a financial result of an additional commercial activity) with its normative profit which corresponds to maximum possible use of productive potential. In a rolling stock maintenance and repair center the index can be characterized by correlation between normative and actual costs of a center, with costs being decreased by the profit received from an additional commercial activity or being increased by losses from it. When based on an entire enterprise, the scope of productive potential can be obtained from correlation between actual and normative financial result from operating activity. The indexes value determined by a transportation center and an entire enterprise in limits between 0 and 1 shows the insufficient use of its potential. If an index equals one, potential is used to the full.

The results of the article may be used for future decision-making in freight trucking companies.

Forecast assumptions about the object of study – to develop recommendations regarding implementation managers improve the completeness of use of productive potential of the enterprise.

Keywords: production potential, responsibility centers, completeness using potential scale evaluation, efficiency of resource use.

РЕФЕРАТ

Щербакова Н.А. Концептуальные положения оценки полноты использования производственного потенциала грузового автотранспортного предприятия. / Надежда Александровна Щербакова // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье приведены концептуальные положения оценки полноты использования производственного потенциала грузового автотранспортного предприятия по центрам ответственности: перевозок и технического обслуживания и ремонта подвижного состава с последующим обобщением оценок на уровне предприятия в целом.

Объект исследования – управление производственным потенциалом грузового автотранспортного предприятия.

Цель работы – выявить неиспользованные и упущенные возможности предприятия путем оценки полноты использования его потенциала.

Метод исследования – сравнительный анализ и метод моделирования, которые использовались для построения индексов полноты использования производственного потенциала центров ответственности.

Оценка полноты использования производственного потенциала целесообразно осуществлять по центрам ответственности и предприятию в целом. За центром перевозок мера полноты использования потенциала определяется путем сравнения фактического валового дохода центра с учетом финансового результата от дополнительной коммерческой деятельностью и нормативного его значение, которое соответствует максимально возможному использованию потенциала. За центром технического обслуживания и ремонта подвижного состава показатель характеризуется

соотношением нормативных и фактических расходов центра, которые уменьшаются на сумму прибыли от дополнительной коммерческой деятельности или увеличиваются на сумму ущерба от него. По предприятию в целом полноту использования потенциала определяет соотношение фактического и нормативного финансового результата от операционной деятельности. Значения индексов по центру перевозок и предприятию в целом в пределах от 0 до 1 характеризуют уровень неполного использования потенциала; если индекс равен единице, потенциал используется в полной мере.

Результаты статьи могут быть использованы при принятии управленческих решений в грузовом автотранспортном предприятии.

Прогнозируемые предположения о развитии объекта исследования – разработка рекомендаций руководителем по внедрению мер повышения полноты использования производственного потенциала предприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, ЦЕНТРЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ПОЛНОТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА, ШКАЛА ОЦЕНИВАНИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕСУРСОВ.

УДК 65.012.4

РОЛЬ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ В РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА

Яценко І.В., кандидат економічних наук

Дзюба О.М., кандидат економічних наук

Постановка проблеми: Для розв'язання задач, які стоять перед підприємством, недостатньо тільки набору кваліфікованих кадрів. Необхідно так організувати працю, створити такі мотивуючі чинники, щоб кожний робітник прикладав максимум зусиль для досягнення поставленої мети.

Не випадково проблеми мотивації персоналу турбують керівників практично постійно, тому що саме мотивація значною мірою зумовлює інтенсивність та ефективність розвитку підприємства.

Поняття мотивація тісно пов'язане з проблемою керування персоналом. Нові економічні відношення, породжені перехідним періодом, висувають і нові вимоги до персоналу. Це не лише вибір, навчання і розміщення кадрів, але і формування нової свідомості, менталітету, а, отже, і методів мотивації.

У наш час при переході до ринкових відносин, основним мотивуючим чинником працівників є бажання мати гарантовану заробітну плату.

Водночас, на ринку праці з'являються працівники, що мають достатній професіоналізм і нову трудову свідомість, тобто люди з гарною моральною основою і розумінням праці. Однак шансів знайти роботу, яка б задовольняла, в них мало через віковий бар'єр (50 років і більше) або відсутність рекомендацій та досвіду (в основному¹ у молодих фахівців).

Мета статті: У статті поставлена задача теоретично застосувати мотиваційні засади мотиваційних механізмів праці робітників. Також, визначити основні напрямки роботи у сфері підвищення мотивації праці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій: Категорії «мотивації», «мотив», які спочатку вивчались лише психологією, у останні роки широко стали використовуватись в соціології і економіці. У науковій і навчальній літературі констатується, що мотив являє собою внутрішні, а стимул – зовнішні збуджувальні чинники дій людини.

Основоположником мотиваційних теорій був А. Сміт, який доводив, що людину до роботи слід примушувати і її роботу необхідно постійно контролювати.

Принцип «батога і пряника» був розроблений Ф. Тейлором. Ним і його сучасниками було сформульоване поняття «достатнього денного виробітку», суть якої полягала у диференціації заробітної плати.

Вагомий внесок у розвиток теорії мотивації внесли: Е. Мейо (теорія «людських відносин»); Д. Мак-Грегор (теорія «співучасті» теорії «Х» і «У»); У.Оучі (теорія «Х»).

Подальшим вивченням питання мотивації займалися такі вчені, як А. Маслоу, К.Альдерф. Ф. Герцберг, Д. Мак-Клелланд, С. Адамс, В. Врум, М. Кемпелбел. Л. Портер, Е. Лоулер. Основною метою змістовних теорій мотивації праці є визначення потреб, що спонукають людей до дій. Згідно з моти-