

недружнім поглинанням вітчизняних підприємств.

Трансформаційні процеси охоплюють структурні і якісні перетворення системи господарювання й ринку, економічних інтересів і мотивацій, усього способу життя суспільства й людини. Саме їхні інтереси, енергія й активність зрештою й вирішують долю й характер економічних, науково-технічних і господарських перетворень. В умовах, коли процеси відбуваються й направляються в інтересах людини, переважної більшості активно діючого населення, то гарантуються прогресивні зрушення, тобто забезпечується реальне прискорення соціально-економічного прогресу. Або навпаки, якщо трансформаційні процеси суперечать інтересам поліпшення життя суспільства, точніше - більшості його членів, яке залишається поза пре утворюючою діяльністю, то провал їх неминучий. Дотримуючись саме економічних методів управління, впроваджуючи збалансовану систему форм впливу на підприємницьку діяльність, інтереси окремої людини і трудових колективів та враховуючи вимоги економічних законів та економічних інтересів, можливо побудувати країну з інтенсивною економічною системою. Тільки стійка економіка країни, її інтелектуальний, духовний потенціал гарантують безпеку суб'єктів господарювання, її політичну і економічну незалежність у навколишньому середовищі.

УДК 338.58

**СПОСОБ ОПРЕДЕЛЕНИЯ В ТЕХНИКО-
ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАСЧЁТАХ
РАСХОДОВ НА РЕМОНТЫ
АВТОМОБИЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА**

*Зеньчук Н.Ф., к.т.н, доцент (БНТУ),
Залузняя А.В., магистрант (БелГУТ)*

При прогнозировании себестоимости перевозок, а также при выполнении различных технико-экономических расчётов, возникает задача определения величины расходов на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

Нормативы, утверждённые Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, разработаны для автомобильного подвижного состава в основном Белорусского и Российского производства, а так же для ряда наиболее распространенных моделей зарубежного производства, в различных единицах на 1000 км пробега и сгруппированы по маркам автомобилей в разрезе следующих статей: заработная плата, ремонтных и вспомогательных рабочих без начислений; материальные затраты, включающие затраты на запасные части, узлы, агрегаты и эксплуатационные материалы; смазочные материалы.

В современных экономических условиях увеличивается разнообразие марок подвижного состава, и соответственно, деталей и агрегатов. Это усложняет сбор и обобщение фактических данных для выработки нормативов. Постоянно появляются новые марки подвижного состава, для которых фактических данных за прошлые периоды нет. Кроме того, в рыночных условиях постоянно изменяются цены на материалы, детали и агрегаты. Поэтому необходим поиск новых подходов к решению задач прогнозирования и планирования, которые соответствовали бы существующим экономическим условиям.

Одним из возможных подходов к прогнозированию ремонтных расходов, который можно было бы применять в современных экономических условиях, является определение их величины пропорционально запланированным расходам на топливо. Износ транспортного средства, вызывающий потребность в восстановлении его работоспособности, т. е. в ремонтах и замене, происходит в основном в процессе его передвижения. Для передвижения затрачивается топливо. Таким образом, существует взаимосвязь между расходами на ремонты и расходами на топливо (соотношение ремонты-топливо), а точнее говоря, расходы на ремонты пропорциональны расходам на топливо.

В таблице отражены значения соотношения ремонты-топливо, рассчитанные на основе сводных статистических данных из централизованных государственных статистических наблюдений Республики Беларусь (данные за 2006–2007 гг. получить не удалось).

Таблица

Соотношение ремонты-топливо для условий Республики Беларусь на основе статистических данных

Год	2003	2004	2005	2008	2009	2010	Среднее
Грузовики	0,26	0,27	0,26	0,23	0,24	0,25	0,25
Автобусы	0,22	0,22	0,23	0,21	0,22	0,28	0,23

Из таблицы видно, что соотношение ремонты-топливо не имело значительных изменений на протяжении восьми лет, несмотря на значительные изменения в экономике, в частности в объемах перевозок, в ценах на топливо и детали, в заработной плате, произошедшие за такой продолжительный период времени. Таким образом, соотношение ремонты-топливо является устойчивым и пригодно для прогнозирования расходов на ремонты подвижного состава в зависимости от прогнозируемых расходов на топливо.

УДК 556.12.06

ОБҐРУНТУВАННЯ СИСТЕМИ ПОКАЗНИКІВ ВИКОРИСТАННЯ ТА НАРОЩУВАННЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ДОНЕЦЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

Зова В.А., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)

Система показників, що характеризують трудовий потенціал підприємства - це відкрита система, що представляє сукупність взаємозалежних елементів, які дають усебічну характеристику трудової складової ресурсного суб'єкта господарювання. У системі показників повинне досягатися взаємне ув'язування та порівнянність показників за обсягом методології

виміру. Відкритість даної системи обумовлена її (взаємодією кожного елемента) із зовнішнім середовищем, тобто відсутністю її ізолюваності. Тому система показників, що характеризують трудовий потенціал, має вхід і вихід. На вході в систему зосереджені потенційні можливості працівника, що можуть цілком чи частково бути реалізовані в процесі його трудової діяльності за певних умов. Тому важливим завданням управління підприємства є створення сприятливих умов для повної реалізації можливостей працівників у процесі їхньої трудової діяльності. На виході зосереджені результати діяльності підприємства.

Метою розробки системи показників, що характеризують трудовий потенціал, служить необхідність оцінювання його рівня для прийняття рішень, спрямованих на реалізацію трудової складової в діяльності підприємства залізничного транспорту. Ця мета має входити в сукупність цілей управління трудовим потенціалом і бути взаємозалежна в системі формування цілей. При цьому результати оцінки трудового потенціалу суб'єкта господарювання необхідні для прийняття рішень щодо набору та відбору персоналу (формування трудового потенціалу), а також збереження кваліфікованих працівників шляхом створення привабливого трудового клімату на підприємстві.

Необхідно представити етапи розробки системи показників, що характеризують трудовий потенціал підприємства (рисунок 1).



Рис. 1. Етапи формування системи показників трудового потенціалу