

59

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДВНЗ «ДОНЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ  
ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ  
«ВИЩА ШКОЛА ЕКОНОМІКИ ТА МЕНЕДЖМЕНТУ»

**МЕНЕДЖМЕНТ ТА МАРКЕТИНГ:  
СУЧАСНІ ГЛОБАЛЬНІ ВИКЛИКИ**

Матеріали  
I Міжнародної науково-теоретичної  
конференції  
молодих вчених і студентів

**Том 1: Менеджмент**

м. Донецьк,  
16-17 травня 2013 р.

<b>Майстренко Е.И., Шелегела Б.Г.</b> МЕТОДЫ ДИАГНОСТИКИ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ КРИЗИСНЫХ ПРОЦЕССОВ В МЕНЕДЖМЕНТЕ.....	159
<b>Макненко Е.А., Шумаева Е.А.</b> ВЛИЯНИЕ КОРПОРАТИВНЫХ ЦЕННОСТЕЙ НА ВНУТРЕННЮЮ МОТИВАЦИЮ РАБОТНИКОВ.....	160
<b>Максименко М.И., Шумаева Е.А.</b> ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА НА МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ УКРАИНЫ.....	162
<b>Максименко Д.В., Мінковська М.В.</b> ФОРМУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОГО ПОДАТКУ В РИНКОВИХ УМОВАХ.....	164
<b>Мамутова А.О., Мінковська М.В.</b> МІСЦЕВІ ПОДАТКИ І ЗБОРИ В СИСТЕМІ ОПОДАТКУВАННЯ УКРАЇНИ.....	166
<b>Мандебура Д.С., Захарова О.В.</b> ПЕРСПЕКТИВИ АКТИВІЗАЦІЇ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ІНВЕСТИВАННЯ В ЛЮДСЬКИЙ КАПІТАЛ В УКРАЇНІ.....	168
<b>Манжос С.О., Мирошниченко А.Б.</b> ЛИДЕРСТВО КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ.....	170
<b>Маркосян О.А., Перевозчикова Н.О.</b> ОСНОВНИ НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ.....	171
<b>Мартинова Л.В.</b> ХАРАКТЕРИСТИКА РИЗИКІВ ТА ЇХ ВПЛИВУ НА СТАН ЗЕРНОВОГО РИНКУ УКРАЇНИ.....	173
<b>Мартыш А.А.</b> ИНТЕНСИВНОСТЬ ОТКАЗОВ В ПРОЦЕССЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПЛАНОВ.....	174
<b>Масловская М.В., Перевозчикова Н.А.</b> РУКОВОДСТВО ПО СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И РЕАЛИИ ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В УКРАИНЕ.....	176
<b>Мельникова О.П., Василенко Т.С., Кучеренко В.О.</b> ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНУ «ЯКІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ».....	178
<b>Мельникова О.П., Боднар Т.В.</b> ПОВЫШЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА КАК НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ.....	180
<b>Минчукова М.Э., Иванова Т.И.</b> ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИВЛЕЧЕННЫХ РЕСУРСОВ БАНКОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....	182
<b>Місяць М.Ю., Подлужна Н.О.</b> ЛЮДСЬКИЙ РОЗВИТОК В СИСТЕМІ ПІДВИЩЕННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ.....	183
<b>Митрохин И.</b> МИССИЯ И ЦЕЛИ ОРГАНИЗАЦИИ.....	185
<b>Михайленко О.І., Кравцов О.О.</b> ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПЛАНУВАННЯ ОБСЬМУ ВУГЛЕВИДОБУТКУ НА ШАХТАХ УКРАЇНИ.....	187

<b>Molchanov A.I.</b> DYNAMIC STOCHASTIC GENERAL EQUILIBRIUM MODELS (DSGEM).....	189
<b>Мушинська І.С.</b> ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛІТИКИ РЕФІНАНСУВАННЯ ІЗБУ ТА НАПРЯМИ ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯ.....	190
<b>Николаев С.В.</b> ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ АНТИКРИЗИСНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ.....	192
<b>Николок О.М.</b> МОДЕЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ ПІДХІД.....	194
<b>Новицька А.В., Мінковська М.В.</b> ФОРМУВАННЯ СПРИЯТЛИВОГО СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНОГО КЛІМАТУ В КОЛЕКТИВІ.....	195
<b>Обієнко Я.В., Захарова О.В.</b> СУЧАСНІ МЕТОДИ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ ПІДПРИЄМСТВА.....	197
<b>Осьмьоркіна Н.М.</b> НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	199
<b>Павленко А.М.</b> АНТИКРИЗОВИЙ ФІНАНСОВИЙ КОНТРОЛІНГ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	200
<b>Палуб А.С.</b> ВЗАЄМОДІЯ ОРГАНІВ ПОДАТКОВОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ, МИТНОГО КОНТРОЛЮ ТА БАНКІВСЬКОЇ СИСТЕМИ В ПРОЦЕСІ КОНТРОЛЬНО-ПЕРЕВІРОЧНОЇ РОБОТИ.....	203
<b>Panasiuk A.S., Karaciwa N.V.</b> THE REVIEW OF SOFTWARE FOR ENVIRONMENTAL AND ECONOMIC ANALYSIS.....	204
<b>Парій О.Н.</b> БІДНІСТЬ ЯК СОЦІАЛЬНЕ ЯВИЩЕ В СУЧАСНОМУ УКРАЇНСЬКОМУ СУСПІЛЬСТВІ.....	205
<b>Пархоменко Н.А.</b> ДО ПИТАННЯ МОДЕЛЮВАННЯ СУЧАСНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЦЕСІВ.....	206
<b>Пелісй А.О.</b> ТРАНСФЕР ТЕХНОЛОГІЙ ЯК КЛЮЧОВА СКЛАДОВА ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ.....	208
<b>Первусяк Н.И., Шумаева Е.А.</b> РОТАЦИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ ЭФФЕКТИВНОЙ АДАПТАЦИИ ПЕРСОНАЛА.....	210
<b>Перевозчиков А.А., Шумаева Е.А.</b> ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЬЮТЕРНОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ.....	212
<b>Петухов А.В.</b> СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ КРЕДИТНЫМ РИСКОМ В БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....	214
<b>Погорілко Н.О.</b> ФОРМУВАННЯ КОНЦЕПТУАЛЬНИХ ОСНОВ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ БАНКІВСЬКОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ.....	216

активність бізнеса заметно отстаєт від світових тенденцій. Спостерігається ряд лідерів, в основному великих компаній (СКМ, Метінвест, ДТЭК, Оболонь, Кіевстар і др.), які ведуть активну соціальну політику, але популяризація подібного виду діяльності ще не всім українським бізнесменам ясна.

Конечно, КСО нужно рассматривать с точки зрения долгосрочной устойчивости компании и соответственно корпоративного управления, которое не приносит «мгновенных» денег. Исследование, проведенное Economist Intelligence Unit в 2011 г., показало, что 69% топ-менеджеров среди более 200 крупнейших компаний утверждают, что практики КСО действительно имеют значительное влияние на эффективность деятельности компании, но в перспективе 5-10 лет. Только 24% считают, что КСО приносит пользу через 1-2 года. Всего лишь половина опрошенных компаний готовят нефинансовую отчетность [1].

Отсутствие улучшенных финансовых показателей в краткосрочном периоде является главной причиной относительно низкого спроса на КСО со стороны инвесторов. «Быстрые деньги», быстрый возврат инвестиций, сверхприбыль – это те задания, которые ставили и ставят перед собой многие инвесторы украинского рынка, в том числе и международные.

КСО соотносится с корпоративным управлением на уровне ценностей, которые определяют границы и подотчетность компаний относительно стейкхолдеров и ее социальных, экологических ответственностей и возможностей, в том числе и на уровне корпоративных кодексов поведения. В свою очередь эффективные корпоративные практики (управление рисками, прозрачность информации, вознаграждения, благотворительность и т.д.) являются своеобразным катализатором КСО. Чем лучше и масштабнее внедряются эти аспекты на предприятиях, тем лучшими становятся показатели КСО.

Детальное ознакомление украинского бизнеса с международным стандартом (руководством) по социальной ответственности ISO 26000:2010 даст возможность организациям внести вклад в устойчивое развитие территории пребывания, региона и страны, еще раз напоминает, что сегодня уже не достаточно просто следовать букве закона. Современность диктует учитывать помимо экономических аспектов деятельности так же и экологические, культурные и социальные моменты.

#### Література

1. Зінченко А.Г., Саприкіна М.А. Соціальна відповідальність в Україні: Погляди різних стейкхолдерів. Регіональний аспект. – К., 2008. – 60 с.
2. Корпоративная социальная ответственность в Украине // Корпоративная социальная ответственность. – <http://www.csjournal.com/peoplecsr/13-korporativnaja-socialnaja.html>.
3. ISO 26000 «Социальная ответственность» // официальный сайт ISO. <http://www.iso.org/iso/ru/iso26000>.

Мельникова О.П., проф., д.т.н., Василенко Т.С., доц., к.е.н., Кучеренко В.О.

Автомобильно-дорожный институт

ДВНЗ «Донецкий национальный технический университет»

#### ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНУ «ЯКІСТЬ ТРАНСПОРТНОЇ ПОСЛУГИ»

Як свідчить світовий досвід ринку транспортних послуг, їх конкурентоздатність залежить від якості, яка є запорукою безпеки перевезень, задоволеності та лояльності споживачів. Незважаючи на те, що у теперішній час приділяється значна увага якості транспортних послуг, цей термін у учбовій та науковій літературі остаточно не визначений. У зв'язку з цим, визначення цього терміну є актуальним завданням.

З цією метою необхідно виконати аналіз понять «якість» та «послуга» відносно якості транспортної послуги. Сутність якості з філософської та економічної позиції надано на рис.1.

У міжнародних стандартах, розроблених Міжнародною організацією по стандартизації (ІСО), якість – це сукупність властивостей і характеристик продукції або послуги, які надають їм здатність задовольняти обумовлені або передбачувані потреби [1]. Згідно нової версії стандартів 2000 р., якість – сукупність власних характеристик продукції (послуги), ступінь яких задовольняє встановлені і передбачувані потреби споживачів та інших

зацікавлених сторін [2].

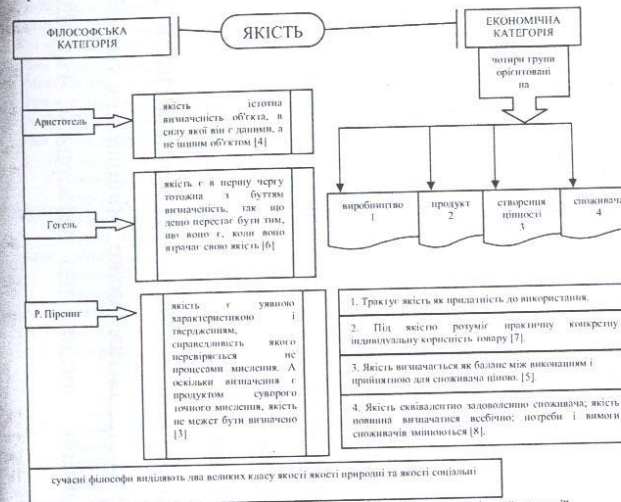


Рис. 1. Загальна схема якості з філософської та економічної позиції

Формування ринку транспортних послуг, поява та посилення конкуренції між перевізниками різних форм власності передбачають необхідність виконання не тільки перевізних операцій, але і надання спектра інших видів послуг, що не входять до складу перевізного процесу, але пов'язаних з його підготовкою і здійсненням. Послуги транспорту визначаються як підвид діяльності автомобільного транспорту, спрямований на задоволення клієнтури і характеризується наявністю необхідного технологічного, економічного, інформаційного, правового і ресурсного забезпечення.

Під транспортною послугою мається на увазі не тільки власне перевезення, але й будь-яка інша операція, яка не входить до складу перевізного процесу, але пов'язана з його підготовкою і здійсненням. Транспортна послуга також розглядається як діяльність, пов'язана з обміном цінностей, спрямована на задоволення потреб, виражених у формі попиту, і не зводиться до передачі права власності на деякий матеріальний продукт [9]. На наш погляд, найбільш доцільно буде адаптувати поняття «транспортні послуги» до визначення «послуги», даному в МС ІСО серії 9000.

Під транспортними послугами будемо розуміти результати безпосередньої взаємодії постачальника (перевізника) та споживача (пасажира, замовника та інших зацікавлених сторін), а також виторгеною діяльність перевізника по задоволенню існуючих і передбачуваних потреб споживача послуг. Під «якістю транспортної послуги» будемо розуміти сукупність власних характеристик послуг, ступінь яких задовольняє встановлені або передбачувані потреби пасажирів та інших зацікавлених сторін (співробітників АТП, постачальників, акціонерів і т.д.).

З даного визначення випливає, що в якості транспортної послуги зацікавлене велика

кількість сторін з різними потребами, які, як правило, змінюються в часі. У зв'язку з цим, визначення стандарту ISO 9000:2000 пропонує, що якість може задовольняти вимоги не повною мірою, а частково – в деякій мірі.

#### Література

1. ДСТУ 3230-95. Управление качеством и обеспечение качества. Термины и определения. – К.: Держстандарт України, 1995. – 18 с.
2. ДСТУ ISO 9000-2001. Системы управления качеством. Основные положения и словарь. – К.: Держстандарт України, 2001. – 33 с.
3. Анализ современного состояния и обоснование показателей оценки качества транспортного обслуживания населения пассажирским автотранспортом и транспортно-экспедиционными услугами (городские и пригородные автобусные перевозки). – Л.: Ленинградский филиал НИИАТ, 1976. – 20с.
4. Аристотель: В 4т. / Мысль. – М., 1976.-Т.1:Метафізика. – 550с.
5. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория транспортных процессов и систем: Учеб. для вузов. – М.: Транспорт, 1998. – 167с.
6. Гегель. Сочинения. Т.1. Энциклопедия философских наук / Под ред. А.Деробина, Д.Рязанова. – М.Л.: Гос.изд.,1929. – 368с.
7. Губерная Г.К. Рынок: новые условия управления. – Донецк: ИЭП НАН Украины, 1995. – 51с.
8. Исикава К. Японские методы управления качеством. – М.: Экономика, 1988. – 60 с.
9. Шаповал М.І. Менеджмент якості: Підручник. – К.: Т-во «знання», КОО, 2003.-475 с.

Мельникова О.П., проф., д.т.н., Боднар Г.В.  
Автомобільно-дорожній інститут

ДВНЗ «Донецький національний технічний університет»

### ПОВЫШЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА КАК НЕОТЪЕМЛЯЕМАЯ ЧАСТЬ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

Производительность труда – основной показатель экономической эффективности производства отрасли и каждого предприятия. Переход к рыночным отношениям привел к обострению конкурентной борьбы, к агрессии предприятий по отношению друг к другу. Предприятия стремятся получить как можно больше прибыли. Выявление резервов и путей повышения производительности труда должно быть главенствующей задачей любого предприятия. Производительность труда является одним из важнейших качественных показателей работы предприятия, выражением эффективности затрат труда.

Исследование производительности труда, а также поиск источников её роста рассматриваются в работах многих учёных – экономистов, таких как А.И. Рофе [1], В.А. Скляревская, Ф.В. Горбонос, Г.В. Черевко, Н.Ф. Павленчик, А.Б. Бушен, А.К. Харченко, И.В. Багрова, и др. Поэтому изучение данного вопроса в современных условиях хозяйствования, безусловно, является актуальным. В связи с этим целью работы является разработка теоретических положений по повышению производительности труда как неотъемлемой части эффективного управления предприятием.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Осуществить теоретический обзор понятия «производительность труда».
2. Определить пути повышения производительности труда на предприятиях.

Для решения поставленных задач был выполнен теоретический обзор термина «производительность труда».

Производительность труда – это показатель плодотворности целесообразной деятельности работников, которая измеряется количеством работы (продукции, услуг), сделанной в единицу времени. Производительность труда характеризует способность работников создавать своим трудом товары и услуги за час, смену, неделю, месяц или год [4, с. 76]. В условиях усиленной конкуренции на рынках товаров, услуг и труда большое значение приобретает повышение производительности труда на предприятиях, которое

проявляется прежде всего в увеличении количества производимой продукции за единицу времени при неизменном ее качестве, либо в повышении качества и конкурентоспособности при неизменном ее количестве, а также уменьшении затрат труда на единицу продукции. Это ведет к изменению соотношения затрат живого и овеществленного труда, т. е. повышение производительности труда имеет место тогда, когда доля живого труда уменьшается, а удельный вес овеществленного труда увеличивается. Этот рост происходит таким образом, что общая сумма труда, заключающаяся в товаре, сокращается. Дело в том, что масса живого труда уменьшается в большей степени, чем растет масса овеществленного труда.

Повышение уровня производительности [2, с.320]:

- является единственным источником увеличения объемов производства продукции;
- приводит к сокращению затрат живого труда на производство продукции, а следовательно – экономии рабочего времени;
- создает предпосылки для сокращения продолжительности рабочего дня, рабочей недели и общего количества рабочих дней в году;
- обуславливает сокращение расходов на оплату труда в расчете на единицу продукции;
- способствует повышению эффективности использования затрат;
- способствует снижению затрат на оплату труда и расходов на производство в целом, что обеспечит повышение уровня рентабельности труда.

Рассмотрим резервы повышения производительности труда на рис. 1.



Рис. 1. Резервы повышения производительности труда

Таким образом, повышение производительности труда – одна из важных задач, стоящих перед предприятиями, решение которой должно быть неразрывно связано с уменьшением себестоимости и снижением трудоемкости выпускаемых изделий. Суть

засновану на «дереві рішень». При цьому, кожен учасник виконує запланований проектом обсяг робіт та відповідає за конкретну частину ризику у випадку невиконання проекту.

2. Страхування. Являє собою систему відшкодування втрат страхувальниками при виникненні страхових випадків із спеціальних страхових фондів, які формуються за рахунок страхових внесків, що виплачуються страхувальниками. Страхування ризику здійснюють у тому випадку, коли учасники проекту не спроможні забезпечити реалізацію проекту за настання тієї чи іншої ризикової події власними силами. Страхування ризику є, по суті, передачею певних ризиків страховій компанії. Як правило, це здійснюється за допомогою майнового страхування та страхування від нещасних випадків.
3. Зниження ризику в плані фінансування. Полягає у створенні достатнього запасу міцності, який урахував би такі види ризиків:
  - ризик незавершеного будівництва (додаткові витрати і відсутність запланованих на цей період доходів);
  - ризик тимчасового зниження обсягу продажів продукції проекту;
  - податковий ризик (неможливість використання податкових пільг та переваг, змінення податкового законодавства);
  - ризик несвоєчасної виплати заборгованості з боку замовника.
4. Резервування коштів на покриття непередбачених витрат. Дозволяє компенсувати ризик, який виникає в процесі реалізації проекту, і, тим самим, компенсувати збій у його виконанні. Резервування коштів є способом боротьби з ризиком, який передбачає встановлення співвідношення між потенційними ризиками, що впливають на вартість проекту, та розміром витрат, необхідних для подолання збоїв у його виконанні.

#### Література

1. Система управління ризиками [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pmppractice.ru/standarts/risks/>.
2. Пересада А.А. Інвестиційне кредитування: метод. лист / Пересада А.А., Майорова Т.В. – К.: КНЕУ, 2002.
3. Управление ризиками проекта [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.team.ru/publications/project/section\\_36/article\\_382](http://www.team.ru/publications/project/section_36/article_382).
4. Управление ризиками [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://habrahabr.ru/blogs/pm/73571>.

*Наукове видання*

## МАТЕРІАЛИ

### I Міжнародної науково-теоретичної конференції молодих вчених і студентів

## МЕНЕДЖМЕНТ ТА МАРКЕТИНГ: СУЧАСНІ ГЛОБАЛЬНІ ВИКЛИКИ

(м. Донецьк, 16-17 травня 2013 р.)

### Том 1: Менеджмент

*Мовою оригіналу*

Підписано до друку 30.04.2013. Формат 60x84/16. Папір офсетний.  
Гарнітура Times New Roman. Ум. друк. арк. 31,7. Тираж 200 прим.  
Замовлення №47.

Видання надруковано з оригінала-макета, підготовленого  
Видавництвом Донецького національного технічного університету  
83001, Донецьк, вул. Артема, 58

Надруковано в ТОВ «Цифрова типографія»  
Адреса: м. Донецьк, вул. Челюскінців, 291а, тел.: (062) 388-07-31, 388-07-30