

ния этим процессом. Поэтому формирование учетного механизма затрат на перевозки на предприятиях железной дороги должно осуществляться под непосредственным влиянием специфики деятельности железнодорожного транспорта.

УДК 656.2.003

## ВОЗМОЖНОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

М. М. СТОЛЯРЧУК

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Производительность труда – основной показатель экономической эффективности производства отрасли и каждого предприятия. Выявление резервов и путей повышения производительности труда должно опираться на комплексный технико-экономический анализ работы предприятия. Анализ производительности труда позволяет определить эффективность использования предприятием трудовых ресурсов и рабочего времени.

Рост производительности труда означает экономию овеществленного и живого труда и является одним из важнейших факторов повышения эффективности производства.

При анализе и планировании производительности труда важнейшей задачей является выявление и использование резервов ее роста, то есть конкретных возможностей повышения производительности труда. Резервы роста производительности труда – это такие возможности экономии общественного труда, которые хотя и выявлены, но по разным причинам еще не использованы.

Взаимодействие факторов и резервов состоит в том, что если факторы представляют собой движущие силы, или причины изменения ее уровня, то использование резервов – это непосредственно процесс реализации действия тех или иных факторов. Степень использования резервов определяет уровень производительности труда на данном предприятии.

В исследовании была изучена станция Свислочь, которая входит в состав собственного хозяйства УП «Барановичское отделение дороги» на правах цеха и действует на основании Положения, утверждаемого начальником отделения дороги. Станция Свислочь предназначена для выполнения операций погрузки и выгрузки вагонов, операций по пропуску и переработке поездопотоков на железнодорожном участке в соответствии с действующим графиком движения поездов; расформирования и формирования составов поездов, установленных внутридорожным планом формирования Белорусской железной дороги, а также операций по техническому, коммерческому и информационному обеспечению технологических процессов на станции.

Приведенный анализ показал, что предприятие работает устойчиво: все доводимые показатели выполняются и имеют тенденцию к росту. Однако современные условия хозяйствования определяют необходимость повышения эффективности.

Детальное исследование позволило установить те направления, которые позволят в текущем периоде достигнуть определенных результатов. В перечне предложений:

- пересмотр СТП 09150.15.109-2009 «Порядок работы с подвижным составом, оборудованным винтовой упряжью и буферными ударными приборами»;
- составление более рационального графика работы составителей.

Согласно СТП 09150.15.109-2009 при работе с винтовой упряжью необходима составительская бригада, состоящая из двух человек: составителя поездов и его помощника. Но в данный момент все работы по накидыванию винтовой упряжи осуществляются при полной остановке, при таком условии безопасно работать будет и одному составителю.

На станции Свислочь согласно штатному расписанию 7 составителей и 2 помощника составителя. При пересмотре СТП 09150.15.109-2009 в сторону уменьшения составительской бригады штат работников можно уменьшить на два человека, что приведет к увеличению производительности труда.

Таким образом, исследования показали, что на станции Свислочь организована круглосуточная работа составительских бригад. При таком графике работы составителей, в силу различных факто-

ров, возникает необходимость оплаты сверхурочных часов. Так как фактическая занятость составителей занимает не всю рабочую смену, в ходе исследования был предложен рациональный график работы, не противоречащий трудовому кодексу Республики Беларусь, при котором не возникнет необходимости оплаты сверхурочных часов.

УДК 656.0:339.137

## ОЦЕНКА КОНКУРЕНТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

М. Л. ТРЕТЬЯКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Конкурентный потенциал предприятия представляет собой совокупность конкурентных возможностей, которые формируют факторы внутренней среды предприятия, предоставляют факторы внешней среды и генерируют компетенции предприятия в плане гибкого и адекватного конкурентного поведения при изменении внешней среды.

Для целей управления конкурентоспособностью автотранспортного предприятия необходима количественная оценка конкурентного потенциала предприятия в целом и по отдельным группам показателей. Для определения комплексных групповых показателей и конкурентного потенциала предприятия в целом предлагается применить метод профилей.

Коэффициент конкурентного потенциала предприятия рассчитывается по формуле:

$$P_i = (Y_1/2 + Y_2 + Y_3 + \dots + Y_{n-1} + Y_n/2)/(n-1), \quad (1)$$

где  $Y_1, Y_2, Y_3, Y_i \dots Y_n$  – значения показателей, включаемых в расчет, где:

$$Y_i = \frac{\Pi_i - \Pi_{i \min}}{\Pi_{i \max} - \Pi_{i \min}}, \quad (2)$$

или

$$Y_i = \frac{\Pi_{i \max} - \Pi_i}{\Pi_{i \max} - \Pi_{i \min}}, \quad (3)$$

В данном случае  $\Pi_{i \max}$  и  $\Pi_{i \min}$  – максимальные и минимальные значения  $i$ -го показателя за определенный период времени. За  $\Pi_{i \max}$  рекомендуется принять плановое значение  $i$ -го показателя для анализа объектов, а за  $\Pi_{i \min}$  – минимальное плановое значение показателя,  $\Pi_i$  – значение  $i$ -го показателя для оцениваемого объекта. Уравнение (2) используется для прямых показателей, уравнение (3) – для обратных.

По величине групповых показателей можно судить о том, на каком этапе развита производственно-хозяйственная деятельность АТП. Рассматривая предприятие в различные периоды, анализируется динамика как индивидуальных, так и комплексных показателей конкурентного потенциала, выявляются проблемные показатели. В дальнейшем по ним разрабатываются мероприятия, улучшающие экономическую эффективность.

Интегральный показатель конкурентного потенциала предприятия рассчитывается без учета коэффициентов весов по тем же формулам (1) и (3), используя комплексные групповые показатели конкурентного потенциала.

Интегральный показатель конкурентного потенциала может быть рассчитан и с учетом коэффициентов весомости групп показателей. Для расчета коэффициентов весомости возможно использовать метод анализа иерархий. С применением данного метода рассчитываются коэффициенты весомости групп показателей, а интегральное значение конкурентного потенциала определяется по формуле:

$$K_k = \sum_{i=1}^n P_i \cdot X_i, \quad (4)$$