

Особенность категории «маркетинговый потенциал» прежде всего в том, что она носит системный характер. Во-первых, категория не сводится только к одному элементу, позволяет уйти от узкой трактовки «маркетингового» фактора в управлении, еще весьма распространенного в теории и практике. Во-вторых, данная категория охватывает и те внутренние условия, в которых осуществляется деятельность предприятия на рынке и которые во многом определяют результаты его маркетинговой политики.

Для маркетингового потенциала базовыми являются категории «потенциал маркетингового инструментария» и «управленческий потенциал». Термин «потенциал маркетингового инструментария» интегрирует аналитический, производственный, коммуникативный потенциал маркетинга, а также потенциал ценовой политики и логистической системы предприятия. Каждый из этих методических субпотенциалов представляет собой системный инструмент в концепции маркетинга, т.е. совокупность контролируемых субъектом факторов внутренней среды, воздействуя которыми на потребителей он достигает необходимой ответной реакции покупателей и поставленной цели.

Управленческий потенциал маркетинга, выдвигаясь в субординации указанных факторов на первый план, представляет собой способность системной совокупности персонала управления предприятия своевременно и качественно исполнять маркетинговые функции и достигать целей. В его составе можно выделить организационный, кадровый потенциал и потенциал маркетинговой информационной системы.

Системный подход к изучению маркетингового потенциала предполагает исследование связей и отношений, возникающих в процессе его формирования, функционирования и развития, а также закономерностей поведения субъекта хозяйствования во внешней экономической среде, развития сложных систем и систем управления ими.

УДК 657.62

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОЦЕНКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Е. Г. ПАВЛОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта

А. И. МИНИНА

Белорусская железная дорога

В связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта в современных условиях целесообразно вновь обратить серьезное внимание на показатель «производительность труда», используя его как ориентир для дальнейших преобразований производственных структур отрасли.

Исходя из проделанного анализа, основываясь на современной экономической ситуации железнодорожного транспорта, когда часть отделений железной дороги несет убытки на перевозках, а также в связи с продолжающимся инфляционным периодом, целесообразно измерителем транспортной продукции считать «приведенные тонно-километры», а производительность труда оценивать как «приведенные тонно-км/чел.» (перевозки). Оценку эффективности труда в подсобно-вспомогательной деятельности следует определять через удельный показатель «прибыль/чел.» либо «ФОТ плюс прибыль/чел.» для тех групп работников, которые выполняют работы или услуги не транспортным организациям.

Для сопоставления уровней производительности труда железной дороги необходимо в соответствии со сложившейся в настоящее время инфраструктурой и структурой управления железнодорожным транспортом определить соотношение затрат труда работников, выполняющих грузовые и пассажирские перевозки.

В настоящее время на отделениях Белорусской железной дороги при определении производительности труда для приведения пассажирских перевозок к грузовым используется переводной коэффициент, равный 2, характеризующий соотношение себестоимости грузовых и пассажирских перевозок, что является весьма условным. Расчет K_n , проведенный в 2002 г. по каждому отделению железной дороги, определил разброс $1,38 < K_n < 3,9$ при среднесетевом значении $K_n = 2,28$.

Для расчета уровня производительности труда на железнодорожном транспорте наиболее правильно приведенную продукцию определять на основе коэффициента, взятого по соотношению трудоемкости пассажирских и грузовых перевозок.

Изменившаяся экономическая ситуация в работе железнодорожного транспорта, новые транспортные связи и уровень объемов перевозочной работы требуют пересмотра параметра K_n на новой методической базе.

В качестве измерителей транспортной продукции различных хозяйств и структурных подразделений железнодорожного транспорта следует установить:

- для локомотивных депо грузового и пассажирского движения (поездная работа) – тонно-километры брутто;
- для локомотивных депо, выполняющих поездную работу и ремонт локомотивов, – тонно-километры брутто (эксплуатация), приведенная единица ремонта (ремонт локомотивов);
- для локомотивных депо с передаточной и вывозной работой – тонно-километры брутто;
- для локомотивных депо с маневровой и хозяйственной работой – локомотиво-часы;
- для экипировочного пункта локомотивов – экипированный локомотив.

Общим измерителем транспортной продукции локомотивного хозяйства при поездной работе являются «тонно-километры брутто» с определением соотношения по трудоемкости к грузовой работе – хозяйственной, передаточной, вывозной, маневровой и прочих видов работ.

Общим измерителем транспортной продукции локомотивного хозяйства по ремонту и экипировке является «приведенная единица ремонта» с определением соотношения по трудоемкости к одному виду ремонта одного типа локомотива всех видов ремонта для всех типов локомотивов и их экипировки (электропоездов, тепловозов, электросекций, дизель-поездов).

Для вагонного депо измерителем транспортной продукции является отремонтированный текущим или капитальным ремонтом грузовой вагон или отремонтированный контейнер; для пунктов технического обслуживания вагонов – отправленный вагон; для пунктов подготовки вагонов к перевозкам – вагон, подготовленный под погрузку; для пунктов технического обслуживания автономных рефрижераторных вагонов – отправленный рефрижераторный вагон; для промыочно-пропарочной станции – отправленная цистерна.

Общим измерителем транспортной продукции вагонного хозяйства является «отремонтированный грузовой вагон» с определением соотношения по трудоемкости к текущему ремонту одного типа вагона всех видов ремонта, типов вагонов и контейнеров, а также вагона, подготовленного под погрузку и отправленного с пункта.

Для пассажирского депо – это отправленный в рейс пассажирский вагон, для пункта экипировки – экипированный пассажирский вагон, для резерва проводников – вагоно-километр пассажирского парка; для пунктов технического обслуживания вагонов – отправленный пассажирский вагон; для пассажирской станции (вокзала) – количество отправленных пассажиров.

Для дистанции пути «Приведенный километр обслуживания» включает в себя необходимость установления определенных затрат труда на содержание одного километра дистанции пути с учетом существующей грузонапряженности участка, типа рельсов, рода балласта, уровня допускаемых скоростей, веса поездов, наличия участков с кривыми, переложенных рельсов, количества стрелочных переводов, наличия искусственных сооружений, участков с просроченным капитальным ремонтом и пр.

УДК 657.62

РОЛЬ РЕВИЗИИ В УКРЕПЛЕНИИ ФИНАНСОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Т. П. ПАВЛОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта

С. П. ГОГОЛЕВ

Белорусская железная дорога

Исследуя практику ревизионной работы, можно сделать вывод о том, что потребность в данной форме контроля в железнодорожной отрасли, как в целом в республике, постоянно растет. Это обусловлено тем, что верхнее звено руководства не занимается контролем повседневной деятельности