

- передаваемые технологии имеют значимость тогда, когда их смогут внедрить в регионе;
- РНТП должна «подталкивать» инициативы со стороны местных предприятий;
- передаваемая технология должна быть совместимой со сложившимися в регионе ценностями и традициями;
- РНТП должна создавать предпосылки для задействования местных человеческих и природных ресурсов.

Главной целью РНТП должно быть развитие технологической базы, способной обеспечить создание и производство конкурентоспособной наукоемкой продукции. Реализация цели требует концентрации усилий белорусских исследователей на разработке, а руководителей промышленных предприятий региона — на поиске и внедрении промышленных технологий, имеющих практическое значение для качественного технического перевооружения индустрии региона и достижения продукцией уровня лучших мировых образцов. Необходимо исходить из того, что одна из основных тенденций косвенного регулирования научно-технической деятельности состоит в смещении акцентов с проблемы предложения результатов НИОКР на проблему спроса, то есть с проблемы стимулирования производства новой научно-технической продукции на проблему стимулирования инновационной активности предприятий. Это означает, что приоритетные направления научнотехнического прогресса в регионе должны быть определены прежде всего в соответствии с логикой общей структурной реорганизации экономики региона. Перед регионами стоит важнейшая задача в течение 10...15 лет полностью технологически перевооружить промышленное производство и создать передовую технологическую базу. Стратегия развития РНТП должна основываться на системе региональных приоритетов и интересов интеграции в мировой рынок наукоемкой продукции. Однако вхождение в мировую экономику объективно требует затрат ресурсов и средств.

Движение денежных ресурсов является необходимым и главным условием научно-технического развития региона. Для наиболее прибыльного размещения средств республиканского бюджета Комитет по науке и технологиям должен располагать такой информацией, которая позволяет взвесить различные варианты инвестирования. Формирование перспективного образа региона с целью привлечения средств республиканского бюджета в РНТП, создания представительских характеристик региона в условиях конкуренции за привлечение средств республиканского бюджета — основные направления, на которых должны сосредотачиваться усилия облисполкома в интересах развития региона.

Чтобы преодолеть инерцию и предвзятость, регион должен иметь информацию о местных возможностях финансирования научно-технических проектов и предоставлять ее Комитету по науке и технологиям. Преодолеть проблему отсутствия информации о наиболее прибыльных научно-технических проектах в регионе поможет информационная служба, выполняющая исследования эффективности вложений средств республиканского бюджета. В регионе должны быть группа специалистов и бюро, помогающие научным работникам в оформлении материалов по научно-техническим проектам в соответствии с требованиями Комитета по науке и технологиям.

СИСТЕМА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ

А. А. Пиминова

*Сибирский государственный университет путей
сообщения*

Железнодорожный транспорт тесно связан со всеми отраслями народного хозяйства. Являясь естественной монополией, железнодорожный транспорт в большей степени, чем большинство взаимодействующих отраслей, подвержен государственному регулированию. Это с одной стороны повышает устойчивость в работе и обеспечивает достаточную финансовую поддержку, а с другой стороны ограничивает его гибкость и экономико-финансовую чувствительность во взаимоотношениях с клиентами. В рыночных условиях необходимо возродить разорвавшиеся в период реформ транспортно-экономические связи. Вследствие реформирования большинства отраслей народного хозяйства, появления новых и исчезновения других отраслей долговременные связи потребителей и поставщиков нарушились. [1]

В преддверии предстоящей на железнодорожном транспорте структурной реформы и дальнейшего развития конкуренции в сфере перевозок грузов особо актуальными становятся задачи совершенствования механизмов, инструментов текущего и перспективного планирования работы отраслей ее структурных подразделений на рынке транспортных услуг. Анализ и состояние рынка транспортных услуг, внешней макроэкономической и внутренней конкурентной среды выявляют реальные объемы перевозок по направлениям и грузам в зависимости от уровня платежеспособности, качества продукции и набора услуг, комплекс мероприятий по освоению транспортного рынка [2] Одной из основных задач структурной реформы является снижение совокупных народнохозяйственных затрат и повышение удовлетворенности потребителей качественных услуг, для чего необходимо стимулирование развития конкурентной среды.

Ключевые решения: организационное разделение грузовых, пассажирских, пригородных перевозок в дальнейшем следовании; организационное отделение межгосударственных транзитных, интермодальных рефрижераторных перевозок от других грузовых перевозок; развитие частных грузовых операторских компаний, владеющих подвижным составом, с постепенным ростом доли грузового вагонного парка, принадлежащего им и др. [3]

Показатели финансового состояния клиента (прибыли, рентабельности - продаж, основной деятельности, собственного капитала, коэффициенты – финансовой устойчивости, финансирования, показатели общей ликвидности и др.). Показатели хозяйственной и коммерческой активности клиента (темпы роста производства, география связей – дальность, густота перевозок, коэффициентов состояния основных средств, износа основных средств, среднего срока службы оборудования, источники проводимой инвестиционной политики). Отношение клиентов к уровню качества транспортного обслуживания можно через систему экономических показателей: штрафы за просрочку доставки груза; штрафы за просрочку доставки вагонов грузоотправителей; суммы компенсаций за сверх нормативные потери груза. Пользующиеся спросом у клиентов транспортные услуги можно установить, проанализировав: схемы накопления грузов (на станции, предприятиях); схемы доставки груза (силами предприятий, железных дорог, с помощью специального перевозчика); схемы сдачи груза дороги; варианты погрузки, выгрузки; типа сопровождения груза; схемы реализации.[2]

С учетом существующих экономических реалий и необходимости изыскания внутренних резервов отрасли предусмотрен комплекс мероприятий на совершенствование: технологии перевозок в грузовом и пассажирском движении; технологии ремонта и содержание технических средств; производственной структуры отрасли. Он должен базироваться на разрабатываемых и уже реализуемых программах: снижения удельного расхода топливно-энергетических ресурсов; сокращение потребления материальных ресурсов, в том числе дорогостоящих цветных металлов; повышение производительности труда.

Инфраструктура железных дорог позволяет при надлежащем техническом содержании повысить маршрутные скорости движения поездов и довести плечи обращения локомотивных бригад до 500-650 км. В пассажирском движении повышение маршрутной скорости на обычных линиях до 70-75 км/ч обеспечит высвобождение 52 составов с оборота, которые можно направить на освоение возрастающего объема перевозок. Совершенствование технологии перевозок ведется по трем основным направлениям: максимальное использование мощной инфраструктуры; повышение производительности наличного подвижного состава, которое предусматривает: повышение веса поезда и скорости доставки, что позволяет повысить производительность локомотивов; оптимизация местной работы, направленной на улучшение работы локомотивов и грузовых вагонов; новые технологии графика движения поездов, технических норм, технологических процессов, повышение статнагрузки, уменьшение порожнего пробега; совершенствование информационных технологий. Сегодня российские железные дороги оснащены низовыми средствами автоматизации: имеется АСУ управления транспортом, внедрена система оперативного управления, система финансовых расчетов и статистики, развернута система продажи билетов «Экспресс», вводится в эксплуатацию ряд других систем. Однако существующие программные комплексы до сих пор не интегрированы взаимно и решали только отдельные прикладные задачи.

В области локомотивного хозяйства: повышение технико-экономических характеристик поставляемых железнодорожному транспорту технических средств и систем электроснабжения; разработка комплекса технических решений организационно-технических мер по повышению эффективности содержания и ремонта тягового подвижного состава. Продление срока службы тягового подвижного состава и системы электроснабжения с поэтапным повышением технических характеристик до современного уровня. В вагонном хозяйстве большое внимание уделяется созданию и внедрению современных средств диагностики ходовых частей вагонов, совершенствованию технологии ремонта, созданию и внедрению информационных технологи, это позволяет значительно увеличить безот-

казное следование вагонов в поездах. В путевом хозяйстве достигнутый в последние годы высокий уровень механизации и насыщенность современными путевыми машинами не привел к улучшению качества ремонта пути.[4] Поэтому здесь продолжается внедрение комплекса мероприятий по совершенствованию ремонта пути, снижению износа рельсов особенно в кривых участках.

Резкий рост объемов пассажирских перевозок с одной стороны, и их убыточность – с другой требует поиска новых подходов и решений: создание потенциала перевозочных средств путем закупки нового подвижного состава, оздоровления парка пассажирских вагонов, локомотивов и электропоездов; эффективное использование существующего подвижного состава путем повышения населенности, увеличения норм пробега электропоездов и вагонов, увеличение маршрутной скорости и составности; совершенствование технологии обслуживания пассажиров с применением современных технических средств на базе АСУ «Экспресс». К основным задачам, стоящими перед вокзальными комплексами относят: изменение технологии работы на договорных условиях с организациями по использованию мест в пассажирских поездах, исключить спекуляцию билетами. Объединение АСУ «Экспресс» с зарубежными система резервирования мест позволяет оформление проездных документов на поезда, курсирующие по территории 13 государств Западной Европы.[5].

Список литературы.

1. Быкодоров С.А. Оптимизация перевозочных затрат в условиях Транссибирской магистрали. // Экономика железных дорог №2, 2002 с. 7-17
2. Бубнова Г.В. Мониторинг и анализ рынка транспортных услуг и его окружения. // Экономика железных дорог № 10, 2001 с. 57-65.
3. Мишарин А.С. Основные направления структурной реформы на железнодорожном транспорте. // Экономика железных дорог № 6, 2001 с. 7-24.
4. Богданов В.М. Повышение эффективности работы железных дорог. // Экономика железных дорог № 2, 2001 с. 20-32
5. Целько А.В. Об итогах работы пассажирского хозяйства и задачах на ближайшую перспективу. // Экономика железных дорог № 1, 2001 с. 7-23

ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА МАРКЕТОЛОГОВ В УНИВЕРСИТЕТЕ

И. И. Полещук

*Белорусский государственный экономический
университет*

Нередко среди работников ВУЗов возникает дискуссия относительно того, должно ли быть экономическое образование широкого профиля или все же специализированным. Зарубежный опыт развитых стран свидетельствует в пользу первой позиции. Это и понятно, поскольку в стабильных экономических условиях законодательные нормы и правила отработаны, минимально регулирование государством деятельности предприятий, высоко развиты информационные технологии, известны и отработаны системы управления фирмами. Получив общую, фундаментальную подготовку выпускник ВУЗа может, не прикладывая особых усилий, работать в фирме, постепенно накапливая навыки практической деятельности. Странники такого подхода есть и у нас, доказывающие, например, что достаточно овладеть маркетингом как философией бизнеса и успешная карьера, тебе обеспечена.

Однако жизнь показывает, что в условиях переходной экономики, на практике присутствуют как традиционные подходы в управлении, так и зарождаются элементы новых систем. Преимущества имеют те выпускники ВУЗов, которые получают профильную специальную подготовку. Общие знания о принципах и подходах безусловно необходимы, но выпускников ждет конкретная работа, требующая от них постоянного принятия решений в нестандартных условиях. Кроме того, недавнего выпускника вряд ли назначат сразу руководителем подразделения предприятия, в большинстве случаев их ждут на производстве рядовыми работниками. Вот тут то и реализуется спрос на конкретные знания.

Подготовка специалистов в области маркетинга в разрезе нескольких специализаций сегодня оправдана с тех позиций, что отсутствие необходимой рыночной среды пока дает очень ограниченные возможности для использования в управлении всего комплекса маркетинга. Ошибочно утверждать, что раньше на предприятиях не зажимались товарной, ценовой или сбытовой политикой.