

Красикова А. А.

АНАЛИЗ РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ (НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2007/4/41.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2007. № 4 (4). С. 117-119. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2007/4/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

приобретенные при изучении выбранной специальности, помогут при написании контрольной работы «Моя профессия». Изучение раздела «Содержание курса специальности» должно помочь студенту быстрее ориентироваться в понимании специальности, в изучаемых предметах и подойти к их освоению более осознанно. А в целом курс «Введение в специальность» должен помочь студенту выработать стратегию на время учебы в институте.

Вторая особенность курса касается контрольной работы. Данная контрольная работа нацелена на проверку не знаний, а творческих возможностей каждого студента и направлена на планирование его будущей деятельности.

В-третьих, курс «Введение в специальность» предполагает формирование у студентов комплексного представления о тех предметах и дисциплинах, которые должны быть ими освоены за время учебы в вузе.

В заключении хочется отметить, что учеба в институте отличается от школьного обучения, поэтому предлагаемая в лекционном курсе «Введение в специальность» информация должна помочь студентам максимально быстро влиться в общественную жизнь института, принять соответствующую культуру поведения в вузе и познакомиться с основными требованиями образовательной программы специальности.

АНАЛИЗ РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ (НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Красикова А. А.

Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота

В статье рассматриваются направления развития рынка транспортных услуг, обеспечивающие эффективное функционирование предпринимательства на региональном рынке услуг, а также способствующие повышению устойчивости и конкурентоспособности региона в целом.

Переориентация на рыночную экономику привела к формированию новых понятий, анализ и влияние которых ранее не рассматривалось. Например, такого понятия, как качество услуг, уровень сервиса, уровень сервисного обслуживания, содержащих в себе значительный потенциал роста конкурентоспособности. В целом можно отметить глобальное изменение структуры рынка товаров / услуг в пользу последних, что свидетельствует о достижении страной (регионом) определенного высокого уровня развития.

Как известно, услуги обладают целым рядом особенностей, которые оказывают основополагающее влияние на возможность и средства для их предоставления. К таким особенностям относят, прежде всего, их неосязаемость и уникальность для каждого потребителя. Развитие сферы услуг предполагает, как расширение их ассортимента, так и улучшение их качества. В рамках Калининградской области; с учетом ее особенностей, перспективы расширения Евросоюза, эти мероприятия будут способствовать повышению эффективности деятельности отраслей, оказывающих услуги, как на внутреннем рынке, так и в целом усилению конкурентоспособности, при рассмотрении места региона в рамках международного сотрудничества.

Важнейшим элементом регионального рынка услуг (который включает: здравоохранение, образование, культуру и искусство, жилищное хозяйство, коммунальное хозяйство, торговлю, общественное питание, связь) является рынок транспортных услуг. На его долю приходится по данным за 2004 год 10,8% в общем объеме платных услуг, оказываемых населению [Стат.сб. 2: 75]. Подробное рассмотрение рынка транспортных услуг необходимо, учитывая оторванность региона от основной территории страны, и в связи с изменениями международной политики, повлекшими за собой как ужесточение визового режима для транзита граждан через территорию сопредельных государств, так и сложности в перемещении грузов. Для решения этих вопросов важен не только анализ современного состояния рынка транспортных услуг, но наличие перспективного плана, обеспечивающего возможность контроля исполнения заявленных мероприятий, в соответствии с установленными сроками.

Перспективному развитию региона в целом, уделяется внимание в большом количестве законодательных актов, программ, проектов. К одному из таких основных документов, безусловно, можно отнести «Федеральную целевую программу развития Калининградской области на период до 2010г» Основной ее целью является создание условий для устойчивого социально-экономического развития Калининградской области, сопоставимого с уровнем развития сопредельных стран, а также благоприятного инвестиционного климата в регионе для сближения России и Европейского сообщества. Программа также предполагает развитие Калининграда как крупного транспортного узла России [Сергеев: 457]. К числу новейших разработок в этой области можно отнести проект «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу (на период до 2031 г.)», включающий различные направления развития региона в будущем. Проект рассматривает не только проблемы, задачи и перспективные направления развития, но и содержит конкретные рекомендации по достижению заявленных целей. В проекте анализ социально-экономических показателей развития Калининградской области приведен в сравнении не только традиционно, с общероссийскими значениями и результатами деятельности в среднем по Северо-западному федеральному округу, но и включает достижения Польши, Литвы, Эстонии,

Латвии, Германии, Финляндии, Норвегии, Швеции и других государств. Что вполне закономерно, в связи с особым геополитическим положением региона. В отношении железнодорожной сети, то ее значение определяется, прежде всего, транзитной ориентацией Калининградской экономики, расположенной в створе между Россией и ЕС. А также ролью железнодорожного транспорта в контексте развития портового комплекса и нарастающим туристическим пассажиропотоком [Проект 4: 234].

В связи с этим, для выявления основных факторов, оказывающих влияние на развитие рынка транспортных услуг региона, необходимо более подробно рассмотреть виды транспорта, которыми регион располагает. Как отмечалось выше, к числу основных таких видов транспорта относят морской транспорт. Морские порты являются основным звеном транспортной системы области. Контейнерными линиями порт Калининграда связан с портами Голландии, Англии, Бельгии, Польши и стран Балтии. Преимуществом порта Балтийск является расположение его непосредственно у выхода в открытое море, что позволяет принимать крупнотоннажные суда.

Применительно к перспективам развития морских перевозок оказывается важным наличие развитой транспортной инфраструктуры, в том числе, прохождение через область 2-х ответвлений трансъевропейских транспортных коридоров [Проект 4: 211]. Основными представителями отрасли являются: ОАО «Морской торговый порт», ОАО «Портовый элеватор», ЗАО «Терминал ГМБ», ФГУП «Калининградская портовая нефтебаза», ОАО «Порт Пионерский Пионерской базы океанического рыболовного флота». Морские перевозки ориентированы, прежде всего, на Балтику, Западную Европу, Тихоокеанский регион и Юго-Восточную Азию [Проект 4: 34]. Существует в этом направлении и ряд сдерживающих факторов (отмеченных в проекте) таких, как: рост тарифов, малая глубина дна в Вислинском заливе, на берегу которого стоит Калининградский порт. Важную роль в экономике региона играет автомобильный транспорт. Калининградскими автоперевозчиками перевозится около 70% всех экспортно-импортных грузов региона, что значительно превышает среднероссийский показатель. Основными проблемами на пути развития автомобильного транспорта, по мнению экспертов, являются:

- Состояние дорожной сети области не соответствует потребностям современного автомобильного транспорта.

- Состояние пограничных переходов, которое существенно отстаёт от потребностей международной торговли и транзита.

- Зависимость от таможенного и визового режимов стран транзита, прежде всего от Литовской Республики, влияет на развитие международного автомобильного сообщения.

- Визовый режим области значительно ограничивает возможности использования транспортных коридоров, проходящих по территории области для транзита грузов. Железнодорожный транспорт по территории остается основным способом перевозки грузов по территории Калининградской области. Морской транспорт в Калининградской области непосредственно связан с железной дорогой. Около 90% грузов завозится в Калининградский порт по железной дороге из основной части России через территории иностранных государств. На настоящий момент одним из основных сдерживающих факторов (выделенных в проекте) является: отсутствие единой системы регулирования железнодорожных тарифов, как внутри России, так и при транзите через сопредельные страны. Высокая стоимость железнодорожных перевозок неизбежно приводит к высоким транспортным издержкам Калининградских компаний. Это тем более важно потому, что железная дорога – основной способ доставки грузов к портам. Основными направлениями развития железнодорожных перевозок названы: реконструкция действующих железных дорог; развитие подъездных железнодорожных путей и строительство портовых станций; реконструкция вокзалов (в частности, главного вокзала «Калининград – Южный»); автоматизация производственной деятельности и управления; обновление подвижного состава; строительство пограничных железнодорожных станций (в настоящее время ведется строительство в поселке Чернышевское).

Воздушный транспорт, характеризуется наиболее значительным ростом тарифов на перевозки (индекс тарифов на грузоперевозки в % в 2005 г. по отношению к 2004 г. составил 109%, для сравнения по ж/д, морскому, автомобильному 105,9%) [Проект 4: 57]. К числу основных сдерживающих факторов, в отношении этого вида транспорта, были отнесены:

- высокая стоимость полетов;

- недостаточный уровень развития связей с другими городами России и узловыми европейскими аэропортами;

- низкое качество инфраструктуры и сервиса аэропорта.

Таким образом, к числу рекомендаций в рамках развития рынка транспортных услуг региона можно отнести необходимость преодоления всех выше обозначенных сдерживающих факторов. Как в отношении каждого рассматриваемого вида транспорта отдельно, так и комплексно. То есть основной идеей развития должна стать идея системности, интегративности, тесной взаимосвязи и, соответственно, анализа взаимного влияния деятельности различных видов транспорта друг на друга.

Список использованной литературы

Бюджетная пятилетка российского эксклава, 2001-2005 гг. / Под ред. Л.И. Сергеева. - Калининград: ИП Мишуткина И.В., 2005. – 336 с.

Статистический сборник. Калининградская область в цифрах. Калининград: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, 2006.

Статистический сборник. Транспорт, связь, средства информатизации Калининград: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, 2006.

Проект «Стратегии социально-экономического развития Калининградской области на средне- и долгосрочную перспективу». ГОУ ВПО «Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации». М., 2006.

Проект целевой программы Калининградской области «Основные направления поддержки малого предпринимательства в Калининградской области на 2007 - 2011 годы». Калининград, 2006.

МОДЕЛИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ В ХОДЕ ДЕЛОВОЙ ИГРЫ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ОБЩИХ КОМПЕТЕНЦИЙ СОВРЕМЕННОГО СПЕЦИАЛИСТА

Лебедева Н. Ю.

Пермский государственный технический университет

Новая экономика характеризует ряд качественных и количественных изменений, которые в последние годы преобразовали структуру и правила функционирования экономики. Новая экономика основана на знаниях и передовых технологиях, которые стали основой основ современного общества, фокус сместился с производства товаров на оказание услуг. Это не означает, уменьшение производства товаров, просто высокие темпы роста производительности труда в промышленности и сельском хозяйстве обеспечиваются тем, что большая часть рабочей силы занята в сфере услуг и информации.

Основным инструментом создания компетентного кадрового потенциала для народного хозяйства является система профессионального образования.

Современные условия наращивают требования к качествам профессионала, нацеливают на формирование личности, характеризующейся творческим типом мышления, инициативой, самостоятельностью в принятии решений. Это требует новых подходов в обучении. Обучение должно основываться не на передаче готовых знаний, а на создании условий для творческой активности.

Таким образом, можно выделить три основных методических подходов к формированию системы современного высшего образования:

- материалистический формализм, проявляющийся в стремлении обучать теоретическим знаниям в контексте практики применения;
- экзистенциализм, утверждающий важность самоопределения и развития личности;
- теория компетентности, определяющий конечные требования к квалификации как обладание профессионально-значимыми качествами;

Известный исследователь проблем высшего профессионального образования А. А. Вербицкий в числе основных современных тенденций его развития указывает:

- переход от информативных к активным методам и формам обучения с включением в деятельность студентов элементов проблемности, научного поиска, разнообразных форм самостоятельной работы - переход от школы воспроизведения к школе понимания, школе мышления;
- переход к активизирующим, развивающим, интенсифицирующим способам организации вузовского учебного процесса;
- переход к такой организации взаимодействия преподавателя и студента, при которой акцент переносится с обучающей деятельности преподавателя на познающую деятельность студента.

В качестве средств реализации указанных тенденций все большее признание находят активные методы обучения, в частности деловые игры.

История вопроса. В 1955 г. Американская ассоциация управления разработала игру "Имитация решений в высшем управленческом звене" и испытала ее на ежегодном семинаре в Саранак Лейк в 1957 г. Там впервые появился термин "деловая игра". Уже через 10 лет они применялись почти во всех школах бизнеса. Первые игры не отражали процесс принятия решения, основное внимание уделялось выбору из альтернатив. Большая часть из них - рыночные игры. Они, как правило, моделировали деятельность нескольких производящих какой-либо продукт и сбывающих его на рынке. Каждую компанию представляет команда игроков, которая принимает решения, по нескольким управляемым параметрам. Решения рассчитываются по некоторой математической модели, и игроки информируются о результатах своих действий. Затем широкое распространение получили внутрифирменные игры, включающие более выраженный драматический компонент. В них участники получали возможность развить управленческие навыки, обучиться принимать решения в сложных ситуациях с учетом многих факторов.

В настоящее время количество деловых игр измеряется тысячами. Они различаются по масштабности имитируемых объектов (цех или отрасль), функциональному профилю (управленческие, рыночные, производственные и др.), особенностям строения.

Разработка деловых игр основывается на психологических исследованиях, само возникновение активных групповых методов связано с определенной парадигмой. У истоков изучения процесса принятия группового решения стояли исследования школы К. Левина, показавшие эффективность групповой деятельности в изменении социальных установок, в повышении учебной мотивации и эго-вовлеченности. Теоретические