

осуществления приграничной торговли), в том числе совершенствование нормативно-правовой базы РФ, регулирующей вопросы их функционирования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Европейской рамочной Конвенции о приграничном сотрудничестве территориальных сообществ и властей от 21 мая 1980 г.
2. Концепция приграничного сотрудничества в Российской Федерации. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 9 февраля 2001 г. № 196-р.
3. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности».

О.В. ВИНОГРАДОВА

ВЫЯВЛЕНИЕ ФАКТОРОВ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Разработана система факторов позволяющих выявить потенциал конкурентоспособности дорожно-строительных предприятий. Выбраны важнейшие параметры, определяющие конкурентоспособность, которые сгруппированы по внешним и внутренним признакам. Предложенная система позволит производить оценку потенциала дорожно-строительных предприятий квалифицированным специалистам.

Дорожно-строительная организация это производственное предприятие, зарегистрированное и получившее разрешение на строительную деятельность в установленном порядке. Основная деятельность организации заключается в производстве объектов строительства автомобильных дорог и их капитальном ремонте.

К сожалению, в силу сложившихся финансово-экономической ситуации, дорожностроительные предприятия подвержены влиянию ряда негативных факторов, сдерживающих их развитие. Основными из них являются:

- Конкуренция со стороны других строительных фирм;
- Недостаток заказов, финансируемых из бюджета;
- Недостаточность квалифицированных рабочих и специалистов;
- Изношенность строительных машин и механизмов;
- Высокие ставки налогов.

Существующие системы управления дорожно-строительными предприятиями не могут обеспечить эффективного применения ресурсов и достаточный уровень конкурентоспособности, предопределяя тем самым необходимость их совершенствования. Применение модели оценки конкурентоспособности и ее совершенствование с учетом региональной и экономической специфики отдельных территорий позволило бы предприятиям дорожного строительства обеспечить устойчиво высокий уровень эффективности производства.

В настоящее время не определена единая система обеспечения конкурентоспособности в дорожном строительстве, поэтому в данной статье предложим их классификацию (рис.1).

Внешние факторы характеризуются следующим:

1. *Уровнем спроса* (наличием заказов) на строительство и капитальный ремонт автомобильных дорог, который в свою очередь зависит от следующих факторов:

• Доходной части бюджета регионов-доноров, направляемой на капитальные вложения в дорожное строительство, которые формируются за счет:

1. *Объема субвенции и прочих межбюджетных трансфертов;*
2. *Объема поступлений транспортного налога;*
3. *Прочих бюджетных доходов.*

- Наличия потенциальных частных инвесторов, готовых направлять свои средства на капитальные вложения в дорожное строительство, которые зависят от:

1. *Доли экономически развитых предприятий;*

2. *Наличия свободных средств;*

3. *Уровня доходности капитальных вложений в строительство частных автомобильных дорог.*

- Развития экономики региона, которое предопределяет:

1. Спрос на развитую *сеть* автомобильных дорог;

2. *Платежеспособность* потенциальных пользователей автомобильных дорог.

2. ***Наличие конкуренции на рынке дорожно-строительных работ, которая зависит от следующих факторов:***

- Наличия в регионе государственных предприятий занятых строительством и капитальным ремонтом автомобильных дорог, для которых характерны:

1. Наличие высоких производственных мощностей;

2. Предложение низких цен (за счет уменьшения рентабельности).

- Доступности данного сегмента рынка для иностранных предприятий, которая обусловлена:

1. Близостью границ;

2. Высокой инвестиционной привлекательности.

- Количества аналогичных частных предприятий, имеющих конкурентные преимущества.

Внутренние факторы характеризуются следующим:

1. Дифференциацией видов деятельности, разделяющей дорожно-строительные предприятия на:

- Монопредприятия - предприятия, выполняющие исключительно дорожно-строительные работы являются конкурентоуязвимыми;

- Многоотраслевые предприятия – предприятия, выполняющие дорожно-строительные работы и производящие строительные материалы (асфальтобетонную смесь, щебень). Уровень их конкурентоспособности значительно выше, предпринимательские риски снижаются.

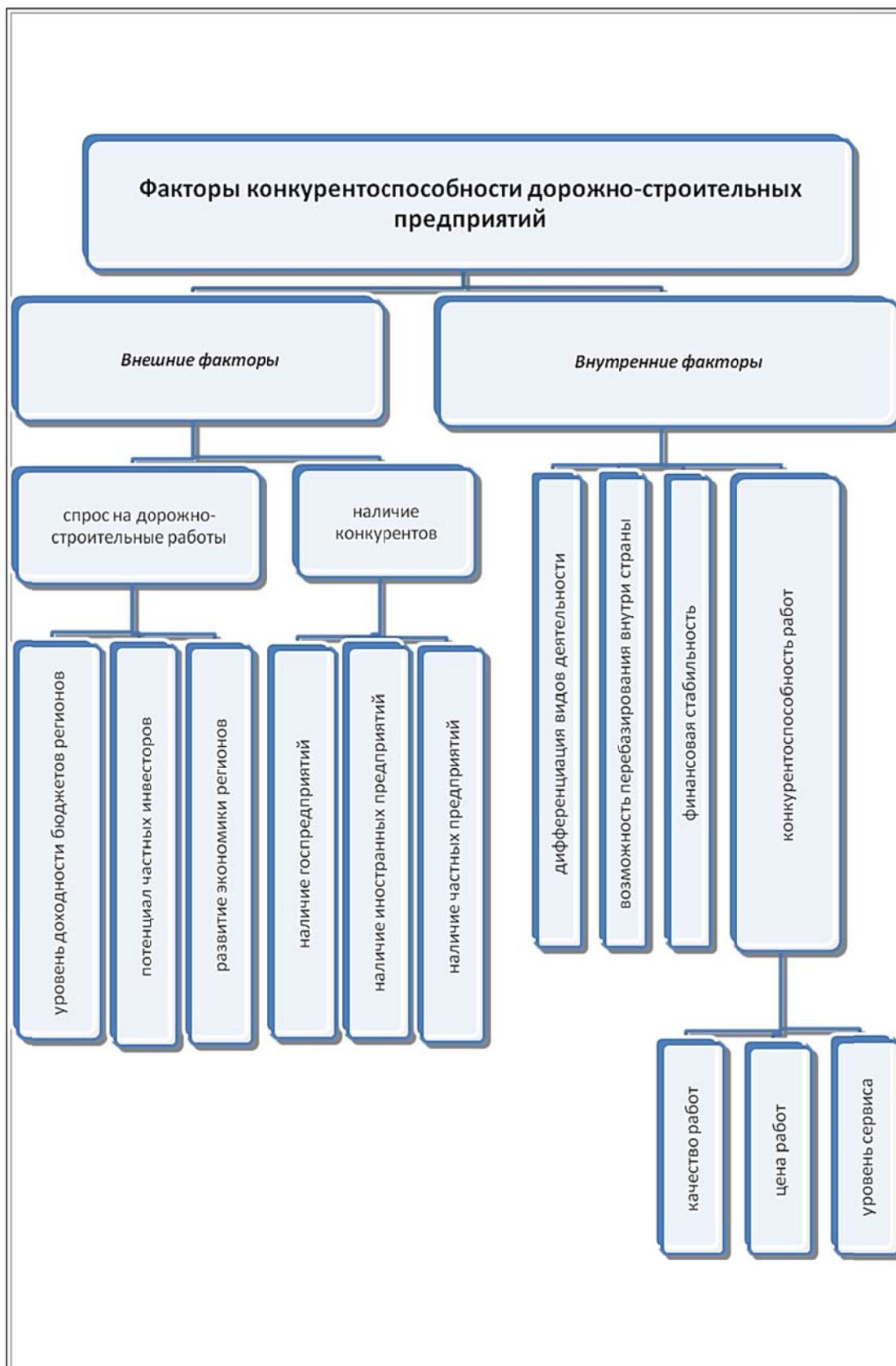


Рис. 1. Факторы конкурентоспособности дорожно-строительных предприятий

2. Возможностью перебазирования предприятия внутри страны (выполнение дорожно-строительных работ требует передвижения средств производства внутри страны), которая зависит от:

- Быстроты перебазирования и транспортабельности средств производства, позволяющих расширить рынок дорожно-строительных работ;

- Отсутствия возможности перебазирования средств производства.

3. Финансовой стабильностью предприятия, которая позволяет дорожно-строительным предприятиям:

- Финансировать работ за счет собственных средств и снижать цены;

- В короткие сроки привлекать заемных средств, необходимые для финансирования работ.

4. Качеством выполняемых работ, которое зависит от следующих факторов:

- Применения современных технологий;

- Применения высококачественных материалов;

- Наличия квалифицированного персонала;

- Наличия современных дорожно-строительных машин.

5. Ценой работ, которая регулируется:

- Уровнем издержек при производстве строительных работ;

- Возможностью уменьшения прибыли.

6. Уровнем сервиса, который зависит от следующих факторов:

- Наличия собственности на застраиваемый земельный участок;

- Гарантийных обязательств;

- Дальнейшего льготное обслуживание предмета строительства.

Предложенная система факторов позволит квалифицированным специалистам выявить потенциал дорожно-строительных предприятий и выработать пути повышения конкурентоспособности и эффективности их работы.

Г.В.ВАРЛАМОВ

РОЛЬ СУБЪЕКТОВ ИННОВАЦИОННОЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ФОРМИРОВАНИИ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

В статье рассматриваются субъекты инновационной образовательной деятельности и их роль в переходе отечественной экономики на инновационный путь развития.

В настоящее время в России формируется модель национальной инновационной системы, ключевую роль в которой играет инновационная инфраструктура, способствующая ускорению процесса производства инноваций, трансфера технологий и обеспечивающая взаимосвязи между субъектами инновационной деятельности.

Важное значение в формировании и развитии инновационной инфраструктуры принадлежит, прежде всего, субъектам инновационной образовательной деятельности (СИОД), которые на современном этапе являются одной из движущих сил процесса становления инноваций, эффективным инструментом интеграции науки, образования, производства и предпринимательской активности.

Под СИОД, на наш взгляд, следует понимать субъект национальной инновационной системы, обладающий существенным инновационным потенциалом, обеспечивающим проведение на мировом уровне фундаментальных и прикладных научных исследований и опытно-конструкторских разработок, а также подготовку специалистов высокой квалификации и создающих условия для образования новых предпринимательских структур.