Можно выделить три основные стратегии, следуя которым, образовательные учреждения добиваются конкурентных преимуществ:

1) предоставление образовательных услуг высокого качества и низкой стоимости, т. е. предоставление доступных (бесплатных на конкурсной основе) образовательных услуг;

2) широкий спектр образовательных программ, направлений подготовки;

3) ориентация на потребителей для более полного удовлетворения их потребностей, интересов, запросов в образовательных услугах [1].

К факторам, обеспечивающим успех образовательного учреждения в конкурентной борьбе, можно отнести следующее:

- фундаментальность подготовки специалистов образовательным учреждением;
- широкий профиль (ассортимент, спектр программ подготовки, переподготовки и повышения квалификации);
- глубину специализации;
- применение информационных технологий обучения;
- высокий уровень научно-методического, материально-технического, кадрового, финансового обеспечения процесса оказания образовательных услуг;
- проведение научно-исследовательских работ, их востребованность;
- развитость социально-культурной базы образовательного учреждение;
- высокое качество образовательных услуг;
- создание условий и гарантий качественного образования (например, путем сертификации систем менеджмента качества и преподавателей, аккредитации образовательных программ);
- непрерывность, творческий и новаторский характер образования;
- практическую направленность обучения;
- допустимый уровень цены и выгодные условия оплаты;
- оптимальную длительность оказания образовательных услуг;
- оказание сопутствующих услуг, в том числе трудоустройство по окончанию образовательного учреждения;
- адекватность образования, его соответствие потребностям и задачам развития экономики, культуры, науки ;
- международный характер образования.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гараев И. М., Фасхиев Х. А. Анализ состояния проблемы управления конкурентоспособностью организации сферы услуг//Камск: Камский государственный политехнический институт. – 2002.

2. Майсаков Д. Л. Управление предпринимательской деятельностью государственного вуза – URL: http://utmn.ru/library/avtoref/Maicakov.htm [16 июня 2004]

3. Маркетинг. Словарь / Азоев Г.Л., Завьялов П.С., Лозовский Л.Ш., Поршев А.Г., Райзберг Б.А. – М.: ОАО “НПО “Экономика”, 2000. – 362 с.

4. Международный маркетинг: Учеб. пособие / Н.И.Перцовский, И.А.Спиридонов, С.В.Барсукова; Под ред. Н.И.Перцовского - -М.: Высшая школа, 2001 г. – 239 с.

5. Рыночная экономика: Словарь. / Под общ. Ред. Г.Я.Кипермана – М.: Республика, 1993. – 524 с.

6. Фатхутдинов Р.А. Стратегический менеджмент: Учебник. - М.: Дело, 2001. – 448 с.

7. Хруцкий В.Е., Корнеева И.В. Современный маркетинг: настольная книга по исследованию рынка.–М.: Финансы и статистика, 2002. - 528 с.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ

Николаева Н.К., Давыдова А.Л.
Балтийская Государственная Академия, Калининград

Динамика развития морских перевозок в значительной степени отражает состояние отечественной экономики, стремление России к интеграции в мировую экономическую систему с одной стороны, и реакцию на постоянно усиливающуюся конкуренцию на мировых транспортных рынках с другой стороны. В Балтийском бассейне более 50% грузов переваливаются через порты стран Балтии и Финляндии. Причина столь высокого удельного веса портов сопредельных стран в Балтийском бассейне состоит в отсутствии в российских портах, в частности Калининградского региона, достаточно мощных специализированных комплексов по перевалке грузов, в то время как в странах Балтии такие комплексы, построенные еще во времена СССР, действуют достаточно эффективно. К тому же в этих странах сразу же после выхода из состава СССР были приняты законы о портах и таможенных зонах, предоставляющие морским портам значительные налоговые льготы и упрощающие таможенные процедуры. В результате значительная часть бюджета стран Балтии формируется за счет поступлений от перевозки и перевалки в морских портах российских грузов. Из сказанного следует, что для переориентации российских грузопотоков на морской транспортный комплекс Калининградского региона необходимо:

- построить новые и реконструировать действующие перегрузочные комплексы;
- обновить устаревшее оборудование, системы снабжения, портовое хозяйство;
- повысить организационный уровень работы всех служб морского транспортного комплекса.

Общая потребность в перевалке российских грузов по сравнению с 2000 г. возрастет к 2005 г. на 16%, а к 2010 г. на 38,6% и составит соответственно 290,0 млн. тонн. и 347,0 млн. тонн. При этом к 2010 г. в номенклатуре внешнеторговых грузов, перевозимых морским транспортом, 52% составляют наливные, 24% - навалочные, 19% -генеральные, 3% - лесные и 2% - зерновые грузы. Распределение объемов перевалки внешнеторговых грузов через морские порты Калининградского региона представлены следующим образом: экспорт и импорт в 1999 г. - 1,53 млн. тонн и 0,47 млн. тонн соответственно; экспорт и импорт в 2000 г. - 1,57 млн. тонн и 0,50 млн. тонн соответст-

венно; экспорт и импорт в 2003 году - 3,3 млн. тонн и 0,7 млн. тонн соответственно; экспорт и импорт планируемые в 2007 г. - 1,67 млн. тонн и 0,67 млн. тонн соответственно.

В связи с этим важнейшей задачей в области развития морского транспортного комплекса Калининградского региона является обеспечение перевалки российских внешнеторговых (в основном экспортных) грузов, переключение российских грузопотоков из портов стран Балтии на морской транспортный комплекс Калининградского региона. Результатом решения этой задачи будет являться следующее:

- надежная транспортная связь с Калининградской областью, не требующая пересечения территорий иностранных государств;
- возможность использования выгодного географического положения для развития транспортных перевозок;
- валютные поступления в федеральный и местный бюджеты;
- высокое качество представляемых грузовладельцу транспортных услуг;
- дополнительная производственная загрузка морских портов и создание новых рабочих мест.

Для успешной реализации намеченных целей морскому транспортному комплексу региона необходима государственная поддержка. С учетом сложившегося экономического положения в стране и ограниченных возможностей федерального бюджета предполагается максимальное использование прямых бюджетных инвестиций. В основном они направлены на объекты, находящиеся в Федеральной собственности, а также объекты системы обеспечения безопасности судоходства, экологии. В сложившихся условиях одним из вариантов поступления инвестиций может являться поощрение грузовладельцев через представление им различных льгот (снижение таможенных пошлин, повышение экспортных квот и др.) на условиях внесения ими средств на развитие инфраструктуры морского транспортного комплекса региона. Необходимо экономически стимулировать грузовладельцев и внешнеторговые организации, направляющие грузы в порты Калининградского региона.

Проведение взвешенной экономической политики в отношении морского транспортного комплекса региона заключается в проведении следующих мероприятий:

- снижение таможенных пошлин;
- прямое бюджетное финансирование объектов федеральной собственности;
- отмена таможенных пошлин при закупки за рубежом портового подъемно-транспортного оборудования;
- закрепление части акций портов в государственной собственности;
- создание межведомственного органа для отбора перспективных проектов по развитию морского транспортного комплекса региона при привлечении кредиторов отечественных и иностранных банков;
- развитие лизинговой деятельности с государственной поддержкой;
- привлечение к долевому участию в строительстве перегрузочных комплексов компаний различного рода деятельности;
- государственные страховые инвестиции на строительство перегрузочных комплексов;
- проведение конкурсов по выбору инвесторов для финансирования проектирования, строительства, эксплуатации технологических перегрузочных комплексов.

Эффективность инвестиций в развитие морского транспортного комплекса региона выражается, во - первых, в том, что переключение грузопотоков на Калининградские порты избавит грузовладельцев от затрат времени и средств. Во - вторых, в ряде случаев сократится расстояние от пункта отправления до пункта назначения грузов и, соответственно, сократятся транспортные издержки. В - третьих, перевалка на современных специализированных комплексах сокращает процент потери грузов, реализация которых дает прямой доход грузовладельцу.

На основе исследований, экономических обоснований и экспериментальной проверки сформулированы основные направления совершенствования использования потенциала морского транспортного комплекса региона. Результаты проведенных исследований позволяют определить расчетные оптимальные показатели в реальных условиях эксплуатации морского транспортного комплекса региона. Для принятия решений необходимо оценить морской транспортный комплекс региона с экономической точки зрения по интегральному коэффициенту.

Экономическая целесообразность потребовала проведение исследований в части поиска методов работы морского транспортного комплекса региона в новых условиях функционирования рынка. Актуальное значение имеет экономическая оценка работы морского транспортного комплекса региона в условиях неблагоприятной конъюктуры. Управленческие решения должны приниматься оперативно и обоснованно с учетом наиболее значимых факторов и динамики объекта управления.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Николаева Н.К., Давыдова А.Л.
Балтийская Государственная Академия, Калининград

Результаты исследования влияния эксплуатационно-экономических факторов на эффективность использовании потенциала морского транспортного комплекса региона послужили основой для разработки методических основ оптимального управления. Задача оптимального управления морским транспортным комплексом региона представлена как процесс оптимального управления ресурсами морского транспортного комплекса. Морскому транспортному комплексу региона необходимо осуществлять мероприятия по реализации всех видов резервов повышения уровня комплексного развития, придерживаться следующей последовательности: