

Нам представляется, что в качестве одного из таких подходов должна стать маркетинговая идентификация промышленного сектора республики в системе мирохозяйственных связей. Следует “взвесить” промышленность республики на “весах” мирового рынка. При этом следует исходить из следующих методологических положений:

а) основная задача маркетинговой идентификации промышленности заключается в определении приоритетных потребностей мирового рынка и “подстраивании” под них каждой отрасли (предприятия);

б) маркетинговая идентификация должна представлять собой многоотраслевой системный процесс, включающий рыночно-аналитический, технико-экономический, управленческо-сбытовой этапы, позволяющие выявить ориентированные на выявление новых потребностей и точек роста для отрасли (предприятия);

в) выявление новых потребностей и “точек роста” для отрасли должны стать основой для ее реструктуризации (включающей технологическую, организационно-управленческую).

Маркетинговая идентификация, осуществляемая как системный процесс должна способствовать также выявлению наиболее прогрессивных тенденций развития промышленности уже наблюдаемых в республике, но находящихся в “зародышевом” состоянии.

В качестве индикаторов для маркетинговой идентификации промышленности следует использовать систему рыночно-производственных показателей ее деятельности.

Использование предлагаемого подхода позволит определить истинное место республики в системе мирового хозяйства с учетом новой парадигмы экономического развития.

<http://edoc.bseu.by>

Г.В. Астратова
Уральский государственный
университет путей сообщения (г. Екатеринбург)

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В УСЛОВИЯХ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ РОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА В ОТРАСЛЕВЫХ ВУЗАХ

В соответствии с концепцией структурной реформы федерального железнодорожного транспорта признано необходи-

мым совершенствование финансово-экономического положения в отрасли. Трансформация геополитической ситуации в России и изменение транспортных связей на Евразийском континенте привели к острой необходимости реализации совместных международных транспортных операций, в том числе — с использованием железнодорожного сообщения. В данной связи отрасль нуждается как в учете опыта реформирования зарубежных железных дорог, так и в осуществлении подготовки специалистов по новым, перспективным направлениям. Одним из таких новых направлений являются международные экономические отношения.

Актуальность подготовки специалистов по данному направлению обусловлена не только тем, что на долю железнодорожного транспорта приходится около 70 % объемов внешне-торговых грузов (с учетом доставки их в морские и речные порты для последующей перевалки). Геополитическое положение России на Евразийском континенте обуславливает ее предназначение как великого транспортного пути, соединяющего страны Запада и Востока (в том числе — страны СНГ). Однако транзитный потенциал страны не используется и наполовину вследствие наличия совокупности причин как технического, так экономического характера.

Наши исследования показывают, что для достижения наибольшей прибыли в национальной транспортной системе, обеспечения высокой конкурентоспособности железных дорог на международном рынке транспортных услуг, повышения качества обслуживания пассажиров необходимо начинать подготовку специалистов нового типа, а именно: экономистов в области международных транспортных операций. Особенно данное положение актуально для Уральского экономического региона (УЭР).

Необходимо подчеркнуть, что до настоящего времени Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС) — основной центр подготовки и переподготовки кадров для предприятий железнодорожного транспорта УЭР — систематически не готовил экономистов, специалистов в области мировой экономики. Более того, на текущий момент в г. Екатеринбурге выпускающую специальность “Мировая экономика” имеют всего пять вузов. Однако ни один вуз не только г. Екатеринбурга, но и в УЭР в целом не готовит специалистов такого профиля для нужд железной дороги.

В то же время имеется необходимость в подготовке экономистов, специалистов в области международных транспор-

тных операций. Объективными условиями для организации такой специальности в университете являются следующие: 1) создание нового в УрГУПСе факультета (экономического); 2) материально-техническая и кадровая база факультета и университета в целом.

В.Я. Асанович; Е.Г. Михолап
БГЭУ (Минск)

ДВУХЗОНАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ОПТИМИЗАЦИИ ТОВАРНЫХ ПОТОКОВ МЕЖДУ БЕЛАРУСЬЮ И РОССИЕЙ

Происходящие в настоящее время процессы интеграции Беларуси и России требуют серьезных аналитических проработок не только в области права, но и в экономической области с целью более объективного учета последствий принимаемых политических решений.

При анализе и прогнозировании развития национальной экономики важное действие имеет углубленный учет как внутренних, так и внешнеэкономических факторов на результаты функционирования народного хозяйства. Одним из средств такого анализа служит оптимизационная модель межотраслевого баланса. Этот баланс представляет собой сводную структурную модель экономики республики, в которой наряду с процессами формирования обобщенных стоимостных показателей развития народного хозяйства и межотраслевых пропорций находят отражение процессы производства и распределения важнейших продуктов в натуральном выражении. Используя в данной модели в качестве критерия максимизацию валового внутреннего продукта или иного макроэкономического показателя, имеем оптимизационную задачу в условиях заданной системы балансовых ограничений.

Двухзональная межотраслевая модель в своей основе имеет два межотраслевых баланса — Республики Беларусь и России и формулируется как задача линейного программирования, обеспечивающая максимизацию некоторых экономических показателей в условиях заданной системы ограничений. Важнейшие из них — уравнения балансов производства и распределения продукции отраслей народного хозяйства и промышленности каждой страны на производственное и непроезвод-