

Н.Е. Жигалова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОСОБЕННОСТИ ОТРАСЛЕВОЙ ДИАГНОСТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Современное состояние и развитие отраслей экономики характеризуется на основе анализа статистических материалов, диагностики негативных явлений и тенденций в развитии и размещении производительных сил, оценки их технического уровня и экономической эффективности.

При анализе развития отраслей экономики необходимо рассмотреть следующие показатели: динамику производства продукции в стоимостной оценке (в сопоставимых ценах) и натуральном выражении; использование трудового потенциала; финансовое состояние предприятий отрасли; капитальные вложения (в том числе СМР) с разделением затрат на техническое перевооружение, реконструкцию и расширение действующих предприятий, на новое строительство; удельный вес убыточных предприятий в экономике, рентабельность и затраты на 1 руб. продукции и др.

Для каждого показателя следует построить тренд в виде достаточно простой функциональной зависимости его величины от времени. Он может быть использован для построения прогноза изменения показателя. Качество построенного тренда представляет собой общую характеристику надежности прогноза и в совокупности с математико-статистическими параметрами позволяет определить вероятность его реализации.

Определение индикаторов экономического развития отрасли требует использования экспертных оценок и специальных наблюдений. Экспертная диагностика – специальная отрасль аналитических исследований, которая базируется на непосредственном наблюдении за объектом. Результаты наблюдения описываются с использованием эмпирических данных, и таким образом проверяются гипотезы, выдвинутые до проведения исследования [1].

Очень ценным представляется анализ экономических показателей деятельности ведущих предприятий отрасли, так как оценка полученных результатов позволяет прогнозировать случаи потенциального нарушения экономического равновесия, делает возможным принятие превентивных мер.

К основным критериям комплексной оценки социально-экономической эффективности отраслей экономики можно отнести следующие (рис. 1).

Анализ показывает, что наиболее эффективными отраслями в Нижегородской области являются промышленность, транспорт и торговля. Наиболее фондообеспеченными – ЖКХ, транспорт и промышленность.

В ВРП Нижегородской области доля транспорта составляет 11,5%. При этом удельный вес речного транспорта в объеме перевозок региона – 4,8 %.



Рис. 1. Критерии, используемые для оценки социально-экономической эффективности отрасли

Отраслевая структура Нижегородской области представлена в табл. 1.

Таблица 1

Отраслевая структура Нижегородского региона

Отрасли экономики	Структура в процентах		
	Основной капитал	Объемы производства	Численность работающих
Всего в области, в том числе:	100	100	100
– промышленность	27,4	51,2	30,5
– АПК	6,4	5,5	8,5
– строительства	1,5	4,6	6,0
– транспорт и связь	17,1	7,1	6,8
– торговля	1,8	17,9	15,5
– ЖКХ	34,1	2,0	4,8
– образование, наука и культура	6,6	5,9	12,5
– здравоохранение	2,7	5,6	6,7
– прочие	2,4	0,2	8,9

По мнению экспертов серьезными проблемами для развития транспорта являются:

- износ коммерческого флота, который составляет 75 процентов. К 2020 году подлежит списанию 85 – 90 процентов судов;

- медленный темп повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений (почти 80 процентов из них эксплуатируется 50–70 лет и более, только 17,3 процента сооружений, подлежащих декларированию, имеют нормальный уровень безопасности. Технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85 процентов);

- низкий уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 19,6 человека в расчете на 100 тыс. населения, в США этот показатель составляет 10 человек, в странах Европейского союза – 7 человек;

- сложность финансового состояния транспортных предприятий (доля убыточных крупных и средних предприятий в 2011 году составила 42 процента, возрастает дебиторская задолженность перед организациями транспорта). Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров;

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

- недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;

- недостаточное качество транспортных услуг;

- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

- усиление негативного влияния транспорта на экологию [2].

Список литературы:

[1] Жигалова Н.Е. Технология комплексной диагностики и оценки стратегического потенциала территорий/Н.Е. Жигалова. – Н.Новгород: Изд-во ВВАГС, 2010. – 316 с.

[2] Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://rosavtodor.ru/information.php?id=198>

Н.Е. Жигалова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УСЛУГ

В современном мире растет понимание образования как важнейшего фактора экономического роста и формирования нового инновационного качества экономики. Определяя возможности человеческого развития, образование становится главной воспроизводственной функцией социальной структуры общества, играет значительную роль в создании условий для профессионального самоопределения и удовлетворения образовательных потребностей личности, входит в состав основных приоритетов российского общества и государства,