

В настоящее время маркетологи для выхода на целевые маркетинговые сегменты пользуются широким ассортиментом хайтековских интерактивных инструментов. К числу звеньев, связывающих покупателя и продавца, относятся интерактивные киоски, смарт-карты и индивидуальные купоны и образцы. Веб-киоски - это установленные для бесплатного использования компьютеры, часто размещаемые в демонстрационных залах розничных магазинов или торговых центров. Другая инновация в области е-коммерции - смарт-карты: пластиковые карты, похожие на кредитные, в которые встраиваются компьютерные чипы, хранящие индивидуальную и финансовую информацию. Чтобы купить какой-то товар, такая карта вставляется в специальный сканер или считывающее устройство, которое снимает с нее сумму, равную цене продукта. Смарт-карты стали первым шагом к созданию электронной валюты, системы оплаты, при которой потребитель может открывать счета на веб-сайтах и перечислять деньги на эти счета.

Маркетинг XXI века – постоянный поиск, реализация оригинальных идей, применение креативных подходов. Инновации, современные маркетинговые технологии сегодня дают неоспоримое преимущество в конкурентном соперничестве, поэтому все больше предприятий включается в гонку создания совершенно новых продуктов, формирования новых рынков, разработки новых способов продвижения. Традиционные технологии тут уже не годятся. Они низкоэффективны, поэтому необходимо отказаться от стереотипов. Сегодня наступает время творческих людей. Бизнес уже начинает потихоньку поворачиваться лицом к творчески мыслящим людям, начинает осознавать практическую значимость, выгодность, эффективность оригинальных идей [1].

Литература

1. Бабиев Г.Л., Тарасевич В.М., Анн Х. Маркетинг: учебник для вузов. 3-е изд. / под общ. ред. Г.Л. Бабиева. СПб.: Питер, 2007. С. 491-492.
2. Васильев С. Современные технологии маркетинга. // Уральский инвестор. 2005. № 5. С. 45-50.
3. Стеценко В. Энциклопедия практического маркетинга Концепции маркетинга. [Электронный ресурс]. / URL: <http://marketing-lux.ru>.
4. Терещенко В.М. Маркетинг: новые технологии в России. СПб.: Питер, 2004.

СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА КАК ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ

А.А. Горбунова,
научный руководитель М.А. Бессонова
Россия, г. Белгород,

Белгородский государственный национальный исследовательский университет

В научной практике нет однозначного определения понятия «социальная сфера». Многие научные работы, посвященные проблемам социальной сферы, а так же ее развития, отличается практически одно – отсутствие четких определений предметно-объектной области исследований, смешение исходных понятий, ведь зачастую понятие «социальная сфера» отождествляют с понятиями «социальная политика», «социальная инфраструктура», социально-культурный комплекс» и т.д. [7].

Очень часто в литературе встречается такое понятие социальной сферы как совокупность отраслей национального хозяйства, создающая социальные блага в виде услуг образования, здравоохранения, культуры, туризма и т.д.[1] Рассматривая социальную сферу с экономической категории можно утверждать, что данное понятие представляет собой область специфических экономических отношений по удовлетворению социальных и духовных потребностей людей.

С позиции структурно-функционального подхода в составе социальной сферы можно выделить: социальную инфраструктуру; совокупность предприятий, учреждений и организаций различных отраслей социальной сферы; производимые ею продукты (услуги образования, здравоохранения, бытового обслуживания населения и т.д.) [7].

Главным элементом социальной сферы является социальная инфраструктура, представляющая собой совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения [1]. К данному определению относятся такие составляющие как: жилье; объекты социально-культурного назначения; вся сфера жилищно-коммунального хозяйства, предприятия и организации систем здравоохранения, образования; предприятия и организации связанные с отдыхом и досугом; розничная торговля, общественное питание; система учреждений, оказывающих услуги правового и финансово-кредитного характера и т.д. По уровню развития социальной инфраструктуры, который определяется с помощью социологического анализа, можно судить о степени удовлетворения потребностей населения.

Немаловажным аспектом в рассмотрении социальной инфраструктуры является изучение ее функций, направленных на социальное и экономическое развитие общества, а так же определение ее цели, которая заключается в полном и всестороннем развитии человека посредством удовлетворения его бытовых, духовных и культурных потребностей. К одним из важнейших функций социальной инфраструктуры относятся следующие:

- 1) Создание условий для формирования прогрессивных тенденций в демографических процессах;
- 2) Воспроизводство рабочей силы, качественно отвечающей потребностям и уровню развития производства;
- 3) Эффективное использование трудовых ресурсов;
- 4) Обеспечение оптимальных жилищно-коммунальных и бытовых условий жизни населения;
- 5) Улучшение и сохранение физического здоровья населения;
- 6) Рациональное использование свободного времени людей [8].

Так же к элементам социальной сферы ученые дополнительно относят социальные отношения и людей. В свою очередь социальные отношения – это вид общественных отношений, которые складываются между различными социальными субъектами – индивидами, их различными общностями и объединениями, а так же между индивидом и социумом любого масштаба- по поводу схожести или различий в социальном статусе, в возможностях удовлетворения жизненных потребностей и способах жизнедеятельности [5]. Люди же могут быть представлены как популяция – количественными и качественными характеристиками населения страны.

Из вышесказанного можно определить функции социальной сферы, к которым относятся: 1) социальная функция; 2) экономическая функция; 3) функция социализации; 4) коммуникативная функция; 5) гуманистическая функция; 6) гуманистическая функция; 7) воспитательная функция; 8) гедонистическая функция [7].

Экономика социальной сферы-наука, призванная изучать проблемы как сферы в целом, так и ее отдельных отраслей. Предметом изучения социальной сферы являются теоретические и практические проблемы, которые в свою очередь связаны с управлением, планированием, финансированием, оплатой труда, структурой, системой организации отраслей этой сферы. Важным объектом экономики социальной сферы являются управление трудом, входящих в нее отраслей, организация и оплата труда с учетом вида и характера их деятельности, качества и результата услуг. Следует отметить, что к объектам изучения экономики социальной сферы являются вопросы финансирования и финансово-кредитных отношений, система тарифов, способы и нормы распределения доходов и прибыли учреждений.

Сделаем акцент на том, что в таких отраслях социальной сферы, как здравоохранение, культура и искусство, образование значительную роль играет государство, региональный и муниципальный заказ, бюджетное финансирование [7].

Существование государственного сектора в социальной сфере выражено тем, что государство берет на себя предоставление определенных видов услуг, для того, чтобы избежать недостатков, свойственных экономическим отношениям обмена между производителями и потребителями услуг, а так же реализовывать требования социальной справедливости и государственной идеологии [3]. Затраты государства на осуществление политики в социальной сфере и расходы населения на приобретение производимых в ней благ составляют в экономически развитых странах от 30 до 45% ВВП [2]. Ведь как было упомянуто выше, особенность социальной сферы заключается в значительной доле участия государства в финансировании производства необходимых благ.

В настоящее время в России существуют социальные проблемы, граничащие с вопросами национальной безопасности, потребовали переориентации социально-экономической политики на развитие способствующих повышению уровня жизни граждан – образования, здравоохранения, сферы социальной поддержки и т.д [3]. Качество жизни населения – важнейший показатель развития государства. Россия по этому фактору уступает многим развитым странам, что связано с низкой эффективностью отечественного производства, невысокой производительностью труда. В развитых странах в социальную сферу ежегодно идет огромный поток инвестиций, в котором сосредоточены значительные материальные, трудовые и финансовые ресурсы [6]. Ярким примером инвестирования социальной сферы в западных странах является механизм Государственно-частного партнерства (ГЧП). Так, в Великобритании около 60% проектов ГЧП приходится на социальную сферу. В России же, в отличие от ведущих западных стран, проекты создания социальной инфраструктуры на условиях ГЧП можно пересчитать по пальцам: сейчас они составляют не более 10% от реализованных проектов ГЧП. Главной причиной столь небольшого числа проектов в социальной сфере является отсутствие урегулированных форм взаимодействия между государством и бизнесом, позволяющим распределять риски сторон и обеспечивать возврат средств для частного партнера [4].

Социальная сфера России в настоящее время нуждается во внедрении инноваций, так как с течением времени и развитием технологий, увеличением потребностей населения, изменившаяся действительность диктует новые требования к ее услугам [2]. Модернизация социальной сферы должна происходить в русле модернизации всей российской экономике, учитывая социальную направленность российской экономической политики. Решая данную проблему в масштабах всей страны, необходимо учитывать о существенном различии регионов по социально-экономическим и демографическим параметрам, а следовательно, о дифференцированном подходе к рассмотрению возможностей и проведению выравнивания социально-экономического развития нашей страны.

Литература

1. Туишева М.Р. Социальная сфера как экономическая категория и ее структура // Вопросы инновационной экономики. 2012. № 1(11). С. 35-39.
2. Самаруха В.И., Гуляева Л.В. Роль социальной сферы в повышении качества жизни населения // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2011. № 4. С. 46-50.
3. Самарухина В.И, Краснова Т.Г., Кисуркин А.А. Развитие социальной сферы как основа повышения качества жизни населения // Известия Иркутской государственной экономической академии 2010. №2. С.150-154.
5. Бизнес готов инвестировать в социальную политику. URL: <http://www.rg.ru/2014/09/16/ivesticii.html>.
5. Волков Ю.Е. Социальные отношения и социальная сфера // Социологические исследования. 2003. №4. С. 34-42.
6. Юрьева Т.В. Социальная экономика. М.:Дрофа. URL: <http://bugabooks.com/book/248-socialnaya-yekonomika/94-171-socialnaya-sfera-i-ee-yeffektivnost.html>.

7. Игнатов В.Г., Батулин Л.А., Бутов В.И., Машенко Ю.А., Уварова Г.Г., Ходарев С.В., Ходарев А.С., Элавский Ю.Г. Экономика социальной сферы: учебное пособие. Ростов-на-Дону: Издательский центр «МарГ», 2005.

8. Голяков М.С., Ганина Е.А. Суть и значение социальной инфраструктуры. URL: <http://www.rae.ru/forum2012/210/2242>.

ПРОБЛЕМЫ СОКРАЩЕНИЯ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ В РАМКАХ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕРЕЖЛИВОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ОАО «РЖД»

К.А. Горностаев,
научный руководитель Е.А. Савченко
*Россия, г. Новосибирск,
Сибирский государственный университет путей сообщения*

Смерзаемость угля в зимний период, из года в год приносит горнодобытчикам и получателям их материалов миллионные убытки. Каждую зиму получатели угля и других сыпучих материалов в полувагонах сталкиваются с проблемой смерзаемости полученных грузов. Современные «тепляки» не могут справиться с монолитами, так как уголь размораживается только в 10-15 см от поверхности кузова. По правилам ОАО «РЖД» грузоотправители обязаны принимать меры по предотвращению смерзаемости материалов. На практике наиболее часто используют предпогрузочное промораживание материалов за счет его перемешивания бульдозерами и грейферами на площадках хранения. Но данный метод не обеспечивает надежного результата.

В настоящее время на железнодорожном транспорте ежегодно перевозится в полувагонах до 2 млрд. тонн навалочных грузов, из которых только 20% выгружается на вагоноопрокидывателях. В связи с этим возникает простой грузовых вагонов под грузовыми операциями.

Простой грузовых вагонов на сети «РЖД» является одним из важнейших количественных и экономических показателей. На сегодняшний день, 1 ваг.-час простоя универсального грузового вагона стоит 26,8 руб., поэтому грузоотправители, грузополучатели и перевозчики заинтересованы в снижении времени простоя и оборота вагонов, тем самым, увеличивая среднесуточный пробег вагона, а также его производительность.

Ст. 156 Устава железных дорог (УЖД) предусматривает, что за задержку свыше установленных сроков вагонов, поданных под погрузку или выгрузку средствами грузоотправителя или грузополучателя (простой вагонов), с последних взыскивается штраф. Его размер зависит от вида подвижного состава (вагоны обыкновенные и специальные) и от продолжительности простоя [3].

Однако указанные штрафные санкции не обеспечивают надлежащего стимулирования деятельности грузоотправителей и грузополучателей по сокращению простоя вагонов. Сравнительно небольшие размеры штрафа, как правило, незначительно отражаются на их хозяйственных интересах, а потому такое взыскание стало обычным явлением, не привлекающим к себе внимания руководителей соответствующих предприятий и организаций.

Взыскание штрафа не обеспечивает восполнения потерь от снижения оборота вагонов и железным дорогам, так как вся разница между суммой штрафов, уплаченных дорогами и полученных ею за невыполнение плана и договора перевозки, полностью перечисляется в доход союзного бюджета. В условиях хозяйственной реформы, когда плата за основные фонды начисляется независимо от их использования, такое положение не способствует более эффективному использованию основных фондов и, прежде всего подвижного состава и не соответствует хозяйственным интересам транспортных организаций.