

Преподавателями РКИ кафедры «Славянские и романо-германские языки» был разработан ряд методических проектов, выработаны конкретные приёмы обучения, позволяющие ускорить процесс учебной коммуникации, с погружением в культурно-речевую среду и интенсивным обучением языку. Интенсивность учебного процесса обеспечивалась как использованием традиционных приёмов обучения (дидактический и наглядный материал, методические пособия), так и внедрением информационно-коммуникативных технологий.

Работа была организована в несколько этапов и включала в себя работу в классе, посещение лабораторий, связанных с профессиональной деятельностью учащихся, тематические экскурсии.

Основным техническим средством обучения на уроке являлась интерактивная доска, что позволило неоднократно прослушивать материал, отрабатывать фонетические навыки, повторять интонационные конструкции, конструировать диалоги, а также осваивать разделы грамматики на материале лексико-тематических групп и синтаксических конструкций. Использование информационных технологий на занятиях дало преподавателю возможность оказывать на студентов зрительное и слуховое воздействие, формировать речевые навыки, ускорять процесс усвоения терминологической лексики и практического овладения профессиональной речью.

Обучение практическому овладению языком специальности предполагало также показ тематических презентаций, видеофильмов, учебные экскурсии (посещение научных лабораторий, ведущих транспортных предприятий г. Гомеля, локомотивного депо, пассажирскую станцию Гомель, вокзальный комплекс); внеаудиторные лингвострановедческие мероприятия (посещение музея военной славы, дворцово-паркового ансамбля, областной библиотеки, знакомство с центральными улицами города и историко-культурными объектами) и организацию круглых столов (подведение итогов работы школы, встреча с руководством университета и ведущими преподавателями, вручение сертификатов об окончании летней школы и свидетельств о прохождении курсов русского языка).

В результате занятия в аудитории с использованием мультимедийного комплекса позволяли комбинировать несколько информационных сред (графика, текст, фотографии, видео, звуковые эффекты), а внеаудиторная работа обеспечивала ускорение межкультурной коммуникации.

Таким образом, эффективность и результативность работы международного проекта зависит от многих факторов: чёткой организации и тщательной подготовки проектного сотрудничества; использование педагогических технологий, новизны содержания учебно-воспитательного процесса.

УДК 656.224

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭФФЕКТЫ КАК ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ УЛУЧШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Т. С. МЕЛЬНИК

АО «Украинская железная дорога», г. Киев

Оценка эффективности транспортных систем и инвестиционных проектов в сфере транспорта в целом и его пассажирском секторе, в частности, является достаточно сложной задачей, требующей комплексного подхода и связанная с определением различных видов эффектов от организации движения, среди которых наивысшую значимость имеет социально-экономический эффект. В отличие от экономической эффективности, большинство показателей социальной эффективности не подлежит числовому измерению, что усложняет процесс оценивания общей эффективности. И хотя сегодня украинские ученые и практики осознали необходимость выделения транспортных и вне-транспортных эффектов, виды проявлений последнего, методы его оценки (прогнозирования) требуют дополнительных исследований и усовершенствований.

Оценку социально-экономической эффективности транспортных систем принято проводить на основе анализа «затраты – выгоды». Заметим, что в существующих методиках такого анализа [3, с. 4; 5, с. 4–6; 6, с. 21–23] рассматриваются затраты прямые и косвенные. С нашей точки зрения, изучению и анализу подлежат также сопутствующие затраты, поскольку они накладывают существенные ограничения на проекты и мероприятия, имеющие социальное или общественное значение. В связи с этим предлагаем следующую классификацию затрат:

– основные, непосредственно связанные с проектом (мероприятием). Такие расходы несет хозяйство, внедряющее проект (мероприятие);

– дополнительные, вызванные необходимостью изменений в условиях эксплуатации или использования после реализации проекта (проведения мероприятия). Данные затраты касаются как хозяйства-собственника объектов, являющихся целью проекта (мероприятия), так и хозяйства, действовавшие в обслуживании этих объектов;

– смежные, которые необходимо понести для обеспечения нормальных условий для эксплуатации или использования объекта после внедрения проекта (проведения мероприятия). Эти расходы несет хозяйства, которые обеспечивают условия для надлежащего функционирования объектов, являющихся целью проекта (мероприятия) [4, с. 169].

В свою очередь выгоды, ожидаемые от реализации проекта (мероприятия), могут быть: бюджетными (дополнительные бюджетные поступления), финансовыми (дополнительная прибыль), экологическими, или природоохранными (снижение негативного влияния на окружающую среду), выгодами повышения безопасности и снижения аварийности, потребительскими (удовлетворение потребности населения в транспортировке), логистическими (улучшение организации перевозок) и кластерными (сопутствующие выгоды отдельных клиентских кластеров).

Расчеты транспортного и внутранспортного эффектов как составляющих социально-экономического эффекта требуют разработки методов их многокритериальной оценки. Однако очевидно, что предусмотреть все проявления внутранспортного эффекта практически невозможно, но даже ориентировочные расчеты дают представление о целесообразности или нецелесообразности проектов, их дополнительных выгодах или проигрышах, показывают обоснованность мероприятий и нововведений.

Внутранспортный эффект целесообразно учитывать при рассмотрении инвестиционных проектов, сравнении конкурирующих видов транспорта, обосновании механизма государственного регулирования рынка пассажирских перевозок. Действующие методики расчета эффективности инвестиционных проектов и обоснования их рациональности исключают возможность конкурентной борьбы по критерию бюджетной (государственной, региональной, районной, муниципальной) эффективности. Однако, с нашей точки зрения, общественная эффективность должна выступать определяющим критерием приемлемости и полезности каких-либо инвестиционных программ и проектов, отображающим как текущие выгоды, так и последствия их реализации, причем не только для участников транспортного движения, но и для населения, а также для всего народнохозяйственного комплекса страны. Уместность данной точки зрения подтверждается, в частности, требованиями к обоснованию районных и муниципальных целевых программ зарубежных стран, в которых расчет внутранспортного эффекта является обязательным и в которых прописано, что этот эффект отображает влияние модернизации и развития транспортной сети на социально-экономическое развитие и экологию страны.

Поскольку внутранспортный эффект носит мультипликативный характер, его величина намного больше транспортного эффекта. Соответственно, инвестиции и вложения в развитие какого-либо вида транспорта общего пользования оказывает существенное влияние на макроэкономические показатели, валовый внутренний продукт (ВВП) и темпы роста экономики страны.

Общепринятыми показателями, по которым можно судить о наличии внутранспортного эффекта, выступают: повышение безопасности движения и безаварийности на транспорте; улучшение транспортного обслуживания населения и предприятий; улучшение условий и качества жизни населения; активизация экономической деятельности; благоприятствование освоению новых территорий и ресурсов, расширение рынков сбыта продукции и т.п. (включая повышение уровня занятости); снижение негативного влияния на окружающую среду, сокращение затрат на нетранспортных (смежных) предприятиях (включая уменьшение транспортной составляющей в цене товаров и услуг нетранспортных предприятий) [1; 2; 7; 8; др.].

Составляющие внутранспортного эффекта от развития и улучшения организации железнодорожных пассажирских перевозок будут аналогичными, однако их состав зависит от типа проекта или внедряемых мероприятий.

Изучение сущности и составляющих внутранспортного эффекта позволяет в дополнение к существующей его структуре предложить выделение таких видов этого эффекта:

– внутранспортный социально-экономический, который проявляется в социально-экономической жизни общества;

– внутранспортный национальный, возникающий в разных отраслях национальной экономики, кроме транспортной сферы;

- бюджетный, который сводится к увеличению налоговых поступлений или сокращению расходов на бюджеты разных уровней;
- общетранспортный, образующийся при взаимодействии или при сравнении конкурирующих видов транспорта.

При этом основным компонентом внутранспортного эффекта, с нашей точки зрения, является прирост ВВП, отображающий рост производства на предприятиях железнодорожного транспорта и смежных отраслей, а также повышение подвижности населения, мобильности товаров других отраслей национальной экономики, увеличение инвестиций в экономику региона (страны), повышение уровня социально-экономического развития, развития транспортной сети и прочие позитивные факторы, которые благоприятствуют лояльному отношению населения к определенному виду транспорта и улучшению его имиджа, являющегося составным элементом потребительской стоимости услуг транспортного предприятия.

Рассмотрение дополнительного эффекта от развития (улучшения организации) пассажирских перевозок позволяет увидеть, что все составляющие общественного эффекта (социальный, экологический, эргономический эффекты, снижение аварийности и повышение безопасности перевозок) одновременно являются составляющими либо же прямо или косвенно влияют на величину национально-экономического эффекта; при этом последний образуется за счет увеличения доходов или экономии средств бюджетов разных уровней.

В связи с этим предлагаем ввести понятие неразложенного (нераспределенного) эффекта, часть которого получает транспортное предприятие (в виде хозяйственного эффекта), другую часть – предприятия прочих отраслей экономики страны (национально-экономический эффект) и еще одну часть – население или общество (общественный эффект). Такое разделение эффекта, полученного от развития и улучшения организации железнодорожных пассажирских перевозок, дает возможность более четко размежевать понятия внутранспортного и национально-экономического эффектов, а также уяснить, что последний включает не только экономические эффекты и выгоды, но и социальные и экологические последствия, имеющие значимость, выходящую за рамки транспортных отраслей. Таким образом, национально-экономический эффект является частью внутранспортного, а социально-экономический может входить в состав какой-либо из трех выделенных частей общего неразложенного эффекта.

Выводы. Внутранспортный эффект, возникая в других отраслях, кроме транспортной, имеет общегосударственное значение с необязательной экономической компонентой во всех его составляющих. Однако главным его проявлением выступает возможность повысить уровень ВВП отдельных районов, регионов и страны в целом. Рассмотрение дополнительного национально-экономического эффекта от развития и улучшения организации пассажирских перевозок позволяет увидеть, что все составляющие общественного эффекта одновременно являются составляющими либо влияют, прямо или опосредованно, на величину национально-экономического эффекта, поэтому данный вид эффекта должен выступать одним из критериальных признаков качества организации пассажирских перевозок. Разделение расходов на основные, дополнительные и смежные и введение понятия нераспределенного эффекта позволяет развить существующую методическую базу оценивания эффективности мероприятий по развитию транспортных систем.

Список литературы

- 1 Бакалінський, О. Узгодження інтересів суспільства та пасажирів у контексті сталого розвитку залізниць України / О. Бакалінський, З. Дзуліт // Вісник ТНТЕУ. – 2014. – № 4. – С. 32–38.
- 2 Гасилов, В. В. Количественная оценка инвестиционного проекта создания или реконструкции объекта транспортной инфраструктуры / В. В. Гасилов, М. А. Карпович // Вестник ВГУИТ. – 2014. – № 1. – С. 262–266.
- 3 Куренков, П. В. Оценка социально-экономического эффекта развития регулярного контейнерного сообщения / П. В. Куренков, М. В. Кизимиров // Транспорт: наука, техника, управление. Научно-информационный сборник. – М. : Институт проблем транспорта и логистики ВИНТИ РАН. – 2016. – № 3. – С. 3–13.
- 4 Мельник, Т. С. Методичні засади оцінювання небезпечних ситуацій на залізничному транспорті України / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф., 17–19 травня 2017 року. – Харків : Харківська друкарня ПЗ. – 2017. – С. 167–170.
- 5 Методика расчета величины инвестиций и их эффективности в создание контейнерных терминалов и других объектов инфраструктуры, необходимых для реализации контейнерных перевозок на «Пространстве 1520». – М., 2012. – 17 с.
- 6 Обоснование инвестиций в организацию контейнерных перевозок на «Пространстве 1520». – М. : Ин-т проблем трансп. и логистики ВИНТИ РАН, 2012. – 518 с.
- 7 Орлов, В. А. Железнодорожный транспорт в системе общественного воспроизводства : [монография] / В. А. Орлов, А. В. Орлов. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2017.
- 8 Рачек, С. В. Системный анализ тенденций развития железнодорожного транспорта и формирование синергического эффекта в современных условиях / С. В. Рачек, Я. В. Хоменко // Экономические науки. – 2017. – № 02 (56). – С. 46–48.