

Возникающее при взаимодействии магнитного поля и индуцированного тока – давление деформирует заготовку в сторону матрицы. Разогретые поверхности сдавливаются, и прижимаются к матрице – происходит электрическая контактная сварка и формовка изделия [2].

Литература

1. Справочник по магнитно-импульсной обработке металлов / И. В. Белый, С. М. Фертик, Л. Т. Хищенко. – Харьков: Вища школа, 1977. – 168 с.
2. Каракозов Э.С. Соединение металлов в твердой фазе. – М.: Металлургия, 1976 г. – 264 с.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ И РЕАЛИЗАЦИЯ ИННОВАЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ ФИРМЫ

М.С. Вартапов, НГГТИ, политехнический ф-т, IV курс

Науч. рук.: И.М. Павленко
к.э.н., доцент

Стратегию можно определить как процесс принятия решений. Стратегия означает взаимосвязанный комплекс действий во имя укрепления жизнеспособности и мощи данного предприятия (фирмы) по отношению к его конкурентам. Это детальный всесторонний комплексный план достижения поставленных целей.

Под инновационной стратегией компании обычно понимают стратегию использования нововведений. Если руководство компании поддерживает попытки реализовать нововведение, вероятность того, что оно будет принято к внедрению в организации, возрастает.

Проектирование инновационных преобразований предусматривает определенную последовательность в выборе и реализации инновационной стратегии: от постановки цели до ее практической реализации [1].

Разработка стратегии начинается с формулировки общей цели организации, которая должна быть понятна любому человеку. Постановка цели играет важную роль в связях фирмы с внешней средой, рынком, потребителем.

Стратегическое инновационное планирование опирается на тщательный анализ внешней и внутренней среды фирмы, в ходе которого: оцениваются изменения, происходящие в планируемом периоде; выявляются факторы, угрожающие позициям фирмы; исследуются факторы, благоприятные для деятельности фирмы; планируются нововведения, которые позволят компании укрепить свои рыночные позиции.

Процессы и изменения во внешней среде оказывают важное воздействие на фирму. Основные факторы, связанные с внешней средой, – это экономика, политика, рынок, технология, конкуренция. Особенно важным фактором является конкуренция. Поэтому необходимо выявить основных конкурентов и выяснить их рыночные позиции (доля рынка, объемы продаж, цели и т.д.).

При выборе инновационной стратегии обычно принимают во внимание рыночную позицию фирмы, проводимую ей научно-техническую политику, а также стадию жизненного цикла, на которой находятся те или иные продукты или услуги, предлагаемые фирмой.

Окончательно принимая ту или иную стратегию в качестве руководства к действию, менеджмент компании должен учитывать четыре фактора:

1. Риск Какой уровень риска фирма считает приемлемым для каждого из принимаемых решений?
2. Знание прошлых стратегий и результатов их применения. Это позволит фирме более успешно разрабатывать новые стратегии;
3. Фактор времени. Нередко хорошие идеи терпели неудачу потому, что были предложены к осуществлению в неподходящий момент;
4. Реакция на владельцев. Стратегический план разрабатывается менеджерами компании, но часто владельцы могут оказывать силовое давление на его изменение. Руководству компании стоит иметь в виду этот фактор [2].

Литература

1. Лоуэлл С. Технологически эффективное предприятие. В сб. «Как добиться успеха». М.: Наука, 2004.
2. Морозов Ю.П. Управление технологическими инновациями в условиях рыночных отношений. Н. Новгород: Изд-во Нижегородского университета, 2002.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ КАК ЧАСТЬ СТРАТЕГИИ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Д.Н. Дымов, НГГТИ, политехнический ф-т, IV курс

Науч. рук.: М.В. Ларский,
старший преподаватель

Одним из пунктов планов диверсификации предприятий транспортного обслуживания (ПТО) является решение вопроса: как поступить с основными фондами, оборотными средствами и персоналом тех видов деятельности,

которые ликвидируются, или временно приостанавливаются? Ответ возможен на основании анализа результатов прогнозирования и составления матрицы взаимозаменяемости ресурсов, а также на основании анализа экономической эффективности вариантов решения.

Тогда, процедура подготовки и выбора стратегических решений и планирования превентивных мероприятий как части стратегии диверсификации производства состоит из следующих этапов: мониторинг конкурентной среды ПТО, выбор критериев достижения общей и частных целей предприятия и его подразделений, формирование внутренних требований, правил, норм и стандартов, которые распространяются на процессы производства транспортных услуг, организацию производства и труда, определяют качество транспортных услуг и производительность персонала; составление прогнозов, стратегических планов, формирование стратегии диверсификации; выбор масштаба деятельности, рыночной ниши, границ территории, на которой населению оказывается каждый вид транспортных услуг; оценка вероятности смены бизнеса, вида деятельности, структуры производства транспортных услуг; распределение функций ПТО по формированию и реализации стратегии диверсификации на общие и частные; построение матрицы взаимозаменяемости отдельных факторов производства и видов транспортных услуг; построение ситуационных и сетевых ситуационных планов эффективной смены видов деятельности ПТО; разработка превентивных мероприятий для увеличения гибкости управления, организации, техники и технологии производства; поиск и обоснование решения (построение планов) по поводу основных фондов, оборотных средств и персонала тех видов деятельности, которые ликвидируются или временно приостанавливаются, в той их части, которая не является взаимозаменяемой; построение для МПТО системы взаимодействия голонической организации и ее подразделений в форме согласованных планов подразделений и общего плана предприятия; оценка уровня эффективности и конкурентоспособности ПТО, подразделений и транспортных услуг; оценка достижимости целевых критериев; оценка уровня достижения поставленных целей [1].

Специфика положения ПТО на рынке транспортных услуг проявляется в повышении их рыночной стоимости не за счет традиционного наращивания мощностей и приобретения дополнительного основного и оборотного капитала, а за счет увеличения оценки существующего капитала, который устойчив на рынке транспортных услуг, способен выжить и развиваться [2].

Особенностью развития ПТО является еще и то, что в отличие от многих отраслей промышленности и ряда видов деятельности транспорта рынок транспортных услуг не подвержен или крайне слабо подвержен влиянию процессов глобализации и гиперконкуренции. Поэтому для ПТО, выбирающими путь сохранения своего основного бизнеса (производства транспортных услуг), важно сохранить приверженность к стратегии диверсификации как базовой стратегии выживания и развития.

Литература

1. Виханский О.С. Стратегическое управление. - М.: МГУ, 2003. - 252 с.
2. Аакер Д.А. Стратегическое рыночное управление, - СПб.: Питер, 2002. - 544 с.

ЗНАЧИМОСТЬ СОЗДАНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНЫХ ЗДАНИЙ

Д.Е. Тарисенко, НГГТИ, инженерно-педагогический ф-т, IV курс

*Науч. рук.: И.А. Ефанова,
доцент*

Исчерпание запасов традиционных источников энергии, острая ее нехватка для многих стран, особенно слаборазвитых и развивающихся, быстрый рост цен на углеводородное сырье в начале XXI века и в обозримом будущем превратили проблему рационального использования и экономии топливно-энергетических ресурсов (ТЭР) и изыскания альтернативных источников энергии в одну из глобальных мировых проблем, влияющих на весь ход развития человеческой цивилизации и на сохранение среды ее проживания. Наиболее эффективный путь экономии ТЭР в капитальном строительстве – повышение уровня теплозащиты зданий, снижение теплопотерь через ограждающие конструкции и в системе вентиляции. С учетом длительного срока эксплуатации зданий это может не только обеспечить в целом по стране значительную экономию ТЭР, но и уменьшить экологический ущерб от извлечения из недр, доставки и сжигания сотен миллионов тонн топлива.

Таким образом, создание энергоэффективных зданий и их конструкций (на основе адаптированных к местным условиям архитектурно-строительных решений) становится тем направлением в архитектуре, строительстве и дизайне, которое позволяет наиболее рационально использовать ограниченные топливно-энергетические и материальные ресурсы при получении максимального социального, экономического и экологического эффекта. Все увеличивающиеся потребности капитального строительства в энергии, топливных ресурсах, сырье, строительных материалах должны удовлетворяться на региональном уровне в основном за счет энерго-ресурсосбережения.

Необходимость проведения исследований по энергосбережению, энергоэффективности зданий и их конструкций в региональных условиях эксплуатации приобрела особую актуальность с начала 90-х годов прошлого столетия в связи со все возрастающей дифференциацией темпов экономического развития отдельных регионов России и необходимостью более эффективного использования материально - технических ресурсов на региональном уровне. Новый импульс к широкому разветвлению исследований в данном направлении был дан в 1995 г. известными изменениями норм теплотехнического проектирования ограждающих конструкций.