

**Ростовский государственный
университет путей сообщения**

филиал РГУПС в г. Воронеж

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА
ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ**

**ТРУДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ**

(Воронеж, 04 февраля 2020г.)



Воронеж – 2020

Редакционная коллегия:

Лукин О.А. – к.ф.-м.н., доцент

Тимофеев А.И. – к.э.н., доцент

Хватов К.Ю. – к.э.н., доцент

Гуленко П.И.

Труды международной студенческой научно-практической конференции «Организация производства, экономика и менеджмент» (Воронеж, 04 февраля 2020г.) – Воронеж: филиал РГУПС в г. Воронеж, 2020. – 52с.

Статьи публикуются в редакции авторов (с корректировкой и правкой). Мнения и позиции авторов не обязательно совпадают с мнениями и позициями редакционной коллегии

© Филиал РГУПС в г. Воронеж
© Кафедра социально-гуманитарные,
естественно-научные и
общепрофессиональные дисциплины

СОДЕРЖАНИЕ

Специфика и проблемы международного исследования <i>Кульнева С.В.</i>	4
Виды международных исследований рынка <i>Карамышева У.А.</i>	6
Определение требований к информации при проведении международного маркетингового исследования <i>Коткова И.В.</i>	9
Аспекты товарной политики влияющие на конкурентоспособность товара <i>Ряскова Ю.Г.</i>	12
Факторы, влияющие на формирование цен на мировых товарных рынках. <i>Михеева Г.А.</i>	14
Формирование международной сбытовой политики <i>Рябикова А.Ю.</i>	17
Ретроспективный обзор развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. <i>Телегин М.С.</i>	20
Подвижной состав в пригородном сообщении <i>Телегин М.С., Марков В.В.</i>	22
Экономическая модель работы пригородной пассажирской компании <i>Матвейчук Г.М.</i>	25
Расходы пригородной пассажирской компании по предоставлению услуг инфраструктуры ОАО «РЖД» <i>Кириченко В.А.</i>	28
Расходы пригородной пассажирской компании по предоставлению подвижного состава ОАО «РЖД» <i>Кириченко В.А.</i>	30
Определение параметров вагонного депо исходя из годовой программы ремонта <i>Глебов А.П.</i>	33
Разработка предварительного планировочного решения помещений вагоноремонтного предприятия <i>Яхонтов С.А.</i>	36
Оценка последствий принятия управленческих решений в сфере государственного управления <i>Булгакова Х.Д.</i>	40
Конкурентная среда развития предпринимательства: регулирование и критерии оценки <i>Романова К.М.</i>	42
Экономическая оценка эффективности инновационной деятельности предприятий железнодорожного транспорта <i>Ухина Е.И.</i>	43
Пути повышения социально-экономической эффективности занятости молодежи <i>Егоров Е.А.</i>	45
Государственное регулирование рынка труда в контексте обеспечения экономической безопасности России <i>Гавчик О.И.</i>	46
Совершенствование алгоритма управления рисками на отечественных предприятиях <i>Усанова Е.С.</i>	48

Специфика и проблемы международного исследования

Кульнева С.В.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Аннотация: В статье перечислены особенности международных исследований. Цели международного маркетингового исследования. Проблемы сбора информации при проведении маркетинговых исследований.

Ключевые слова: Исследования, маркетинг, международный

Abstract: the article lists the features of international research. Goals of international marketing research. The problem of information gathering when conducting marketing research.

Keywords: Research, marketing, international

Особенности международных исследований заключается в основном в обширности поля исследования и в технических трудностях сбора информации.

Выход на зарубежный рынок, как правило, ставит предприятие в ситуацию, совершенно отличную от той, которая ему может быть знакома из его национального опыта. Для того чтобы быть в состоянии оценить с высокой степенью точности последствия своей деятельности, предприятие должно обладать, обширной и разнообразной информацией о тех областях в которых оно недостаточно компетентно.

В виду того, что поведение на рынке всех активных агентов и сама динамика рынка могут изменяться, тормозя или даже блокируя коммерческую деятельность предприятия, необходимо проведение исследовательской работы в весьма значительных масштабах.

Препятствие для предприятий, проводящих маркетинговое исследование зарубежного рынка, могут возникать по самым неожиданным причинам, часто связанных с культурой и привычками поведения, которые резко охватываются классическими массивами информации.

Ориентиры международного маркетингового исследования определяются эффективным приспособлением производства и его структуры к запросам и требованиям зарубежного рынка. Одной из важнейших задач международного маркетингового исследования является определение условий, при которых достигается оптимальное соотношение между спросом и предложением на зарубежном рынке. Изучение условий рынка дополняется исследованием и оценкой деятельности фирм, выступающих на выбранном рынке, их позиций и осуществляемых ими методов торговли.

Другое важное направление международного маркетингового исследования: определение конкурентных видов продукции фирмы и конкурентоспособности самой фирмы на изучаемом зарубежном рынке.

Предприятия, изучающие потребительские рынки зарубежных стран сталкиваются прежде всего, с техническими трудностями сбора информации.

Навыки маркетинговых исследований, приобретенные на национальном рынке, зачастую трудно использовать на иностранном рынке, из-за его особых характеристик.

В какой-либо стране или географическом регионе, прежде всего, может полностью отсутствовать информация: иногда по промышленному оборудованию невозможно получить даже приблизительный список потенциальных клиентов; случается, что конкуренция не отражается ни в одном из публикуемых документов. Отсутствие надежной статистической информации перекрывает возможности исследований путем опросов, ибо не позволяет создавать репрезентативные выборки по обследуемому населению.

При сборе информации на месте исследователи сталкиваются с серьезными трудностями. Прежде всего, встает проблема правовых ограничений на такого рода исследования. В странах с обширным сектором государственной экономики, исследование

рынка может быть проведено лишь при получении, весьма проблематическом, специального разрешения местных властей. Далее следует указать на проблемы языкового характера, возникающие при сборе информации путем анкетирования и бесед.

Другое препятствие для сбора информации - поведение опрашиваемых по отношению к тем, кто проводит опрос. Занимающиеся изучением промышленного, а зачастую и потребительского рынка часто сталкиваются с культом секретности, которые по своим масштабам и формам значительно отличаются от стран Западной Европы.

При обследованиях, связанных с опросами отдельных лиц, поведение, чуждое нашей культуре и нашим привычкам, создает непредвиденные препятствия. К ним можно отнести нежелание вступать в контакт под воздействием неблагоприятной политической или социальной среды или, напротив, продемонстрировать доброжелательность и угодить спрашивающему.

Существуют этические проблемы международных маркетинговых исследований. Международные маркетинговые исследования связаны со сбором и анализом новой информации на том или ином зарубежном рынке или уже имеющихся данных, и это означает, что затрагиваются интересы многих субъектов – как организаций, так и частных лиц. В массовые коммуникации при сборе информации вовлекаются многие люди, потому важно избежать ситуаций, в которых может быть нанесен какой-либо ущерб участникам.

Фирма, вводя клиентов в заблуждение (сознательно или бессознательно), а тем более прибегая к обману, обречена на утрату покупательской лояльности.

Респонденты, получившие неприятный опыт «общения» с интервьюерами, в дальнейшем будут отказываться от сотрудничества с исследователями, кроме того, своим чувством неудовлетворенности они обязательно поделятся с друзьями и знакомыми. Таким образом, круг лиц, осведомленных о неэтичном поведении фирмы, становится все шире.

Негативная аура отражается и на партнерских отношениях, поскольку фирма, допускающая неэтичное поведение в отношении одних субъектов, зачастую склонна в том же ключе вести дела с другими партнерами.

Существуют различные принципы и подходы к решению этических проблем. В сфере международных маркетинговых исследований наиболее часто возникают проблемы, связанные с обеспечением прав на безопасность, на информацию и на выбор. Принцип справедливости требует предусмотреть компенсационные меры участникам международного маркетингового исследования, считающим себя ущемленными в ходе его проведения

Нормы поведения, связанные с проведением международных маркетинговых исследований, сводятся в единый документ, называемый кодексом маркетинговых исследований.

В целом все кодексы построены с учетом прав и обязанностей различных субъектов, затрагиваемых международными и внутренними маркетинговыми исследованиями, и предназначены для того, чтобы отдельные специалисты и заинтересованные организации имели основные правила, регулирующие исследовательскую деятельность.

Список литературы:

1. Хватов К.Ю. Развитие классификационных критериев и показателей рисков при формировании стратегии инновационной продукции // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 4 (56). С. 332-336.
2. Хватов К.Ю. Формирование стратегии создания новой продукции. Воронеж, 2006.
3. Хватов К.Ю. Структура формирования стратегии создания новой продукции // Экономинфо. 2004. № 1. С. 64-69.
4. Хватов К.Ю. Международный маркетинг. учебное пособие / Хватов Константин Юрьевич. Воронеж, 2010.
5. Хватов К.Ю. Понятийный аппарат стратегии производства инновационной продукции // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6 (113). С. 110-114.

6. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Денежные суррогаты: сущность, функции, классификация // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: ВФ МИИТ, 2016. С. 61-68.
7. Гуленко П.И., Хватов К.Ю. Роль человека в экономике: теоретико-методологический анализ // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 40-57.
8. Хватов К.Ю., Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Управление тарифами страховых взносов на финансирование накопительной части трудовой пенсии // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 158-169.
9. Хватов К.Ю., Ключищев Д.А. Управление временем (time-management) - проблемы и решения
10. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4. С. 129.
11. Хватов К.Ю. Эволюция экономической теории: от экономической науки до теоретической экономики // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 238-246.
12. Хватов К.Ю. Обзор методов формирования и выбора концепции инновационного продукта // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 76-85.
13. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Зарождение представлений об общественном мнении // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 39-45.
14. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Разработка и применение технологий манипуляции общественным мнением: исторический обзор // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 45-52.
15. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
16. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4-1 (46). С. 129-133.
17. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Соловьев Б.А. Персональный менеджмент. практикум / Воронеж, 2015.

Виды международных исследований рынка

Карамышева У.А.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Аннотация: В статье виды международных исследований. Представлено условное разделение их на четыре группы. Рассматривается краткая характеристика каждого вида международного маркетингового исследования.

Ключевые слова: Рынок, исследования, международный, типология

Abstract: in the article types of international research. A conditional division of them into four groups is presented. A brief description of each type of international marketing research is considered.

Keywords: Market, research, international, typology

Выделяют следующие виды международных маркетинговых исследований, их можно разделить на четыре группы.

1. Общие и предварительные исследования.

Цель таких исследований - определить коммерческий интерес, который представляет страна или географическая зона. Полученная при этом информация используется для разработки международной стратегии предприятий, для которых эти исследования проводятся.

Ключевые вопросы такого стратегического подхода - потенциал активности и прибыльности страны, ее доступность, риск, условия, в которых протекает внешнеэкономическая деятельность. Перечень необходимой информации можно увидеть на схеме предварительной оценки товарооборота и возможной прибыли в данной стране.

2. Исследования, позволяющие выявить особенности функционирования иностранного рынка.

Для того чтобы эффективно работать на внешнем рынке, рассматриваемом в качестве потенциального места экспорта или создания филиалов, необходимо иметь максимально точное описание этого рынка и определить его динамические принципы это объект маркетинговых исследований второго типа, предполагающий: анализ среды; анализ спроса; анализ конкуренции; анализ посредников.

3. Тесты.

Выработка коммерческой политики и ее постоянное уточнение складывается из решений, принимаемых на основе прогнозов вероятной реакции рынка. Для того чтобы ограничить неопределенность и уменьшить риск, предприятию следует проводить тесты (испытания) по пунктам, которые они считают ключевыми в своей коммерческой политике: выпуск нового для страны товара, толи это определение цены продажи, выбор марки, упаковки и продаваемого за один раз количества, подбор дистрибьюторов или продавцов, разработка рекламного сообщения и т.д.

Этим приходится заниматься любой фирме, внедряющей маркетинг. Специфика международных маркетинговых исследований состоит в многообразии наблюдаемых реакций и трудности его реализации.

4. Специальные исследования, предшествующие созданию филиалов.

Сегодня уже общепризнано, что путь к рентабельному и долговременному международному развитию фирмы - это создание заграничных филиалов. Кроме этого, это еще и неперемное условие освоения технологии проведения маркетинговых исследований.

Как и другие виды внешнеэкономической деятельности, создание филиалов требует сбора предварительной информации - в данном случае в таких областях, как:

- законодательство о деятельности компаний, налогообложение, социальное право;
- характер отношений с местными властями;
- возможные ограничения на создание заграничных филиалов и предполагаемые средства защиты от них (особенно путем создания объединений с местными фирмами);
- рынок труда и специфика управления персоналом;
- местные и международные финансовые организации и ресурсы, которые могут быть использованы при создании филиалов;
- возможность создания промышленных или торговых объединений.

Список литературы:

1. Хватов К.Ю. Международный маркетинг. учебное пособие / Хватов Константин Юрьевич. Воронеж, 2010.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Соловьев Б.А. Персональный менеджмент. практикум / Воронеж, 2015.

3. Гуленко П.И., Хватов К.Ю. Роль человека в экономике: теоретико-методологический анализ // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 40-57.
4. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Денежные суррогаты: сущность, функции, классификация // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: ВФ МИИТ, 2016. С. 61-68.
5. Хватов К.Ю. Развитие классификационных критериев и показателей рисков при формировании стратегии инновационной продукции // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 4 (56). С. 332-336.
6. Хватов К.Ю. Формирование стратегии создания новой продукции. Воронеж, 2006.
7. Хватов К.Ю. Структура формирования стратегии создания новой продукции // Экономинфо. 2004. № 1. С. 64-69.
8. Хватов К.Ю. Понятийный аппарат стратегии производства инновационной продукции // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6 (113). С. 110-114.
9. Хватов К.Ю., Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Управление тарифами страховых взносов на финансирование накопительной части трудовой пенсии // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 158-169.
10. Хватов К.Ю., Ключищев Д.А. Управление временем (time-management) - проблемы и решения
11. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4. С. 129.
12. Хватов К.Ю. Эволюция экономической теории: от экономической науки до теоретической экономики // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 238-246.
13. Хватов К.Ю. Обзор методов формирования и выбора концепции инновационного продукта // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 76-85.
14. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Зарождение представлений об общественном мнении // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 39-45.
15. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Разработка и применение технологий манипуляции общественным мнением: исторический обзор // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 45-52.
16. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
17. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4-1 (46). С. 129-133.

Определение требований к информации при проведении международного маркетингового исследования

Коткова И.В.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Аннотация: В статье рассмотрены требования к информации как стадии процесса маркетингового исследования. Выявлены источники первичной и вторичной информации. Представлены особенности кабинетных и полевых исследований.

Ключевые слова: Исследования, первичная и вторичная информация, маркетинг

Abstract: the article considers information requirements as a stage of the marketing research process. Sources of primary and secondary information were identified. Features of Desk and field research are presented.

Keywords: Research, primary and secondary information, marketing

Важной стадией процесса международного маркетингового исследования является определение требований к информации.

Информация, извлекаемая из различного рода документов, называется вторичной в противоположность первичной информации, собираемой фирмой непосредственно. Хотя вторичные источники информации и разнообразны, они не позволяют собрать все данные, необходимые для знания иностранных рынков, поэтому требуется дополнительная или уточненная информация, собранная на месте.

Вторичная информация может быть получена из внутренних источников (отчеты о хозяйственной деятельности предприятия, отчеты зарубежных филиалов и дочерних компаний) и из внешних источников. К внешним источникам относятся разного рода печатные издания:

- периодическая печать – газеты (экономические разделы) и специализированные журналы, экономические бюллетени;
- специализированные издания-монографии, обзоры рынков, публикации торговых палат, ассоциаций предпринимателей, сборники;
- торговых договоров, издания банков, фирм, рекламных агентств;
- сборники государственных организаций, содержащие законодательные акты и постановления правительства; предписания по вопросам внешней торговли и др.;
- статистические справочники как общего, так и специального характера, изданные правительственными учреждениями отдельных стран, ООН и другими международными организациями (МВФ, МБРР, МФК);
- информация крупных брокерских контор: бюллетени телеграфных агентств (например, Рейтер).

Использование печатной информации в большинстве случаев дает лишь общее представление об изучаемом рынке. Специальные справки дают ответ на конкретные интересующие фирму вопросы; справки можно получить от различных учреждений и организаций, таких как: правительственные органы, консульский аппарат, торговые палаты, ассоциации и федерации предпринимателей, специальные частные информационные агентства и маркетинговые фирмы.

Особенности кабинетных исследований мирового рынка связаны прежде всего с трудностями доступа к необходимой информации. В то же время очевидно, что предварительное глубокое кабинетное исследование особенно важно в международной торговле, хотя бы потому, что имеется значительное количество информации, которая мало кому известна. Поэтому очень важным становится систематизированный подход, который предполагает:

- изучение всей информации, имеющейся в распоряжении компании и ее персонала;
- приобретение каталогов (которые часто содержат не только описание продукта, но и сведения о рынке);
- ознакомление со специальными библиотеками;
- получение консультаций в Министерстве торговли и в соответствующих иностранных посольствах (например, полезной может оказаться библиотека при посольстве США, а также торговое представительство США, которое публикует полезные обзоры рынков и т.д.);
- установление контактов с международными организациями, такими, как ООН, которая публикует статистические данные, полученные из других источников;
- получение сведений от соответствующих информационных банков, исследовательских организаций и т.д.;
- постоянное изучение различных путеводителей, справочников и тому подобных публикаций, которые не содержат информации о рынках, однако могут указать на другие источники информации или перечень организаций, где можно получить требуемые сведения.

Указанные информационные путеводители, как правило, имеются в любой промышленно развитой стране. Не всегда возможно применить этот подход для изучения рынка развивающихся стран, поэтому исследователь вынужден воспользоваться более общими сведениями из уже упомянутых международных источников.

Однако, при проведении кабинетных исследований следует иметь в виду, что вторичные данные о многих рынках могут быть неполными:

- данные о конкретном товаре или группе товаров, которые могут быть легко получены в развитых странах, часто отсутствуют, особенно в статистике развивающихся стран;
- имеющиеся сведения могут оказаться устаревшими;
- данные часто имеют сомнительную достоверность, особенно если они получены на базе налоговых деклараций, как, например, сведения о налогах на добавленную стоимость;
- несмотря на усилия по стандартизации статистических данных, они часто оказываются несопоставимыми (особенно важны эти соображения при пользовании международной статистикой).

Проведение полевых исследований за рубежом имеет также свои особенности.

Трудности проведения полевых исследований в зарубежных странах связаны в большинстве случаев с языковыми, социальными, культурными и другими особенностями стран. Для преодоления этих трудностей дается ряд общих рекомендаций, касающихся объема выборки и выбора метода опроса

Во многих развивающихся странах практически невозможно сделать представительную выборку покупателей. Часто демографические данные неадекватны, планы населенных пунктов устарели или вообще отсутствуют, не указаны номера домов, а в одном жилище может проживать несколько семей. В этих условиях иностранный исследователь часто вынужден полагаться на неточные сведения, с большим риском может сделать ошибку в выводах.

Процедура отбора представительных покупателей (например, в Индии) является весьма сложным мероприятием. Организовывались опросы прохожих на улицах, исследовались списки избирателей, проводилась стратификация населения и все это без какого-либо научного обоснования. Что касается коммерческих исследований, то они проводились только среди имущих слоев населения, причем методы исследований подчас были далеки от научных. Однако, обследование по выявлению потребителей товаров длительного пользования было составлено на базе телефонного справочника. При исследовании зарубежного рынка особо тщательно должен быть выполнен перевод при составлении опросных листов. Как правило, большинство компаний, впервые проводящие изучение рынка, нуждаются в широком использовании исследовательских агентств.

Список литературы:

1. Хватов К.Ю. Международный маркетинг. учебное пособие / Хватов Константин Юрьевич. Воронеж, 2010.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Соловьев Б.А. Персональный менеджмент. практикум / Воронеж, 2015.
3. Гуленко П.И., Хватов К.Ю. Роль человека в экономике: теоретико-методологический анализ // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 40-57.
4. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Денежные суррогаты: сущность, функции, классификация // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: ВФ МИИТ, 2016. С. 61-68.
5. Хватов К.Ю. Развитие классификационных критериев и показателей рисков при формировании стратегии инновационной продукции // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 4 (56). С. 332-336.
6. Хватов К.Ю. Формирование стратегии создания новой продукции. Воронеж, 2006.
7. Хватов К.Ю. Структура формирования стратегии создания новой продукции // Экономинфо. 2004. № 1. С. 64-69.
8. Хватов К.Ю. Понятийный аппарат стратегии производства инновационной продукции // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6 (113). С. 110-114.
9. Хватов К.Ю., Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Управление тарифами страховых взносов на финансирование накопительной части трудовой пенсии // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 158-169.
10. Хватов К.Ю., Ключищев Д.А. Управление временем (time-management) - проблемы и решения
11. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4. С. 129.
12. Хватов К.Ю. Эволюция экономической теории: от экономической науки до теоретической экономики // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 238-246.
13. Хватов К.Ю. Обзор методов формирования и выбора концепции инновационного продукта // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 76-85.
14. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Зарождение представлений об общественном мнении // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 39-45.
15. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Разработка и применение технологий манипуляции общественным мнением: исторический обзор // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 45-52.
16. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
17. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4-1 (46). С. 129-133.

Аспекты товарной политики влияющие на конкурентоспособность товара

Ряскова Ю.Г.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Аннотация: В статье рассмотрены составляющие товарной политики. Выявлены особенности экспортного ассортимента. Представлены положительные и отрицательные аспекты стандартизации и дифференциации товара в рамках товарной политики.

Ключевые слова: Товарная политика, конкурентоспособность, продукция

Abstract: the article considers the components of the product policy. The features of the export assortment are revealed. Positive and negative aspects of product standardization and differentiation within the product policy are presented.

Keywords: Product policy, competitiveness, products

Товарная политика не сводится только к целенаправленному формированию ассортимента и управлению им. Ее другими составляющими частями являются: учет внутренних и внешних факторов воздействия на товар, его создание, массовый выпуск, продвижение на внешнем рынке и реализация; юридическое обеспечение экспорта товаров; цены и ценообразование как средство осуществления стратегических целей товарной политики и др.

К решению задач товарной политики на любом хозяйственном уровне необходим стратегический подход. Разработанная применительно к тому или иному периоду времени (3—5 лет или более) товарная стратегия в своей основе на всем ее протяжении остается, как правило, единой, практически неизменной.

Важнейшей составной частью товарной политики является управление экспортным ассортиментом, сущность которого состоит в обеспечении своевременного предложения определенной совокупности товаров, которые, соответствуя в целом профилю производственной деятельности, наиболее полно удовлетворяли бы требования выбранных целевых зарубежных рынков, категорий покупателей.

Формирование экспортного ассортимента предприятия, как свидетельствует мировая практика, может осуществляться различными методами в зависимости от масштабов сбыта, особенностей производимой продукции, целей и задач, стоящих перед изготовителем. Но объединяет их то, что управление таким ассортиментом обычно подчинено руководителю службы маркетинга.

Насущный вопрос для предприятия-экспортера: нужно ли разрабатывать стандартный товар, годный для всех отобранных рынков, или приспособлять его к специфическим требованиям и особенностям каждого отдельного целевого рынка (сегмента) (дифференциация товара), создавая для этого определенное число модификаций базового изделия.

К выгодам стандартизации товара (product standardization) следует отнести:

- снижение затрат на производство, товародвижение, сбыт и обслуживание;
- унификацию элементов комплекса маркетинга;
- ускорение окупаемости капиталовложений и др.

Отрицательные моменты:

- неполное использование в сравнении с дифференциацией потенциальных возможностей внешних рынков;
- недостаточно гибкая реакция маркетинга на меняющиеся рыночные условия.

Дифференциация товара (product differentiation) позволяет более полно использовать поглощающие возможности отдельных рынков с учетом специфики их требований, заполнять те товарные *ниши*, где нет конкуренции или она незначительна. Но осуществление

такого направления в ассортиментной стратегии довольно дорогостоящее дело, связанное с необходимостью модернизации и расширения производственных мощностей, с диверсификацией и перестройкой сбытовой сети и, конечно, с расширением комплекса маркетинга.

В конечном счете, использование стандартизации, дифференциации или *их сочетания* зависит от конкретных условий деятельности изготовителя-экспортера и определяется итоговым результатом, уровнем экономической эффективности экспорта и его объемом, достигаемых с помощью этих методов.

Ассортиментная политика составляет сердцевину маркетинг-микса предприятия. Это выражается в том, что разработка новых изделий, расширение ассортимента и своевременное снятие с производства устаревших изделий, т.е. целенаправленное творческое формирование сбытовой программы предприятия, является главным фактором конкурентоспособности, как отдельных товаров, так и предприятия в целом на его рынках сбыта, фактором устойчивого и безопасного роста предприятия.

Продукт в маркетинге рассматривается в технологическом, экономическом и психологическом смысле.

В технологическом смысле под продуктом понимается объект, обладающий различными физическими, химическими и прочими техническими свойствами и описываемый параметрами, отражающими уровень этих свойств.

В экономическом смысле продукт является материальным или нематериальным объектом, обладающим определенным потенциалом полезности и этим удовлетворяющим потребности покупателей (потребителей).

С технологической и экономической точек зрения можно сказать, что продукт существует в реальности. В противоположность этому продукт можно рассматривать так же и как комплекс представлений потребителя (психологические особенности), существующий в его индивидуальном воображении как образ (имидж — image) продукта.

Данные три стороны продукта рассматриваются и представляются на рынок в комплексе и, в конечном счете, определяют конкурентоспособность товара.

Список литературы:

1. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
2. Хватов К.Ю. Международный маркетинг. учебное пособие / Хватов Константин Юрьевич. Воронеж, 2010.
3. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Соловьев Б.А. Персональный менеджмент. практикум / Воронеж, 2015.
4. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Денежные суррогаты: сущность, функции, классификация // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: ВФ МИИТ, 2016. С. 61-68.
5. Хватов К.Ю. Развитие классификационных критериев и показателей рисков при формировании стратегии инновационной продукции // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 4 (56). С. 332-336.
6. Хватов К.Ю. Формирование стратегии создания новой продукции. Воронеж, 2006.
7. Хватов К.Ю. Структура формирования стратегии создания новой продукции // Экономинфо. 2004. № 1. С. 64-69.
8. Хватов К.Ю. Понятийный аппарат стратегии производства инновационной продукции // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6 (113). С. 110-114.
9. Хватов К.Ю., Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Управление тарифами страховых взносов на финансирование накопительной части трудовой пенсии // Актуальные вопросы развития

экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 158-169.

10. Хватов К.Ю., Ключищев Д.А. Управление временем (time-management) - проблемы и решения
11. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4. С. 129.
12. Гуленко П.И., Хватов К.Ю. Роль человека в экономике: теоретико-методологический анализ // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 40-57.
13. Хватов К.Ю. Эволюция экономической теории: от экономической науки до теоретической экономики // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 238-246.
14. Хватов К.Ю. Обзор методов формирования и выбора концепции инновационного продукта // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 76-85.
15. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Зарождение представлений об общественном мнении // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 39-45.
16. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Разработка и применение технологий манипуляции общественным мнением: исторический обзор // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 45-52.
17. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4-1 (46). С. 129-133.

Факторы, влияющие на формирование цен на мировых товарных рынках.

Михеева Г.А.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Аннотация: В статье рассмотрены пять групп факторов, влияющих на формирование цен. Выявлены особенности процесса ценообразования на мировом рынке. Представлена классификация информации о ценах мировых товарных рынков.

Ключевые слова: цена, ценообразование, мировые товарные рынки

Abstract: the article considers five groups of factors that affect the formation of prices. The features of the pricing process in the world market are revealed. The classification of information on prices of world commodity markets is presented.

Keywords: price, pricing, global commodity markets

При рассмотрении процессов, связанных с ценообразованием на мировых товарных рынках, необходимо внимательное изучение всех факторов, влияющих на формирование цен. По характеру, уровню и сфере действия они могут быть разграничены на пять групп.

1. Общеэкономические, т.е. действующие независимо от вида продукции и конкретных условий ее производства и реализации. К ним относятся: экономический цикл; состояние совокупного спроса и предложения; инфляция.

2. Конкретно-экономические, т.е. определяемые особенностями данной продукции, условиями ее производства и реализации. К ним относятся: издержки; прибыль; налоги и

сборы; предложение и спрос на товар или с учетом взаимозаменяемости; потребительские свойства: качество, надежность, внешний вид, престижность и т.д.

3. Специфические, т.е. действующие в отношении только некоторых видов товаров и услуг. Это: сезонность; эксплуатационные расходы; комплексность; гарантии и условия сервиса.

4. Специальные, т. е. связанные с действием особых механизмов и экономических инструментов. К ним относятся: государственное регулирование; валютный курс.

5. Внеэкономические, т.е. напрямую не связанные с действием экономических механизмов. Это: политические; военные и т.п.

Цены определяются условиями конкуренции, состоянием и соотношением спроса и предложения. Однако на мировом рынке процесс ценообразования имеет особенности.

Участник международной торговли сталкивается на рынке с большим числом конкурентов, чем на рынке внутреннем. Он обязан видеть перед собой мировой рынок, постоянно сравнивать свои издержки производства не только с внутренними рыночными ценами, но и с мировыми.

Кроме того, в рамках мирового рынка факторы производства менее мобильны. Свобода передвижения товаров, услуг, капитала и рабочей силы значительно ниже, чем в рамках одного конкретного государства.

Развитие науки и технологий, влияя на совершенствование качественных характеристик товара, со своей стороны воздействует на мировые цены. Внедрение новых технологий повышает производительность труда, эффективность производства, снижает затраты труда.

При анализе цен следует также учитывать и движение экономического цикла, что в сфере международного маркетинга имеет определенную специфику. Так, в стадии депрессии цены, как правило, не повышаются, и, наоборот, в стадии подъема в связи с превышением спроса над предложением возрастают, хотя и то, и другое распространяется на международную торговлю замедленно, в зависимости от сферы и глубины этих явлений и тем более на фазе кризиса и подъема.

Немаловажную роль в мировом ценообразовании играет государство. Оно регулирует внутренние цены, субсидирует экспорт, поддерживает импорт и т.д., т.е. существенно влияет на мировые цены.

Информацию о ценах мировых товарных рынков принято разделять на несколько групп.

1. Публикации по ценам биржевых товаров (по биржевым котировкам). Данные цены являются ценами сделок, совершенных на товарных биржах (commodity market). Как известно, международная практика биржевой торговли имеет место на ограниченном ряде мировых рынков сырьевых товаров (зерно, сахар, кофе, хлопок, натуральный каучук и шелк, цветные металлы и др.). Биржевые котировки устанавливаются с регулярностью работы товарной биржи (например, на Лондонской бирже цветных металлов два раза в день на утренней и вечерней сессии).

2. Специальные публикации по справочным ценам. Данные ценовые показатели чаще всего являются ценами, по которым предлагается приобрести товар. Вместе с тем цены фактических сделок могут отличаться от них как в большую, так и в меньшую сторону. Справочные цены (reference prices) распространены на рынке таких товаров, как энергоносители, продукция черной металлургии и сырье для ее производства, химические товары.

3. Статистические публикации по индексам экспортных, импортных и внутренних оптовых цен, а также специализированным индексам цен. Разработчиками этой ценовой информации являются международные организации, органы официальной государственной статистики и авторитетные издательства.

4. Цены статистики внешней торговли зарубежных стран — это цены, получаемые путем деления данных о стоимостных объемах экспортированных или импортированных товаров на их физический объем. Как известно, внешнеторговая статистика включает

данные, отражающие географическую направленность экспорта и географическую принадлежность импорта.

5. Контрактные цены (contract prices), т.е. цены, которые согласовали между собой продавец и покупатель в ходе переговоров, которые, как правило, ниже цены предложения поставщика. Контрактная цена действительна на весь период действия контракта, если ее не подвергли пересмотру в ходе выполнения поставок.

6. Цены аукционов показывают цены, полученные в результате торгов. Это реальные цены, отражающие спрос и предложение в данный временной период. Аукционный вид торговли является весьма специфичным.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что цена является наиболее важным показателем в международном маркетинге, поскольку ее основная функция — обеспечить прибыль от реализации товаров. Этим обуславливается острая необходимость в разработке и последовательной реализации целенаправленной ценовой политики, рассчитанной на определенный период времени.

Список литературы:

1. Хватов К.Ю. Эволюция экономической теории: от экономической науки до теоретической экономики // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 238-246.
2. Хватов К.Ю. Обзор методов формирования и выбора концепции инновационного продукта // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 76-85.
3. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
4. Хватов К.Ю. Международный маркетинг. учебное пособие / Хватов Константин Юрьевич. Воронеж, 2010.
5. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Соловьев Б.А. Персональный менеджмент. практикум / Воронеж, 2015.
6. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Денежные суррогаты: сущность, функции, классификация // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: ВФ МИИТ, 2016. С. 61-68.
7. Хватов К.Ю. Развитие классификационных критериев и показателей рисков при формировании стратегии инновационной продукции // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 4 (56). С. 332-336.
8. Хватов К.Ю. Формирование стратегии создания новой продукции. Воронеж, 2006.
9. Хватов К.Ю. Структура формирования стратегии создания новой продукции // Экономинфо. 2004. № 1. С. 64-69.
10. Хватов К.Ю. Понятийный аппарат стратегии производства инновационной продукции // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6 (113). С. 110-114.
11. Хватов К.Ю., Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Управление тарифами страховых взносов на финансирование накопительной части трудовой пенсии // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 158-169.
12. Хватов К.Ю., Ключищев Д.А. Управление временем (time-management) - проблемы и решения
13. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4. С. 129.

14. Гуленко П.И., Хватов К.Ю. Роль человека в экономике: теоретико-методологический анализ // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 40-57.
15. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Зарождение представлений об общественном мнении // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 39-45.
16. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Разработка и применение технологий манипуляции общественным мнением: исторический обзор // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 45-52.
17. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4-1 (46). С. 129-133.

Формирование международной сбытовой политики

Рябикова А.Ю.

Филиал РГУПС в г. Воронеж

Аннотация: В статье рассмотрены вопросы разработки и обоснования международной сбытовой политики. Представлено понятие «товародвижение». Предложена последовательность формирования системы международного товародвижения.

Ключевые слова: товародвижение, сбытовая политика, мировые товарные рынки

Abstract: the article deals with the development and justification of international sales policy. The concept of "commodity movement" is presented. The sequence of formation of the international commodity movement system is proposed.

Keywords: physical distribution, sales policy, world commodity markets

В международном маркетинге существуют различные способы проникновения на рынки отдельных стран (экспорт, совместная деятельность, прямое инвестирование). Выбор конкретного способа зависит, прежде всего, от финансовых возможностей и целей предприятия, вида и конкурентоспособности продукции, особенностей экономической, политико-правовой и культурной среды различных стран.

Разработка и обоснование международной сбытовой политики предполагает решение следующих вопросов применительно к конкретно избранному товару или группе товаров:

1. Выбор зарубежного целевого рынка или его сегмента. Этот выбор должен быть обоснованным с точки зрения его емкости, перспектив развития покупательского спроса, степени удовлетворения требований и запросов потребителей по предлагаемому товару, уровню конкурентоспособности товара на данном рынке, остроты конкуренции, покупательной способности населения и других факторов.

2. Выбор системы сбыта на внешнем рынке и определение необходимых финансовых затрат. Система сбыта предполагает наличие в структуре фирмы таких подразделений, которые заняты непосредственно реализацией продукции как на внешнем, так и на внутреннем рынке. Функции и объемы полномочий таких подразделений различны.

3. Выбор каналов и методов сбыта на внешнем рынке. Критериями эффективного выбора каналов и методов сбыта товаров на внешнем рынке являются: скорость товародвижения; уровень издержек обращения; объемы реализации продукции.

4. Выбор способа выхода на зарубежный целевой рынок. Предполагает решение вопроса о том, каким путем наиболее целесообразно установить контакт с потребителем.

5. Выбор времени выхода на зарубежный целевой рынок. Во многом определяется правильностью оценки уровня спроса и потребностей в товаре, с которым фирма намеревается выйти на зарубежный целевой рынок.

6. Определение системы международного товародвижения и расходов на доставку товара потребителю. Товародвижение (physical distribution) — это деятельность по планированию, претворению в жизнь и контролю за физическим перемещением материалов и готовых изделий от места их происхождения к местам использования для удовлетворения нужд потребителей и с выгодой для себя.

Система товародвижения (physical distribution system) призвана обеспечивать в общем случае передачу того, что произведено, тому, кто будет потреблять произведенную товарную массу через обмен.

Она охватывает значительную сферу хозяйственной деятельности предприятия, начинающуюся от склада готовой продукции до мест продажи произведенных товаров. Система товародвижения — это не только транспортно-экспедиторские операции, но и в зависимости от товара короткая или развитая цепочка коммерческих посредников вплоть до последнего звена, обеспечивающего личный контакт с потребителем. Она включает также управление складским хозяйством с основными и промежуточными складами, которые играют роль своеобразных весов в условиях динамично развивающейся конъюнктуры мирового рынка. В систему товародвижения входят элементы, относящиеся как к внутренней, так и к внешней среде маркетинга.

Формирование системы международного товародвижения, обеспечивающей достижение целей с минимальными издержками, осуществляется в такой последовательности:

1) обработка заказов. Товародвижение начинается с получения *заказа* (order) от клиента. Отдел готовит счета-фактуры и рассылает их подразделениям фирмы. Отгружаемые изделия сопровождаются отгрузочной и платежной документацией;

2) складирование (storage). Любой фирме приходится хранить товар до момента его продажи. Организация хранения необходима потому, что циклы производства и потребления редко совпадают друг с другом. Так, многие сельскохозяйственные товары производятся в сезон, хотя спрос на них постоянный. Организация складского хранения помогает устранить эти противоречия. Фирме необходимо решить вопрос о желаемом количестве пунктов хранения;

3) поддержание товарно-материальных запасов (inventory carrying). Решение об уровне товарно-материальных запасов — это решение в сфере товародвижения, влияющее на удовлетворенность потребителей. Деятелю мирового рынка хотелось бы, чтобы фирма располагала запасами товара, достаточными для немедленного выполнения всех заказов клиентов. Однако поддерживать столь большие запасы для фирмы нерентабельно. Руководство должно знать, в достаточной ли мере возрастут сбыт и доходы, чтобы оправдать увеличение объема товарных запасов. Только после этого оно может решить, следует ли заказывать дополнительные партии товаров, а если заказывать, то в каких именно количествах;

4) транспортировка (transport). Специалистов по международному маркетингу должно интересовать, какие решения относительно транспортировки товаров принимают их фирмы. От выбора перевозчика зависят уровень цен товаров, своевременность их доставки, состояние товаров в момент их прибытия к местам назначения. При отгрузке товаров на склады, дилерам и потребителям фирма может выбирать виды транспорта: железнодорожный, водный, автомобильный, трубопроводный и воздушный.

7. Определение форм и методов стимулирования сбыта на внешнем рынке и необходимых для этого затрат. Наиболее эффективными формами и методами стимулирования сбыта на зарубежном целевом рынке являются: ценовое стимулирование; неценовое стимулирование (т.е. стимулирование с помощью агентов, активное предложение, организация сервиса и т. д.); реклама товара; использование товарного знака и др.

Таким образом, определив семь основных вопросов, связанных с разработкой и обоснованием сбытовой политики фирмы на внешнем рынке товаров и услуг, можно говорить об эффективной сбытовой политике фирмы, которая представляет методы распространения товаров и услуг на мировой рынок.

Список литературы:

1. Хватов К.Ю. Формирование стратегии создания новой продукции. Воронеж, 2006.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
3. Хватов К.Ю. Международный маркетинг. учебное пособие / Хватов Константин Юрьевич. Воронеж, 2010.
4. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Соловьев Б.А. Персональный менеджмент. практикум / Воронеж, 2015.
5. Хватов К.Ю. Эволюция экономической теории: от экономической науки до теоретической экономики // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 238-246.
6. Хватов К.Ю. Обзор методов формирования и выбора концепции инновационного продукта // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 76-85.
7. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Денежные суррогаты: сущность, функции, классификация // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: ВФ МИИТ, 2016. С. 61-68.
8. Хватов К.Ю. Развитие классификационных критериев и показателей рисков при формировании стратегии инновационной продукции // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2015. № 4 (56). С. 332-336.
9. Хватов К.Ю. Структура формирования стратегии создания новой продукции // Экономинфо. 2004. № 1. С. 64-69.
10. Хватов К.Ю. Понятийный аппарат стратегии производства инновационной продукции // Сибирская финансовая школа. 2015. № 6 (113). С. 110-114.
11. Хватов К.Ю., Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Управление тарифами страховых взносов на финансирование накопительной части трудовой пенсии // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 158-169.
12. Хватов К.Ю., Ключищев Д.А. Управление временем (time-management) - проблемы и решения
13. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4. С. 129.
14. Гуленко П.И., Хватов К.Ю. Роль человека в экономике: теоретико-методологический анализ // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Воронеж: Руна, 2013. С. 40-57.
15. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Зарождение представлений об общественном мнении // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 39-45.
16. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Разработка и применение технологий манипуляции общественным мнением: исторический обзор // В сборнике: Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ. 2014. С. 45-52.

17. Хватов К.Ю. Классификация критериев и признаков стратегии инновационной продукции // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 4-1 (46). С. 129-133.

Ретроспективный обзор развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

Телегин М.С.

Воронежский государственный технический университет

Описаны организационные преобразования комплекса пригородных железнодорожных пассажирских перевозок с 2003 по настоящее время, приведены стратегические цели его развития.

Ключевые слова: ППК, пригородные пассажирские компании.

Первая в истории современной России пригородная перевозочная компания, - Экспресс-пригород, была образована в 1998г. на полигоне Западно-Сибирской железной дороги. Данная компания работала как экспериментальное предприятие в течении 5 лет, в 2003г. была создана ППК «Алтай-Пригород», с 2006 года работает Центральная ППК на Московском железнодорожном узле. В 2008 году процесс создания пригородных пассажирских компаний приобретает значительные масштабы: в соответствии с Программой развития пригородного пассажирского комплекса до 2015г., утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28.04.2008 г. № 905р предполагалась повсеместная передача функции пригородных пассажирских перевозок из ведения ОАО «РЖД» вновь создаваемым и уже работающим на тот момент пригородным перевозочным компаниям. 1 августа 2008 г. создан Центр по корпоративному управлению пригородным комплексом, задачами которого являются:

- проведение работы по формированию финансовой модели пригородного пассажирского комплекса,
- ликвидации убыточности пригородных пассажирских перевозок,
- осуществление взаимодействия с субъектами Российской Федерации для организации высокоэффективного пригородного пассажирского комплекса с соответствующим качеством оказываемых услуг.

В соответствии с Планом мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010-2011 гг., с 1 января 2011 г. деятельность по перевозке пассажиров в пригородном сообщении выведена из состава деятельности ОАО "РЖД" путем создания с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний. Таким образом, в 2011 году завершился процесс организационного разделения деятельности по перевозке пассажиров и предоставлению услуг инфраструктуры. По состоянию на декабрь 2019 г осуществляют деятельность 25 пригородных пассажирских компаний (ППК).

В 2010 году лицензию на осуществление пригородных пассажирских перевозок получило ООО «Пермский экспресс» - частная ППК, созданная без участия ОАО РЖД и субъектов федерации. В 2011 – 2012гг компания осуществляла перевозки по 12 маршрутам, но затем была ликвидирована в связи с банкротством. К компаниям, осуществляющим пригородные пассажирские перевозки также относится ООО «Аэроэкспресс», предоставляющий услугу трансфера для авиапассажиров в г. Москва.

Главной стратегической целью в области пассажирских перевозок в пригородном сообщении является переход к безубыточной деятельности, а в долгосрочной перспективе - к деятельности с достаточной нормой рентабельности на основе удовлетворения растущего платежеспособного спроса на пассажирские перевозки. При этом должен быть осуществлен полномасштабный запуск системы планирования, финансирования и реализации

государственного заказа со стороны субъектов РФ на перевозки пассажиров по регулируемым тарифам и льготных категорий, предусматривающей полную компенсацию из федерального и региональных бюджетов разницы между экономически обоснованными и фактически установленными тарифами в регулируемом секторе. Развитие ОАО «РЖД» осуществляется в рамках Стратегии, актуализация которой осуществлялась в 2015 и в 2019 гг. Так, повышение транспортной мобильности населения внутри и между агломерациями является одной из задач долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025г. В Стратегии развития ОАО «РЖД» до 2030 года перечислены задачи бизнес-блока «Пассажирские перевозки и сервис»:

- стабилизация доли железнодорожного транспорта на растущем рынке пассажирских перевозок;
- взаимодействие с регулирующими органами государства, обеспечение государственной поддержки железнодорожных перевозок с учетом их социально-экономической эффективности;
- повышение экономической эффективности перевозок и связанных с ними дополнительных видов бизнеса.

Список литературы:

1. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 23-36.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
3. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
4. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
5. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
7. Бабичева Н.Э., Любушин Н.П., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Экспоненциальный рост и закон циклического развития систем // Экономический анализ: теория и практика. 2018. Т. 17. № 11 (482). С. 1996-2009.
8. Любушин Н.П., Лылов А.И., Бабичева Н.Э. Использование ресурсоориентированного экономического анализа в оценке устойчивого развития хозяйствующих субъектов // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 32-45.
9. Воронов О.В., Гуленко П.И. Применение технологий бережливого производства на отечественных предприятиях // В сборнике: Приоритетные направления развития гуманитарных и экономических наук Межвузовский сборник научных трудов.

Воронежский институт (филиал) автономной некоммерческой организации высшего образования Московского гуманитарно-экономического университета (АНО ВО МГЭУ); науч. ред. Д.Н. Литвинов. Воронеж, 2017. С. 18-23.

10. Соловьев Б.А., Паринов Д.В., Лукин О.А. Развитие систем менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте // В сборнике: Авиакосмические технологии (АКТ-2015) Труды XVI Международной научно-технической конференции и школы молодых ученых, аспирантов и студентов. 2015. С. 347-352.
11. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
12. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.
13. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
14. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
15. Тимофеев А.И., Ключищев Д.А. Сущность и субъекты государственного регулирования экономики // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 117-125.
16. Ключищев Д.А., Тимофеев А.И. Теоретические проблемы определения направления социально-экономического развития // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 102-106.

Подвижной состав в пригородном сообщении

Телегин М.С¹, Марков В.В².

1. Воронежский государственный технический университет
2. Белорусский национальный технический университет

В статье приведена классификация подвижного состава, используемого в пригородном сообщении, определены возможности и описаны особенности его эксплуатации.

Ключевые слова: подвижной состав, мотовагонный подвижной состав, электропоезда, пригородные пассажирские перевозки.

В пригородном сообщении используется моторвагонный подвижной состав и цельнометаллические пассажирские вагоны на локомотивной тяге. Моторвагонный подвижной состав представлен электропоездами и рельсовыми автобусами.

Локомотивная тяга может быть тепловозной или электровозной. Серия локомотива, применяемая в пригородном сообщении, в экономическом отношении не имеет значения, так как ставки по договорам аренды локомотивов не дифференцированы. Возможность использования электрического транспорта определяется наличием и типом электрификации маршрута. Электровозы и электропоезда бывают постоянного и переменного тока. Отдельные серии электропоездов (ЭС1 «Ласточка») имеют двойную систему питания и находят применение на участках со смешанным электроснабжением. Тип питания электрического подвижного состава приведен в таблице 1. Поставщиком подвижного состава является объединение «Трансмашхолдинг». В таблице 2 приведены цены на новый подвижной состав, выпускаемый предприятиями холдинга в настоящее время.

Таблица 1. - Тип питания электрического подвижного состава

тип электропитания	Серия подвижного состава
постоянный ток	электропоезда ЭД2Т, ЭД4, ЭД4М, ЭД4М1, ЭД4МК, ЭД4МКМ, ЭР2Т, ЭР2Р, ЭР2, ЭР2К, , ЭМ2, ЭМ2К, , ЭТ2, ЭТ2М, ЭТ2Л, ЭТ2МЛ, ЭТ2ЭМ, ЭТ4А, ЭП2Д,
	пассажирские электровозы: ВЛ10, ЧС2Т, ЧС3, ЧС7, ЧС200, ЭП2К
переменный ток	электропоезда: ЭД9М, ЭД9МК, ЭД9Т, ЭР9МК, ЭР9ПК, ЭР9Т, ЭД9Э, ЭМ9, ЭПЗД
	пассажирские электровозы: ВЛ65, ЧС4, ЧС4Т, ЧС8, ЭП1, ЭП200
двойное питание	электропоезд: ЭС1 (Ласточка)
	пассажирские электровозы: ЭП10, ЭП20

Таблица 2. - Подвижной состав производства Трансмашхолдинга

Серия, составность	Цена	Срок эксплуатации
пассажирский вагон, 1 вагон	52,6-56,9 млн. руб.	40 лет
ЭП2Д, 4 вагона	254,1 млн. руб.	30 лет
ЭПЗД, 4 вагона	251,0 млн. руб.	40 лет
ЭПЗД, 6 вагонов	356,0 млн. руб.	40 лет
РА3, 2 вагона	214,6 млн. руб.	40 лет
ЭС1, 5 вагонов	12,8 млн. евро	40 лет

Составность поездов на моторвагонной тяге может быть различной и зависит от серии подвижного состава. Так, например, электропоезд ЭП2Д может быть исполнен в 2,3,4,5,6,8,9,10,11 и 12 вагонном исполнении, а ЭПЗД в 4, 6 и 8 вагонном. Рельсовый автобус РА3 может быть в 2 и 3 вагонном исполнении, а эксплуатироваться по системе многих единиц – в 6 вагонном. Факторы, которые оказывают влияние на составность поезда – наличие конкретных серий подвижного состава и количество перевозимых пассажиров. Значительная часть подвижного состава пригородного комплекса представлена электропоездами 2, 4 и 9 серий производства рижского (ЭР), демиковского (ЭД, ЭП), торжокского (ЭТ) и мытищинского (ЭМ) заводов, и имеет минимальную составность из 4 вагонов: 2 головных и 2 моторных. Составность этих поездов может изменяться с применением секций из промежуточных прицепных и моторных вагонов, однако эксплуатация поезда из более чем 12 вагонов не рекомендуется производителем. Электропоезда серии ЭС (Ласточка), выпускаемые по лицензии Siemens, обычно имеют составность 5 вагонов (2 моторных головных и 3 промежуточных) или 10 вагонов – 2 пятивагонных состава, соединённых по системе многих единиц. В 2018 году в России был разработан прицепной моторный вагон для электропоездов серии ЭС, что дало возможность формировать поезда составностью от 5 до 12 вагонов.

Рельсовые автобусы представляют собой поезда на дизельной тяге и применяются на не электрифицированных участках, либо на участках с различным электроснабжением. Рельсовые автобусы бывают 2 и 3 вагонного исполнения, моторными являются головные вагоны, прицепной промежуточный вагон – без мотора. По системе многих единиц могут составляться составы до 6 вагонов: 2 состава по 3 вагона. При этом управление осуществляется из одной кабины.

Поезда на тепловозной тяге могут иметь от 1 до 20 прицепных пассажирских вагонов, однако на практике составность редко превышает 4 вагона, так как такое движение обычно организуется на малодейственных неэлектрифицированных участках. При этом могут использоваться пассажирские, грузо-пассажирские и маневровые локомотивы.

В настоящее время в эксплуатации ещё находятся переделанные поезда, состоящие из модернизированного тепловоза и прицепных вагонов моторвагонного подвижного состава.

Модернизация локомотива заключается в установке оборудования, позволяющего управлять оборудованием вагонов (двери, освещение, отопление, связь). Такие локомотивы эксплуатируются только в составе этих поездов и приписаны к моторвагонным депо. Однако, по мере вывода из эксплуатации такие поезда заменяются рельсовыми автобусами.

Список литературы:

1. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 23-36.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
3. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
4. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
5. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
7. Воронов О.В., Гуленко П.И. Применение технологий бережливого производства на отечественных предприятиях // В сборнике: Приоритетные направления развития гуманитарных и экономических наук Межвузовский сборник научных трудов. Воронежский институт (филиал) автономной некоммерческой организации высшего образования Московского гуманитарно-экономического университета (АНО ВО МГЭУ); науч. ред. Д.Н. Литвинов. Воронеж, 2017. С. 18-23.
8. Соловьев Б.А., Паринов Д.В., Лукин О.А. Развитие систем менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте // В сборнике: Авиакосмические технологии (АКТ-2015) Труды XVI Международной научно-технической конференции и школы молодых ученых, аспирантов и студентов. 2015. С. 347-352.
9. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
10. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.
11. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
12. Кондрашова Н.В., Ендовицкая Е.В., Лылов А.И. Терминологическая систематизация научных взглядов на категории, определяющие финансовую состоятельность

организации // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 25-31.

13. Беленов О.Н., Лылов А.И. Институциональные формы привлечения инвестиций в регион // В сборнике: Стратегическое планирование и развитие предприятий материалы III Всероссийского симпозиума. 2002. С. 22-23.
14. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
15. Тимофеев А.И., Ключищев Д.А. Сущность и субъекты государственного регулирования экономики // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 117-125.
16. Ключищев Д.А., Тимофеев А.И. Теоретические проблемы определения направления социально-экономического развития // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 102-106.

Экономическая модель работы пригородной пассажирской компании

Матвейчук Г.М.

Белорусский национальный технический университет

Описаны доходы и расходы пригородных пассажирских компаний, обоснована зависимость рентабельности от показателей эксплуатации и перевозок. Описано взаимодействие ППК с субъектами федерации.

Ключевые слова: пригородные пассажирские компании.

Пригородные пассажирские компании осуществляют деятельность перевозчиков в пригородном пассажирском сообщении. Доходами компании по основному виду деятельности является выручка от продажи билетов в пригородном сообщении. По классификации видов деятельности ОАО «РЖД» Пригородные пассажирские компании осуществляют следующие виды деятельности:

1. Продажа билетов в пригородном пассажирском сообщении;
2. Обслуживание вагонов в пригородном пассажирском сообщении.

Пригородные пассажирские перевозки являются социально значимой транспортной услугой. Федеральным законодательством установлены социальные гарантии (льготы) на проезд: для инвалидов, отдельных категорий государственных служащих проезд бесплатный. В субъектах федерации действуют льготы для пенсионеров и учащихся в размере 50%. При проезде льготных категорий пассажиров оформляются особые проездные документы, по которым ППК получает компенсацию из федерального или регионального бюджета. Также особый порядок оформления документов действует в отношении железнодорожников, в этом случае компенсационные выплаты выплачивает ОАО «РЖД». Учитывая полную компенсацию проезда льготных категорий пассажиров, для задачи определения доходов льготный статус пассажиров не важен. Стоимость проезда в пригородном транспорте зависит от расстояния поездки. Таким образом, объём выручки зависит не от количества перевезенных пассажиров, а от пассажирооборота, и показатель населённости вагона (среднее число пассажиров в вагоне) напрямую определяет рентабельность (убыточность) поездки. В среднем по пригородному пассажирскому комплексу рентабельным является поезд с населенностью более 48 пассажиров.

Значительная часть поездов пригородного сообщения имеет меньшую населенность, и, соответственно, убыточны. Однако, учитывая социально значимый характер этих перевозок, Правительством РФ был принят ряд нормативных актов, регулирующий во-первых, формирование тарифов на пассажирские перевозки, а во-вторых,

регламентирующий компенсацию убытков в пригородных перевозках из бюджетов субъектов федерации. Правовой основой отношений субъектов РФ и перевозчиков выступает договор на транспортное обслуживание населения в пригородном железнодорожном сообщении. В нем оговаривается расписание движения и составность пригородных поездов, осуществляющих перевозки на территории субъекта федерации, устанавливается обязанность субъекта федерации в субсидировании перечисленных поездов до уровня безубыточности. В структуре доходов ППК доля таких компенсаций может превышать 50%.

Вспомогательные виды деятельности ППК:

1. Предоставление услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении в условиях повышенной комфортности;
2. Предоставление услуги по оформлению проездных документов в поезде;
3. Предоставление услуги по перевозке багажа;
4. Продажа билетов на поезда дальнего следования в пригородных кассах и инкассация выручки от продажи этих билетов.
5. Субаренда подвижного состава для осуществления перевозок по маршрутам других ППК.

Доходы от вспомогательных видов деятельности составляют 2-3% от оборота компании (по расходам).

Расходы ППК включают собственные расходы и расходы по договорам с ОАО «РЖД» (рис. 1):

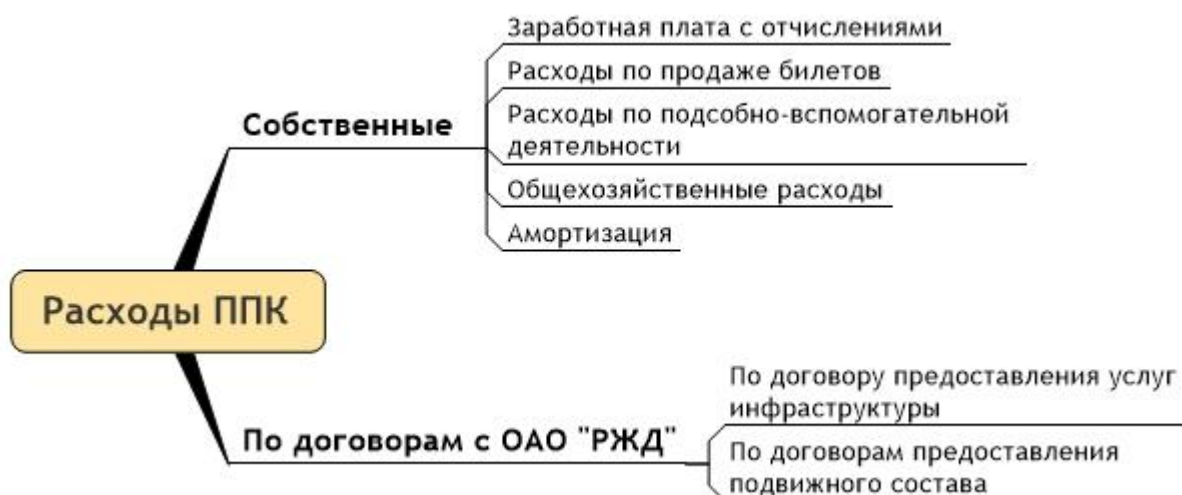


Рисунок 1. Расходы ППК

В целях обоснования размеров субсидирования осуществляется отдельный учет расходов по субъектам федерации. Расходы распределяются пропорционально объемам эксплуатационной работы (в вагоно-километрах)

Список литературы:

1. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 23-36.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.

3. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
4. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
5. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
6. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
7. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
8. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
9. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.
10. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
11. Кондрашова Н.В., Ендовицкая Е.В., Лылов А.И. Терминологическая систематизация научных взглядов на категории, определяющие финансовую состоятельность организации // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 25-31.
12. Беленов О.Н., Лылов А.И. Институциональные формы привлечения инвестиций в регион // В сборнике: Стратегическое планирование и развитие предприятий материалы III Всероссийского симпозиума. 2002. С. 22-23.
13. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
14. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
15. Воронов О.В., Гуленко П.И. Применение технологий бережливого производства на отечественных предприятиях // В сборнике: Приоритетные направления развития гуманитарных и экономических наук Межвузовский сборник научных трудов. Воронежский институт (филиал) автономной некоммерческой организации высшего

образований Московского гуманитарно-экономического университета (АНО ВО МГЭУ); науч. ред. Д.Н. Литвинов. Воронеж, 2017. С. 18-23.

16. Соловьев Б.А., Паринов Д.В., Лукин О.А. Развитие систем менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте // В сборнике: Авиакосмические технологии (АКТ-2015) Труды XVI Международной научно-технической конференции и школы молодых ученых, аспирантов и студентов. 2015. С. 347-352.
17. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
18. Тимофеев А.И., Ключищев Д.А. Сущность и субъекты государственного регулирования экономики // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 117-125.

Расходы пригородной пассажирской компании по предоставлению услуг инфраструктуры ОАО «РЖД»

Кириченко В.А.

Воронежский государственный лесотехнический университет

Описан алгоритм расчета платы пригородной пассажирской компании за предоставление услуг железнодорожной инфраструктуры в соответствии с тарифным руководством.

Ключевые слова: пригородная пассажирская компания, плата за инфраструктуру, расходы ППК.

Плата за предоставление услуг инфраструктуры предназначена для компенсации расходов инфраструктурных хозяйств РЖД: путевого, электроснабжения, автоматики, службы движения, и т.д. Тариф по предоставлению услуг инфраструктуры рассчитывается в соответствии с Тарифным руководством, утвержденном Приказом Федеральной службы по тарифам «Об утверждении цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО "Российские железные дороги" при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации и правил их применения» №156-т/1 от 27.07. 2010 (с изменениями на 29 апреля 2019 года). В соответствии с указанным руководством, плата за предоставление услуг инфраструктуры определяется по формуле:

$$\text{Пи} = \text{И1} + (\text{И2} + \text{И3}) \times \text{В}$$

где: Пи – плата за предоставление услуг инфраструктуры, руб.

И1, И2, И3 – ставки элементов тарифа, определяемые в соответствии с приложением 34 (для дорог со смешанным электроснабжением) или 35 (для не электрифицированных железных дорог) к тарифному руководству в зависимости от протяженности маршрута. В – количество вагонов в поезде.

В Тарифном руководстве установлены ставки элементов инфраструктуры на 2010 год, для определения текущих значений необходимо использовать индекс цен. Расчет платы за предоставление услуг инфраструктуры осуществляется на конкретный поезд, а для определения расходов на год, полученное значение умножается на количество дней движения поезда.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 17 октября 2011 г. № 844 "Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию

инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО "РЖД" на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении», применяется льготный коэффициент предоставления услуг инфраструктуры, равный 1%, при этом в федеральном бюджете ежегодно предусматривается субсидия на компенсацию выпадающих доходов ОАО «РЖД».

Список литературы:

1. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 23-36.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
3. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
4. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
5. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
7. Воронов О.В., Гуленко П.И. Применение технологий бережливого производства на отечественных предприятиях // В сборнике: Приоритетные направления развития гуманитарных и экономических наук Межвузовский сборник научных трудов. Воронежский институт (филиал) автономной некоммерческой организации высшего образования Московского гуманитарно-экономического университета (АНО ВО МГЭУ); науч. ред. Д.Н. Литвинов. Воронеж, 2017. С. 18-23.
8. Соловьев Б.А., Парин Д.В., Лукин О.А. Развитие систем менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте // В сборнике: Авиакосмические технологии (АКТ-2015) Труды XVI Международной научно-технической конференции и школы молодых ученых, аспирантов и студентов. 2015. С. 347-352.
9. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
10. Тимофеев А.И., Ключищев Д.А. Сущность и субъекты государственного регулирования экономики // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 117-125.

11. Ключищев Д.А., Тимофеев А.И. Теоретические проблемы определения направления социально-экономического развития // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 102-106.
12. 3. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
13. 4. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.
14. 5. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
15. 6. Кондрашова Н.В., Ендовицкая Е.В., Лылов А.И. Терминологическая систематизация научных взглядов на категории, определяющие финансовую состоятельность организации // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 25-31.
16. 7. Беленов О.Н., Лылов А.И. Институциональные формы привлечения инвестиций в регион // В сборнике: Стратегическое планирование и развитие предприятий материалы III Всероссийского симпозиума. 2002. С. 22-23.
17. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
18. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
19. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.

Расходы пригородной пассажирской компании по предоставлению подвижного состава

ОАО «РЖД»

Кириченко В.А.

Воронежский государственный лесотехнический университет

Описан порядок определения платы по договорам предоставления подвижного состава ОАО «РЖД» для пригородных перевозок.

Ключевые слова: пригородная пассажирская компания, расходы ППК на подвижной состав.

Основная часть подвижного состава, применяемого в пригородных пассажирских перевозках арендуется у ОАО «РЖД», случаи использования собственного подвижного состава пока единичны, тем не менее, стратегия развития ОАО «РЖД» предусматривает увеличение доли собственного подвижного состава, как за счёт передачи от ОАО «РЖД», так и за счёт приобретения компаниями нового. Однако, использование собственного подвижного состава требует либо наличие собственной инфраструктуры для его

Труды международной студенческой научно-практической конференции

обслуживания (ТО и ТР), либо осуществлять обслуживание на предприятиях ОАО «РЖД» по договорам. В настоящее время передача мотор-вагонных депо РЖД в собственность ППК не предусматривается. То есть, те ППК, которые имеют подвижной состав в собственности, продолжают оплачивать услуги управления и эксплуатации, платят за техническое обслуживание (ТО) и ремонт (ТР). В отношении собственного подвижного состава ППК не платит арендную плату, но начисляет амортизацию, - расходы по этим статьям затрат сопоставимы и по размерам и по содержанию, так как плата по договору аренды подвижного состава ОАО «РЖД» состоит из начисляемой амортизации за него.

Определение платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении осуществляется в соответствии с методикой, разработанной и утвержденной Приказом Федеральной антимонопольной службы №1109/18 от 28.08.2018г. Этим же приказом установлены ставки по договорам. Выдержки из документа приведены в Приложении В.

Конкретная схема определения платы зависит от серии применяемого подвижного состава и от того, в чьей собственности он находится. Если подвижной состав находится в собственности ППК, то плата за пользование не взимается. Элементы определения платы по договорам с ОАО «РЖД» о предоставлении подвижного состава приведены в таблице.

Таблица - Элементы платы по договорам о предоставлении подвижного состава в пригородном сообщении с измерителями.

Элемент	Измеритель
Электропоезда и рельсовые автобусы, кроме электропоездов серии ЭС1 (Ласточка)	
управление и эксплуатация	поездо-час
текущий ремонт	вагоно-км
техническое обслуживание	вагоно-км
капитальный ремонт	вагоно-км
плата за пользование*	вагон в год
Электропоезда серии ЭС1 (Ласточка)	
управление и эксплуатация	поездо-час
техническое обслуживание	вагоно-км
плата за пользование*	вагон в год
Вагоны на локомотивной тяге	
управление и эксплуатация	локомотиво-час
сервисное обслуживание локомотивов	локомотиво-км
капитальный ремонт локомотивов	локомотиво-км
плата за пользование локомотивами	локомотиво-час
текущий ремонт вагонов	вагоно-км
техническое обслуживание вагонов	вагоно-км
капитальный ремонт вагонов	вагоно-км
плата за пользование вагонами*	вагон в год

* Если подвижной состав в собственности ППК, плата не взимается.

Расчёт платы осуществляется по каждому поезду. Исходными данными для расчета являются расписание, данные о расстоянии и времени движения поезда, серии используемого подвижного состава. Рассчитываются объёмы эксплуатации подвижного состава поезда в течении года (поездо-часы, вагоно-км, локомотиво-часы, локомотиво-км), определяются серия и количество необходимых вагонов. Далее расчёт осуществляется по формуле:

$$\text{Плата} = \sum \text{Ставка по элементу} \times \text{Объём (измеритель)}$$

Совокупные расходы ППК на подвижной состав определяются суммированием платы по каждому поезду, а в случае наличия собственного подвижного состава к ней прибавляется его амортизация.

Список литературы:

1. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 23-36.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
3. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
4. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
5. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
7. Воронов О.В., Гуленко П.И. Применение технологий бережливого производства на отечественных предприятиях // В сборнике: Приоритетные направления развития гуманитарных и экономических наук Межвузовский сборник научных трудов. Воронежский институт (филиал) автономной некоммерческой организации высшего образования Московского гуманитарно-экономического университета (АНО ВО МГЭУ); науч. ред. Д.Н. Литвинов. Воронеж, 2017. С. 18-23.
8. Соловьев Б.А., Паринов Д.В., Лукин О.А. Развитие систем менеджмента безопасности движения на железнодорожном транспорте // В сборнике: Авиакосмические технологии (АКТ-2015) Труды XVI Международной научно-технической конференции и школы молодых ученых, аспирантов и студентов. 2015. С. 347-352.
9. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
10. Ключищев Д.А., Тимофеев А.И. Теоретические проблемы определения направления социально-экономического развития // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 102-106.
11. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.

12. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
13. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
14. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.
15. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
16. Кондрашова Н.В., Ендовицкая Е.В., Лылов А.И. Терминологическая систематизация научных взглядов на категории, определяющие финансовую состоятельность организации // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 25-31.
17. Беленов О.Н., Лылов А.И. Институциональные формы привлечения инвестиций в регион // В сборнике: Стратегическое планирование и развитие предприятий материалы III Всероссийского симпозиума. 2002. С. 22-23.

Определение параметров вагонного депо исходя из годовой программы ремонта

Глебов А.П.

Белорусский национальный технический университет

Приведен порядок определения параметров вагоносборочного участка в зависимости от производственной программы

Ключевые слова: вагоносборочный участок, ремонт грузовых вагонов.

Вагонное депо является основным предприятием вагонного хозяйства.

Производственная структура вагонного депо бесцеховая, т.е. в его составе нет подразделений самостоятельных в административно-хозяйственном отношении (цехов).

К типам ремонтируемых грузовых вагонов относятся: полувагоны, крытые вагоны, платформы, вагоны-хопперы для сыпучих грузов (минералов, зерна и цемента), цистерны, платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров и т.д. Ремонт грузовых вагонов организуется отдельно для цистерн и вагонов для перевозки сыпучих грузов. Платформы, крытые вагоны и полувагоны могут ремонтироваться в одном депо.

Производственная структура вагонных депо включает подразделения эксплуатационные и ремонтные. Эксплуатационные подразделения размещены на станциях или в парках крупных станций, находящихся на участках обслуживания депо. Ремонтные подразделения (производственные участки и отделения) специализированы для планового ремонта вагонов и их запасных частей, связаны общей технологией и объединены в главном корпусе депо. Ремонтные работы в депо выполняются в соответствии с действующей нормативной документацией и разработанными в депо комплектами документации на местные технологические процессы. Технологическая последовательность ремонта вагонов представлена на рис.1.



Рисунок 1 – Технологическая последовательность ремонта вагона

Основным назначением производственных участков (отделений) является производство деповского ремонта узлов вагонов, их модернизация, а также ремонт деталей и узлов, поступающих с текущего отцепочного ремонта. Годовая программа ремонта по роду подвижного состава и по узлам определяется по формуле:

$$П = N_{\text{в}} \cdot K \cdot (1 + p), \quad (1)$$

где $N_{\text{в}}$ – годовая программа ремонта вагонов;
 K – количество узлов или деталей на один вагон;
 p – коэффициент, учитывающий количество узлов (деталей), поступающих из текущего отцепочного ремонта.

Параметры депо, которые необходимо рассчитать исходя из программы ремонта – вместимость вагоносборочного участка и малярного отделения. Вместимость вагоносборочного участка определяется по формуле:

$$V_{\text{всу}} = \frac{П_{\text{г}} \times T_{\text{всу}}}{\Phi_{\text{всу}} \times K_{\text{и}}}$$

где: $П_{\text{г}}$ – годовая программа ремонта всех вагонов (по вариантам)
 $T_{\text{всу}}$ – время простоя вагона в ремонте на вагоносборочном участке, 8 часов;

Труды международной студенческой научно-практической конференции

Фвсу – годовой фонд рабочего времени вагоносборочного участка, 2000ч;

Ки – коэффициент загрузки производственных мощностей, 0,95.

Вместимость малярного отделения определяется по формуле:

$$V_{\text{мо}} = \frac{Пг \times Км \times Тм}{Фм \times Ки}$$

- где: Пг – годовая программа ремонта всех вагонов (по вариантам)
Км – коэффициент, учитывающий долю вагонов требующих полной окраски (по вариантам)
Тм – время простоя вагона в ремонте в малярном отделении, 8 часов;
Фм – годовой фонд рабочего времени малярного отделения, 2000ч;
Ки – коэффициент загрузки производственных мощностей, 0,95.

Вагоны в вагоносборочном отделении располагаются на 2-3 путях, по 4-7 вагонов на путь. Ширина вагоносборочного отделения ограничивается пролётом мостового крана (25м).

Список литературы:

1. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 23-36.
2. Хватов К.Ю., Тимофеев А.И. Методы и механизмы формирования стратегий инновационной продукции // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 69-75.
3. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
4. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
5. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
7. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
8. Тимофеев А.И., Ключищев Д.А. Сущность и субъекты государственного регулирования экономики // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 117-125.
9. Ключищев Д.А., Тимофеев А.И. Теоретические проблемы определения направления социально-экономического развития // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 102-106.

10. Бабичева Н.Э., Любушин Н.П., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Экспоненциальный рост и закон циклического развития систем // Экономический анализ: теория и практика. 2018. Т. 17. № 11 (482). С. 1996-2009.
11. Любушин Н.П., Лылов А.И., Бабичева Н.Э. Использование ресурсоориентированного экономического анализа в оценке устойчивого развития хозяйствующих субъектов // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 32-45.
12. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
13. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.
14. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
15. Кондрашова Н.В., Ендовицкая Е.В., Лылов А.И. Терминологическая систематизация научных взглядов на категории, определяющие финансовую состоятельность организации // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 25-31.
16. Беленов О.Н., Лылов А.И. Институциональные формы привлечения инвестиций в регион // В сборнике: Стратегическое планирование и развитие предприятий материалы III Всероссийского симпозиума. 2002. С. 22-23.
17. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
18. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
19. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.

Разработка предварительного планировочного решения помещений вагоноремонтного предприятия

Яхонтов С.А.

Белорусский национальный технический университет

Приведены требования к проектированию вагоноремонтных предприятий, содержится алгоритм расчета размеров помещений вагоноремонтного предприятия.

Ключевые слова: проектирование вагоноремонтного предприятия

При проектировании депо предъявляются следующие требования:

- вагоносборочный участок должен быть выполнен по принципу сквозного типа;

Труды международной студенческой научно-практической конференции

- вагонсборочный участок и малярное отделение располагаются в середине здания депо, остальные помещения и участки – слева и справа от них;
- тележечный участок должен находиться вблизи позиции выкатки и подкатки тележек;
- помещения участков ремонта тележек, колесных пар и роликовых подшипников должны составлять единый комплекс помещений, связанных рельсовыми путями;
- отделения, в которых производится термическая обработка деталей или их ремонт с предварительным нагревом в печах, следует размещать в одной группе (кузнечно-прессовое, ремонта автосцепок, крышек люков и торцевых дверей полувагонов, сварочное);
- инструментально-раздаточные кладовые необходимо размещать в средней части здания;
- столярное отделение депо должно иметь отдельные выходы к прилегающей территории;
- в грузовых вагонных депо малярные отделения могут размещаться на продолжении вагонсборочного участка, но с обязательным ограждением их шлюзовыми тамбурами шириной не менее 6 м;

Основные размеры (длина, ширина, высота) вагонсборочного участка определяются исходя из организации в нем поточного метода ремонта вагонов. Длина вагонсборочного участка вагонного депо рассчитывается по формуле

$$L_{BCV} = L_{\text{с}} + L_{\text{м}}$$

Где $L_{\text{с}}$ – длина сборочного отделения без учета длины малярного отделения, м;

$L_{\text{м}}$ – длина малярного отделения, м.

Длина сборочного отделения без учета длины малярного отделения определяется по формуле:

$$L_{\text{с}} = 2 \times l_1 + l_{\text{п}} \times n + l_{\text{тп}} + 2 \times l_2 \times (n - 1)$$

где l_1 – расстояние от крайней позиции до торцевой стены отделения, $l_1 = 3$ м;

$l_{\text{п}}$ – длина ремонтной позиции, приходящейся на один ремонтируемый вагон, м (таблица 1);

n – число вагонов на одной позиции;

$l_{\text{тп}}$ – ширина транспортного прохода внутри отделения, $l_{\text{тп}} = 3$ м;

l_2 – расстояние между ремонтными позициями для выкатки и подкатки тележек, 3 м.

Длина малярного отделения определяется по формуле:

$$L_{\text{м}} = 2l_3 + l_{\text{в}} \cdot n_{\text{в}} + l_4 \cdot (n_{\text{в}} - 1),$$

где l_3 – расстояние от крайнего вагона до торцевой стены малярного отделения, $l_3 = 4$ м;

$l_{\text{в}}$ – длина вагона по осям автосцепок, м (таблица 1);

$n_{\text{в}}$ – количество вагонов, находящихся в малярном отделении на одной линии;

l_4 – расстояние между вагонами (применяется с учетом производства механической окраски стен вагона), $l_4 = 4$ м.

Таблица 1 – Нормативные размеры ремонтных позиций, м

Тип вагонов	длина ремонтной позиции, $l_{\text{п}}$	длина вагона по осям автосцепок, $l_{\text{в}}$
Четырехосный полувагон	16,7	13,92
Четырехосный крытый	16,7	14,73
Четырехосная платформа	16,7	14,62
Четырехосная цистерна	14,2	12,02

Ширина вагонсборочного участка определяется по формуле

$$B_{BCV} = 2b_1 + (n_n - 1) \cdot b_2,$$

где b_1 – расстояние от оси крайнего пути до продольной стены зданий, $b_1 = 5$ м.

n_n – количество ремонтных путей в отделении;

b_2 – расстояние между осями смежных путей (принимается 7 м для трехпутного отделения и 8 м для двухпутного отделения).

Длина отделения должна быть кратной 6 м, а ширина – 3 м. Расстояние между колоннами принимается равным 6 м, высота сборочного отделения: до верха подкрановой рельсы – 8,8 м, до низа конструкции перекрытия – 10,8 м.

Размерные параметры остальных участков и отделений депо определяются с учётом норм площади на годовую программу ремонта вагонов (Таблица 2).

Таблица 2 - Площади производственных участков и отделений депо по ремонту грузовых вагонов, кв. м.

Наименование участков и отделений	на годовую программу		
	менее 2000	2000-4000	более 4000
Вагонсборочный участок	по расчету		
Малярное отделение	по расчету		
Колесно-токарное отделение	756	948	1140
Отделение ремонта роликовых подшипников	288	324	324
Тележечный участок	720	1440	1440
Отделение по ремонту рессорного подвешивания	648	648	648
Отделение ремонта автосцепного устройства и поглощающих аппаратов	432	432	432
Автоконтрольный пункт	81	96	108
Кузнечное отделение	180	216	228
Деревообрабатывающий участок	432	432	432
Инструментальное отделение	108	132	168
Механический участок	180	288	300
Электрогазосварочное отделение	54	72	84
Отделение ремонта электрокар и электропогрузчиков	72	84	96
Кладовая запасных частей	216	276	348
Кладовая огнеопасных материалов	54	60	72
Отделение зарядки огнетушителей	36	36	36
Отделение по ремонту деповского оборудования	81	96	108
Компрессорное отделение	72	72	72
Отделение по ремонту крышек люков и торцовых дверей полувагонов	216	240	252
Отделение по ремонту металлических бортов платформ	144	168	192
Отделение по ремонту дверей крытых вагонов	144	156	168
Кровельное отделение	156	168	168
Отделение по ремонту сливных и предохранительно-выпускных приборов цистерн	36	48	48

Помещения отделений проектируются по обе стороны от вагоносборочного участка, таким образом, длина вагоносборочного участка представляет собой удвоенную суммарную величину всех прочих участков. Расчёт ширины прочих отделений осуществляется по формуле с округлением результата в большую сторону до числа, кратного 3м:

$$\text{ШП} = \frac{\text{Общая площадь прочих отделений}}{2 \times \text{Длина ВСУ}}$$

Длина каждого отделения определяется как частное нормативной площади отделения на ширину

Список литературы:

1. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Конкурентное положение АО "ППК "Черноземье" // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России Сборник научных трудов. 2018. С. 338-341
2. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Обоснование численности персонала, обслуживающего железнодорожную инфраструктуру промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции : секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 141-144.
3. Тимофеев А.И. Реконструкция локомотивного депо железнодорожного цеха промышленного предприятия // Транспорт: наука, образование, производство ("Транспорт-2019") труды международной Научно-практической конференции: секция «Теоретические и практические вопросы транспорта». 2019. С. 144-148.
4. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Перспективная программа ТО и ТР тягового подвижного состава на промышленном предприятии // Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России ("ТрансПромЭк - 2019") Труды международной Научно-практической конференции. 2019. С. 38-41.
5. Гуленко П.И., Тимофеев А.И. Проблемы оценки эффективности инновационных проектов в системе транспортной логистики // Актуальные вопросы развития экономики России Сборник статей научно-практической конференции. Воронежский филиал МИИТ, Кафедра экономической теории и менеджмента РОАТ МИИТ. 2016. С. 4-12.
6. Тимофеев А.И., Ключищев Д.А. Сущность и субъекты государственного регулирования экономики // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 117-125.
7. Ключищев Д.А., Тимофеев А.И. Теоретические проблемы определения направления социально-экономического развития // Актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 102-106.
8. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
9. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
10. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.

11. Мартынов Ю.И., Саликов Ю.А., Лылов А.И., Нестеренко В.И. Теория и практика современного управления персоналом организации - научно-практическое пособие / Воронеж, 2001.
12. Кондрашова Н.В., Ендовицкая Е.В., Лылов А.И. Терминологическая систематизация научных взглядов на категории, определяющие финансовую состоятельность организации // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 25-31.
13. Беленов О.Н., Лылов А.И. Институциональные формы привлечения инвестиций в регион // В сборнике: Стратегическое планирование и развитие предприятий материалы III Всероссийского симпозиума. 2002. С. 22-23.

Оценка последствий принятия управленческих решений в сфере государственного управления
Булгакова Х.Д.
РОАТ МИИТ

Аннотация: работа посвящена анализу подходов к оценке последствий принятия управленческих решений в сфере государственного управления.

Ключевые слова: управленческие решения, эффективность, методы определения эффективности.

Изменения в политической, социальной и экономической сферах российского общества поставили перед управлением новые задачи, для разрешения которых необходимы адекватные подходы. Важнейшим резервом повышения эффективности управления является качество управленческих решений.

Разработка и принятие решений достаточно давно служат предметом исследований, результаты которых нашли применение в практике. Однако предлагаемые теорией инструменты и методы оптимизации решений не всегда позволяют достичь эффективности. Это связано с тем, что в теории понятие «решение» универсально, не учитывает особенностей его предметной области. Решения, принимаемые при осуществлении управленческой деятельности (управленческие решения), должны обладать специфическими характеристиками, выделяющими их из множества других.

Разнородные и порой противоположные точки зрения в отношении основных понятий теории решений нарушают ее целостность и не позволяют в полной мере осмыслить сущность управленческих решений. Нуждаются в уточнении самое понятие «решение», классификация решений, структура их процессуальной организации.

Следует отметить, важным является определение понятия управленческих решений, их видов, сущности и моделей. Важно понимать, что принятие решений представляет собой некоторую циклическую последовательность действий субъекта непосредственного управления. Эта схема включает в себя стадии анализа ситуации, разработки решения (включая альтернативные) и организацию их исполнения.

Если рассмотреть основные методы принятия управленческих решений, то можно установить, что в процессе разрешения сложных проблем с целью усиления способности менеджеров к принятию обоснованных и объективных решений могут применяться различные научные методы их разработки и оптимизации.

В процессе выявления основных видов эффективности управленческих решений, а также их оценки можно показать, что говорить следует о двух оценках эффективности решений: о теоретической (априорной), на основе которой делается обоснованный выбор альтернативы для реализации, и о фактической (апостериорной) эффективности решения, определяемой по результатам его реализации.

Если проанализировать эффективность управленческих решений в сфере государственного управления, то можно установить, что управление эффективностью управленческих решений в сфере государственного и муниципального управления осуществляется через систему количественных и качественных оценок на базе реальных показателей, норм и стандартов эффективности.

Можно выделить направления совершенствования подходов принятия управленческих решений в сфере государственного управления. Показательно, что плано-организаторские решения могут быть представлены «дорожными картами» и планами реализации полномочий в отношении предметов ведения органов государственного управления и местного самоуправления.

Кроме того, можно установить, что системно-деятельностной подход к разработке «дорожных карт» может значительно повысить эффективность реализации принимаемых государственных и муниципальных решений и способствовать повышению уровня профессиональной компетентности государственных и муниципальных служащих.

Список литературы:

1. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Государственное регулирование экономики Воронеж, 2015.
2. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю., Борисов И.И. Цели государственного регулирования // актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 126-129.
3. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
4. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
5. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
6. Тимофеев А.И. Системный подход к изучению рынка труда // Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 215-233
7. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Факторы производства в теории фирмы // Актуальные вопросы развития экономики России. 2013. С. 129-145.
8. 2. Любушин Н.П., Лылов А.И., Бабичева Н.Э. Использование ресурсоориентированного экономического анализа в оценке устойчивого развития хозяйствующих субъектов // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 32-45.
9. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
10. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.

Конкурентная среда развития предпринимательства: регулирование и критерии оценки

Романова К.М.

РОАТ МИИТ

Аннотация: работа посвящена исследованию конкурентной среды развития предпринимательства в Российской Федерации, а также методам ее регулирования и критериям оценки.

Ключевые слова: конкурентная среда, методы и критерии оценки конкурентной среды, методы определения эффективности.

Понятие конкурентной среды предпринимательства, ее значение и функции является, на наш взгляд, ключевым. Следует отметить, что реализация функций конкуренции приводит к необходимости создания в экономике конкурентной среды как в интересах товаропроизводителей, так и потребителей, а также связывает функции конкуренции с конкурентными преимуществами и конкурентоспособностью предприятий и товаров.

Нельзя не отметить и основные подходы к оценке конкурентной среды предпринимательства. Важно признать, что индикаторами привлекательности и конкурентоспособности рынка могут выступать различные критерии, а не только относительная доля рынка и темпы роста рынка. Выбор индикаторов очень важный процесс, требующий не только знаний, но и опыта маркетинговой деятельности.

Следует отметить, что подходы к регулированию конкурентной среды предпринимательства являются достаточно обсуждаемыми. Установлено, что для эффективного развития конкуренции недостаточно наличия лишь законодательства, защищающего принципы здоровой и честной конкуренции, необходимы институциональные и правовые механизмы, стимулирующие развитие конкуренции в отраслях экономики и регионах страны.

Защита конкуренции и обеспечение конкурентных рыночных отношений, недопущение монополистической деятельности являются основой существования и развития рыночной экономики, а активное содействие развитию конкуренции в Российской Федерации, безусловно, является приоритетным направлением деятельности органов власти.

В работе проведен анализ текущего состояния конкурентной среды в экономике Российской Федерации и на его основе показано, что состояние конкуренции на российских рынках может быть оценено как умеренное. Опрос показал, доля респондентов, указавших на высокую или очень высокую конкуренцию для бизнеса, который они представляют, составила 51%. Доля представителей бизнеса, указавших на наличие не более 3 конкурентов или отсутствие конкурентов, составила 12,6%.

Важно выявить направления совершенствования государственной политики по развитию конкуренции в Российской Федерации в отдельных отраслях. В этом вопросе установлено, что законодательное закрепление понятия «тарифная дискриминация», а также создание и реализация механизмов привлечения к ответственности уполномоченных органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области государственного регулирования цен (тарифов) либо органов местного самоуправления в случае их наделения соответствующими полномочиями законом субъекта Российской Федерации, будет способствовать сбалансированному, системному, унифицированному тарифному регулированию, что впоследствии станет надежным инструментом повышения эффективности регулируемых организаций, снижения издержек экономики и стимулирования конкуренции.

Следует отметить, что ФАС России ведется мониторинг достижения указанных результатов, информация размещается в открытом доступе на официальном сайте ФАС России в сети «Интернет».

Список литературы

1. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Государственное регулирование экономики Воронеж, 2015.
2. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю., Борисов И.И. Цели государственного регулирования // актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 126-129.
3. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
4. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
5. Тимофеев А.И. Системный подход к изучению рынка труда // Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 215-233
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Факторы производства в теории фирмы // Актуальные вопросы развития экономики России. 2013. С. 129-145.
7. Любушин Н.П., Лылов А.И., Бабичева Н.Э. Использование ресурсоориентированного экономического анализа в оценке устойчивого развития хозяйствующих субъектов // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 32-45.
8. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.

**Экономическая оценка эффективности инновационной деятельности предприятий
железнодорожного транспорта**

Ухина Е.И.

РОАТ МИИТ

На современном этапе развития экономики в условиях глобализации и открытости рынка возникает необходимость в формировании отраслевых конкурентных преимуществ. Сложившаяся ситуация особенно актуальна для железнодорожной отрасли, являющейся одной из ведущих отраслей страны. С обострением конкуренции на мировом рынке идет интенсивный поиск путей повышения эффективности транспортных перевозок за счет усиления связей между наукой и практикой. Определяющая роль в развитии железнодорожного транспорта отводится гибкости и скорости внедрения инноваций, которые являются ключевыми факторами успеха. Эффективность инновационной деятельности в отрасли во многом зависит от сбалансированности технической, организационной и управленческой составляющих инновационного процесса. Техно-организационный потенциал непосредственно связан с инновационным развитием предприятия, создавая условия для наиболее эффективного его развития. В настоящее время железная дорога страны находится в жестких конкурентных условиях, определенных современными тенденциями развития: возрастающими требованиями экологических стандартов, необходимости внедрения ресурсосберегающих технологий и др., что предопределяет совершенствование систем управления инновационной деятельностью на предприятиях, методов принятия управленческих решений на основе новых подходов к оценке технико-организационного потенциала во взаимосвязи с инновационным развитием.

Оценка экономической эффективности инноваций очень важна, и необходимы дальнейшие исследования. Важно усовершенствовать методологию экономической оценки

для количественного измерения технических, организационных, экономических, ресурсных и потенциальных возможностей производства;

Система показателей для оценки технического и организационного уровня производства и сложности условий труда на железнодорожном транспортном предприятии, основанная на практических, частичных испытаниях, которые в любое время полностью позволяет определить эффективные управленческие решения и планирование инноваций;

Результаты инновационной деятельности базируются на синтетических, общих и специфических показателях, определяемых относительной величиной использования передовых инженерно-технических средств, интенсивностью использования инженерно-технических возможностей, рациональностью организации труда, производства и управления, уровнем профессионализма работников и количественными показателями методология оценки. Предложена методика оценки эффективности труда персонала предприятия, которая отличается от применяемых тем, что в основу ее положена количественная оценка достигнутого организационно-технического уровня производства, профессиональных и личностных качеств работников;

Предложена методика планирования инновационной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, основанная на системе показателей, указывающих организационно-технический уровень, профессиональное и деловое качество персонала, сложность природно-экономических условий труда.

Результаты исследований обеспечиваются программами технического переоснащения обществ, основанными на возможной оценке и прогнозировании предприятий железнодорожного транспорта с целью руководства и планирования процесса эффективного развития предприятия железнодорожного транспорта, а также разработки и внедрения результатов научно-технического прогресса и совершенствовать механизм экономического развития.

Список литературы

1. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Государственное регулирование экономики Воронеж, 2015.
2. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
3. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
4. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
5. Тимофеев А.И. Системный подход к изучению рынка труда // Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 215-233
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Факторы производства в теории фирмы // Актуальные вопросы развития экономики России. 2013. С. 129-145.
7. Любушин Н.П., Лылов А.И., Бабичева Н.Э. Использование ресурсоориентированного экономического анализа в оценке устойчивого развития хозяйствующих субъектов // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 32-45.

Пути повышения социально-экономической эффективности занятости молодежи

Егоров Е.А.

РОАТ МИИТ

Государственная молодежная политика рассматривается в качестве объекта исследования многими науками. Экономисты видят в молодежной политике воздействие государства на макроэкономические процессы, инвестиционные проекты, программы занятости, развитие производства. В рамках экономической науки государственная политика трактуется как форма целенаправленного воздействия государства на функционирующую систему с целью обеспечения или поддержания определенных процессов, изменения явлений или их связей. Юриспруденция трактует государственную политику через законодательные правовые акты, изучая их адекватность реальной ситуации.

Молодежная политика – неотъемлемая часть политики государства и современного общества. Политических и экономических успехов добиваются лишь те государства, которые уделяют повышенное внимание молодежи, устойчивое развитие демонстрируют именно те общества, которые пересмотрели систему взглядов на молодое поколение. Молодежь не только будущее, а также значительная часть общества, несущая функцию ответственности за сохранение и развитие страны, за преемственность ее исторических и культурных ценностей. Необходимость молодежной политики определяется самой спецификой положения молодых граждан в обществе. В настоящее время – это система государственных услуг и законодательных актов, ориентированных на активное становление личности каждого молодого человека и набор приоритетов, направленных на создание условий и возможностей эффективной самореализации и успешной социализации молодежи.

В силу сложившихся в последнее время обстоятельств государство и общество осознает особую роль и статус молодежи. Поэтому представляется крайне важным раскрыть вопросы общественно-политической активизации молодежи, а также вопросы формирования и реализации молодежной политики. Эффективная государственная политика в сфере решения молодежных проблем является сегодня не только фактором социальной стабильности, но и гарантом безопасности России в целом.

Одним из основных путей реализации государственной молодежной политики является разработка и осуществление определенных программ, проектов и концепций. Практика доказывает, что такой программно-целевой подход является наиболее перспективным.

Молодежная политика немыслима без активного участия в ее реализации самих молодых людей, а также молодежных общественных объединений и других элементов гражданского общества.

На муниципальном уровне формируется определенная система социальной поддержки молодежи, ее обучения и трудоустройства, которая дает возможность регулировать процессы миграции, обеспечивать защиту прав молодых людей.

Целью указанных программ является создание правовых, социально-экономических, организационных условий для становления, развития и самореализации молодежи, включение ее в политическую, социально-экономическую и культурную жизнь.

Молодежь должна активно включаться в решение актуальных проблем развития на всех уровнях и выдвигать собственные общественные инициативы, которым должна оказываться всесторонняя поддержка со стороны органов власти. Только в этом случае удастся создать сообщество молодых людей заинтересованных в развитии территорий.

Список литературы

1. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Государственное регулирование экономики Воронеж, 2015.
2. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю., Борисов И.И. Цели государственного регулирования // актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 126-129.

3. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
4. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
5. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
6. Тимофеев А.И. Системный подход к изучению рынка труда // Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 215-233
7. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Факторы производства в теории фирмы // Актуальные вопросы развития экономики России. 2013. С. 129-145.
8. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.

Государственное регулирование рынка труда в контексте обеспечения экономической безопасности России

Гавчик О.И.

РОАТ МИИТ

Исследования, проведенные в разные периоды, показывают – труд в России становится все более напряженным, а в сочетании со значительным превышением продолжительности рабочего времени увеличиваются случаи травматизма и профессиональных заболеваний. Причины в основном носят объективный характер, но зависят и от работника, его отношения к проблеме самосбережения и готовности эксплуатировать собственное здоровье.

С позиций генезиса российского рынка труда обоснован вывод: основные функции (распределение и перераспределение трудовых ресурсов; активизация мобильности и эффективное использование; экономическая мотивация и рост производительности труда; адаптация и воспроизводство рабочей силы и т.п.) рынок труда выполняет неэффективно, отрицательно воздействуя на экономическую безопасность страны.

На основе всех перечисленных недостатков рынка труда можно сделать вывод, что России на современном этапе требуется разработка и реализация эффективного комплекса мер по рациональному использованию трудовых ресурсов, а также эффективному социальному обеспечению населения, улучшению положения качества жизни людей и устранению всех существенных недостатков. В дополнении, основная деятельность государственного аппарата в рассматриваемой сфере направлена на достижение равновесия в социально-экономических условиях уровня занятости, смягчение последствий безработицы, а также соответствие профессиональной структуры с занятыми в ней рабочими местами.

Несомненно, государство является основным регулирующим органом рынка труда, поэтому его деятельность должна быть направлена на предупреждение возникновения проблем на рынке труда и смягчение современной напряженной ситуации.

Выделяются активная и пассивная направления государственной политики в сфере занятости. Учитывая тот факт, что размер пособия по безработице в России чрезвычайно мал

и вынуждает безработных заниматься самостоятельным поиском работы или пройти курсы смены квалификации, можно сделать вывод, о том, что ведется активная государственная политика по обеспечению занятости. Суть пассивной политики заключается в том, что выплачиваются повышенные размеры пособий по безработице, и оказываются иные меры материальной помощи людям, находящимся в поиске работы.

В России создана основательная правовая база по вопросам регулирования труда и занятости. Так, основные направления политики российского государства по содействию реализации прав граждан на полную, продуктивную и свободно занятость закреплены в «Законе о занятости населения Российской Федерации», среди которых можно выделить: развитие трудовых ресурсов, повышение мобильности населения, защита национального рынка труда; обеспечение равных возможностей всем гражданам независимо от пола, национальности, социального положения, возраста, политических убеждений и отношения к религии в реализации права на добровольный труд и свободный выбор занятости; поддержка трудовой и предпринимательской инициативы граждан, осуществляемой в рамках законности, содействие развитию их способностей к производительному, творческому труду; создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека; осуществление мероприятий, способствующих занятости граждан, испытывающих трудности в поиске работы; поощрение работодателей, сохраняющих действующие и создающих новые рабочие места; предупреждение массовой и сокращение длительной безработицы; координация деятельности государственных органов, профессиональных союзов, иных представительных органов работников и работодателей в разработке и реализации мер по обеспечению занятости; объединение усилий участников рынка труда и согласованность их действий при реализации мероприятий по содействию занятости населения; международное сотрудничество в решении проблем занятости населения, включая вопросы, связанные с трудовой деятельностью граждан Российской Федерации за пределами территории страны и иностранных граждан на территории России, а также соблюдение международных трудовых норм.

Список литературы

1. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Государственное регулирование экономики Воронеж, 2015.
2. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
3. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
4. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
5. Тимофеев А.И. Системный подход к изучению рынка труда // Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 215-233
6. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Факторы производства в теории фирмы // Актуальные вопросы развития экономики России. 2013. С. 129-145.

Совершенствование алгоритма управления рисками на отечественных предприятиях

Усанова Е.С.

РОАТ МИИТ

Организационно-правовая форма ОАО «РЖД» предопределяет потребность и актуальность в разработке системы прогнозирования и управления рисками компании, на это указывают и такие факторы, как устройство и масштабы деятельности.

Специфика железнодорожного транспорта и большой масштаб деятельности ОАО «РЖД» определяют невозможность использования широко применяемых в деятельности организаций малого и среднего бизнеса способов и методик для уменьшения неопределенности. Такие меры для предупреждения рисков имеют наименьший эффект и чаще всего не удовлетворяют требованиям принятия решений, которые способны предотвратить комплексные проблемы компании. На данный момент примеры полноценной системы управления рисками сопоставимого уровня сложности, интегрированной в систему принятия решений, отсутствуют. Этот факт подкрепляет необходимость создания собственной корпоративной системы управления рисками ОАО «РЖД».

Функционирование и внедрение корпоративной системы исследования и управления рисками ОАО «РЖД» реализуется в рамках существующей структуры управления, которая основывается на перераспределении с учетом регламентов в области управления рисками, должностных обязанностей.

При решении комплексных вопросов безопасности в развитых странах широко применяется методология процесса управления риском, основу которой составляет определение частоты (вероятности) и последствий нежелательных событий.

Сочетание двух условий – возможности проявления нежелательного события и восприимчивости объекта к его влиянию – является достаточным основанием для признания факта существования риска.

Следует отметить, что уровни приемлемых рисков определяются и назначаются органами управления ОАО «РЖД», которые учитывают экономические и научно-технические возможности. Приемлемое планирование технологического и технического развития ОАО «РЖД» основывается на обеспечении наивысшего превышения выгоды (положительного результата) от осуществления запланированных мероприятий по преодолению возможного ущерба при их реализации.

Безопасность движения является комплексным показателем, отражающим уровень развития техники, технологии, организации труда, управления и экономики железнодорожного транспорта. Система управления безопасностью движения представляет собой совокупность взаимосвязанных технических средств и технического персонала, функционирование которых направлено на решение одной задачи — обеспечение нормативного уровня безопасности перевозок. Система управления безопасностью, как и любая другая система управления, характеризуется организационной структурой, нормативно-правовой, технологической, кадровой и теоретической базами.

Сложившиеся в ОАО «РЖД» подходы к обеспечению безопасности движения достаточно хорошо себя зарекомендовали в предыдущие годы и обеспечивали относительно высокий уровень безопасности движения. При этом они достигались, прежде всего, за счет жесткого административного управления (так называемого «командного менеджмента»).

Для дальнейшего совершенствования системы управления необходимо внедрять встроенное управление в обеспечение безопасности движения через создание системы менеджмента безопасности движения поездов. Исходя из этого формируются принципы и инструменты СМБД, с помощью которых рассматриваются не уже произошедшее, а вероятность происшествя, риски. То есть, работа по принципу «предвидеть и предупреждать», а не по принципу «реагировать и выправлять».

Суть системы управления безопасностью движения кратко можно представить следующим образом: предотвращение несоответствий и предупреждение инцидентов

приводит к снижению (исключению) несчастных случаев, за счет чего происходит улучшение безопасности движения. Данная задача требует сосредоточения внимания на аналитических инструментах, включая расчет и анализ уровня безопасности по информационным индикаторам и индикаторам улучшений на основе отчетов, предоставленных владельцами операционных процессов. Любое возможное событие раскладывается на конкретные составляющие, которые могут повлиять на его возникновение.

Дальше определяется, на какой из этих факторов необходимо повлиять, чтобы минимизировать риски. Формируемый таким образом механизм управления рисками в долгосрочной перспективе будет одним из основных управленческих инструментов, направленных на бесперебойное обеспечение качественных транспортных услуг, повышение конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта и рост доверия со стороны инвесторов.

Список литературы

1. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю. Государственное регулирование экономики Воронеж, 2015.
2. Тимофеев А.И., Хватов К.Ю., Борисов И.И. Цели государственного регулирования // актуальные вопросы развития экономики России 2013. С. 126-129.
3. Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Тенденции развития и направления повышения качества управления на российском рынке труда (региональный аспект) // В сборнике: Актуальные проблемы исследования региональных рынков Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. под ред. Т. Н. Гоголевой, П. А. Канапухина. 2016. С. 59-64.
4. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Подготовка и переподготовка кадров для повышения занятости населения в регионе (на примере Воронежской области) // В сборнике: Современные проблемы экономики и менеджмента Материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 14-18.
5. Азарнова Т.В., Гоголева Т.Н., Ляшенко И.Ю., Ярышина В.Н. Развитие компетентностного подхода в профессиональной подготовке кадров // В сборнике: Инновационные доминанты социально-трудовой сферы: экономика и управление Материалы ежегодной международной научно-практической конференции по проблемам социально-трудовых отношений (18 заседание), посвященной 100-летию Воронежского государственного университета. 2018. С. 10-15.
6. Тимофеев А.И. Системный подход к изучению рынка труда // Актуальные вопросы развития экономики России Воронежский филиал МИИТ. 2011. С. 215-233
7. Тимофеев А.И., Гуленко П.И. Факторы производства в теории фирмы // Актуальные вопросы развития экономики России. 2013. С. 129-145.
8. Любушин Н.П., Лылов А.И., Бабичева Н.Э. Использование ресурсоориентированного экономического анализа в оценке устойчивого развития хозяйствующих субъектов // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. № 2 (142). С. 32-45.
9. Воронин В.П., Лылов А.И. Этика деловых отношений: основы коммерческой дипломатии - учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности "Мировая экономика" / В. П. Воронин, А. И. Лылов. Воронеж, 2006. Сер. Учебник Воронежского государственного университета
10. Любушин Н.П., Бабичева Н.Э., Лылов А.И., Гуртовая И.Н. Генезис закона циклического развития // Финансы и кредит. 2016. № 48 (720). С. 28-45.

**ТРУДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА, ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ**

(Воронеж, 04 февраля 2020г.)

Отпечатано: филиал РГУПС в г. Воронеж
г. Воронеж, ул. Урицкого 75А
тел. (473) 253-17-31

Подписано в печать 21.04.2019 Формат 21х30 ½
Печать электронная. Усл.печ.л. – 3,7