



# ВЕСТНИК МГЭИ

(on line)

ISSN 2619-0265

№ 4 2020



# ВЕСТНИК МГЭИ

(on line)

ISSN 2619-0265

**№ 4 2020**

**ВЕСТНИК** **№ 4 • 2020**  
**МОСКОВСКОГО ГУМАНИТАРНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА (ON LINE)**  
**(Вестник МГЭИ (on line))**  
**HERALD of MHEI (on line)**  
**Научно-практический журнал (электронная версия)**  
**Scientific and practical periodical (on line)**

Распространение и тиражирование без официального согласия АНО ВО МГЭУ запрещается

Distribution and replication without the official consent of the Moscow Humanitarian Economic University is prohibited

Основан в 2000 г. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-56620 от 26 декабря 2013 г.

Established in 2000. The Certificate of registration: ПИ № ФС77-56620, 26.12.2013.

Свидетельство о регистрации в Национальном агентстве ISSN № 2619-0265 от 30.05.2018 г.

The Certificate of registration in the National Agency ISSN No. 2619-0265, 30.05.2018.

Подписной индекс «Почта России» П 1102. Включен в базу данных РИНЦ и выходит 4 раза в год.

Subscription index "Russian Post" П 1102. Included in the RINC database and published 4 times a year.

Включен в Перечень ВАК РФ рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук по **экономическим наукам 08.00.00** (№ 406 от 22.12.2017 г., по состоянию на 20.03.2020 г.)

Included in the List of the Higher Attestation Commission of the Russian Federation of peer-reviewed scientific publications (No. 406, December 22, 2017, as of 20.03.2020) in which the main scientific results of dissertations for PhD and Ph.D. degree in Economics 08.00.00 must be published.

Присвоен международный индекс DOI с 20.02.2020 года.

Язык издания: русский, английский

Language of publication: Russian, English

Учредитель: Автономная некоммерческая организация высшего образования Московский гуманитарно-экономический университет.

Founder: Autonomous Non-profit Organization of Higher Education Moscow Humanitarian Economic University.

Адрес учредителя: Ленинский проспект, д. 8., стр. 16, Москва, Россия 119049

Address of the founder: 8, bldg. 16, Leninsky Prospect, Moscow, Russia 119049

Адрес издательства: Ленинский проспект, д. 8., стр. 16, Москва, Россия 119049

The address of the publishing office: 8, bldg. 16, Leninsky Prospect, Moscow, Russia 119049

**Ответственный редактор**

**Managing Editor**

Микулец Юрий Иванович - доктор биологических наук, проректор по научной работе АНО ВО МГЭУ, заместитель председателя Редакционного совета.

Yury Mikulets - Ph.D. in Biology, Vice-Rector for Scientific Work, Moscow Humanitarian Economic University, Deputy Chairman of the Editorial Board.

**Редакционный совет:**

1. Демидова Любовь Анисимовна - д.пед.н., профессор, ректор АНО ВО МГЭУ, председатель Редакционного совета.  
Lyubov Demidova – Ph.D. in Pedagogy, Professor, Rector of Moscow Humanitarian Economic University, Chairman of the Editorial Board.
2. Ловцов Дмитрий Анатольевич – д.т.н., профессор, заслуженный деятель науки РФ, заместитель генерального директора по научной работе АО «Институт точной механики и вычислительной техники им. С.А. Лебедева Российской академии наук».  
Dmitry Lovtsov - Ph.D. in Technical Sciences, Professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Deputy General Director for Research, JSC "Institute of Precise Mechanics and Computing named after S. Lebedev, Russian Academy of Science.
3. Микулец Юрий Иванович - д.б.н., проректор по научной работе АНО ВО МГЭУ, заместитель председателя Редакционного совета.  
Yury Mikulets - Ph.D. in Biology, Vice-Rector for Scientific Work, Moscow Humanitarian Economic University, Deputy Chairman of the Editorial Board.
4. Соловьева Наталья Николаевна – к.ф.н., д.пед.н., доцент, преподаватель кафедры русского и иностранных языков МГЭУ.  
Natalia Solovieva - Ph.D. in Pedagogy, PhD in Philology, associate professor, Head of Department of Russian and Foreign Languages, Moscow Humanitarian Economic University.
5. Смолин Олег Николаевич - д.ф.н., первый заместитель председателя Комитета по образованию ГД РФ, действительный член Российской академии образования. Президент общества «Знание» России. Председатель Общероссийского общественного движения «Образование - для всех».  
Smolin Oleg Nikolaevich – Ph.D. in Philology, First Deputy Chairman of the Education Committee of the State Duma of the Russian Federation, Full member of the Russian Academy of Education. President of the Russian Public Organization "Knowledge". Chairman of the All-Russian Public Organization "Education is for everyone".

**Редакционная коллегия:**

**Editorial team:**

**1) по экономическим наукам  
on economics**

1. Адуков Рухман Хасанович, д.э.н., профессор, руководитель отдела ФГБНУ Всероссийский НИИ организации производства, труда и управления в сельском хозяйстве» - филиал ФГБНУ ФНЦ ВНИЭСХ.  
Ruhman Adukov, Ph.D. in Economics, Professor
2. Адукова Алевтина Николаевна, д.э.н., главный научный сотрудник, ФГБНУ Всероссийский НИИ организации производства, труда и управления в сельском хозяйстве» - филиал ФГБНУ ФНЦ ВНИЭСХ.  
Alevtina Adukova, Ph.D. in Economics
3. Герасина Ольга Николаевна, д.э.н., профессор, зав. кафедрой бухгалтерского учета и аудита АНО ВО МГЭУ.  
Olga Gerasina, Ph.D. in Economics, Professor
4. Герасина Юлия Александровна, д.э.н., профессор кафедры бухгалтерского учета и аудита АНО ВО МГЭУ.  
Juliya Gerasina, Ph.D. in Economics

5. **Коленченко Ирина Александровна**, к.э.н., зам. директора по экономике ФГБНУ ЦНСХБ.  
**Irina Kolinichenko**, PhD in Economics
6. **Папцов Андрей Геннадиевич**, д.э.н., профессор, академик РАН, директор ФГБНУ ФНЦ ВНИИЭСХ.  
**Anrei Paptsov**, Ph.D. in Economics, Professor, Academician of the Russian Academy of Sciences
7. **Романова Алина Терентьевна**, д.э.н., профессор, почетный работник ВПО РФ, действительный член РИА, преподаватель кафедры экономики и финансов, АНО ВО МГЭУ.  
**Alina Romanova**, Ph.D. in Economics, Professor
8. **Третьякова Лариса Александровна**, д.э.н., профессор, член-корр. Российской академии естественных наук, зав. кафедрой управления персоналом Института управления НИУ «БелГУ».  
**Larisa Tretyakova**, Ph.D. in Economics, Professor

**2) по юридическим наукам  
in jurisprudence**

1. **Атагимова Эльмира Исамудиновна**, к.ю.н., помощник полномочного представителя ГД ФС РФ в КС РФ, член комиссии по науке и развитию образования ОСППД при Президенте РФ.  
**Elmira Atmagomova**, PhD in Law
2. **Водько Николай Петрович**, д.ю.н., профессор, Заслуженный юрист России, профессор кафедры уголовно-правовых дисциплин АНО ВО МГЭУ.  
**Nikolay Vodko**, Ph.D. in Law, Professor
3. **Исаков Николай Васильевич**, д.ю.н., профессор, к.и.н., профессор кафедры теории и истории государства и права АНО ВО МГЭУ, Северо-Кавказского института (филиала) АНО ВО МГЭУ.  
**Nikolay Isakov**, Ph.D. in Law, Professor, PhD in History
4. **Кабанов Павел Александрович**, доктор юридических наук, доцент, директор НИИ противодействия коррупции Казанского НИИ противодействия коррупции  
**Kabanov, Pavel Alexandrovich**, doctor of juridical sciences, Associate Professor, Director of the Institute against corruption anti-corruption RESEARCH INSTITUTE in Kazan
5. **Костенников Михаил Валерьевич**, д.ю.н., профессор кафедры подготовки сотрудников по охране общественного порядка, Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.  
**Mikhail Kostennikov**, Ph.D. in Law
6. **Кувалдин Валерий Павлович**, д.ю.н., профессор, Заслуженный юрист России, профессор Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя  
**Valery Kuvaldin**, Ph.D. in Law, Professor
7. **Куракин Алексей Валентинович**, д.ю.н., профессор, Финансовый университет при Правительстве РФ, Департамент правового регулирования экономической деятельности  
**Kurakin Aleksey Valentinovich**, d.l.s., Professor, University of Finance under the Government of the Russian Federation, Department of legal regulation of economic activities
8. **Меркурьев Виктор Викторович**, доктор юридических наук, профессор, зав. отделом проблем прокурорского надзора и укрепления законности в сфере федеральной безопасности, межнациональных отношений и противодействия экстремизму Научно-исследовательского института Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации  
**Victor V. Merkuriev**, doctor of legal sciences, Professor, head of Department. Department of supervision and the strengthening of the rule of law in the sphere of federal security, inter-ethnic relations and countering extremism Research Institute of the Academy of the Russian Procurator-General's Office
9. **Рыбакова Ольга Сергеевна**, к.ю.н., аппарат ГД ФС РФ, член Экспертного совета по соблюдению прав обучающихся при Комитете ГД по образованию и науке.  
**Olga Rybakova**, PhD in Law
10. **Селюков Анатолий Дмитриевич**, д.ю.н., профессор, профессор кафедры финансового права при Российском государственном университете правосудия  
**Selyukov Anatolij Dmitrievich**, d. l.s., Professor, Professor of finance at the Russian State University of Justice
11. **Хабибуллин Алик Галимзянович**, д.ю.н., профессор, заслуженный юрист России, заведующий кафедрой экономических и финансовых исследований Высшей школы государственного аудита МГУ им. М.В. Ломоносова  
**Khabibulin Alik Faizulin**, d.l.s., Professor, honoured lawyer of Russia, head of the Department of economic and financial investigation of the higher school of State Audit. M.V. Lomonosov Moscow State University

**Редакция:  
Redaction:**

Ответственный секретарь – Клюкина Е.Н.  
Executive Secretary – E.Klyukina

**Компьютерная верстка и макетирование** – Луковенкова С. Р.  
Computer layout and prototyping – S.Lukovenkova

**Технический корректор** – Анисимова Г.Т.  
Technical corrector – G.Anisimova

**Адрес редакции и типографии:** 119049, Москва, ГСП-1, Ленинский проспект, д. 8., стр. 16.  
Тел.: (499) 237-56-41, [mgei@mail.ru](mailto:mgei@mail.ru), [www.mgei.ru](http://www.mgei.ru)

**Цена свободная**

**Address of the editorial office and printing house:** 8, bldg.16, Leninsky Prospect, Moscow, Russia 119049

**Tel.:** (499) 237-56-41, [mgei@mail.ru](mailto:mgei@mail.ru), [www.mgei.ru](http://www.mgei.ru)

**Price is free**

## Содержание

<b>ЭКОНОМИКА</b>	5
<b>Алексеев А.М.</b> ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДА КАК ЭЛЕМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТЬЮ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ	5
<b>Воронцова С.В.</b> ВЛИЯНИЕ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ НА ПЛАТЕЖНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ТРАНСПОРТА	9
<b>Гришина Н.В.</b> ИНТЕГРАЛЬНАЯ ОЦЕНКА ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ	14
<b>Егоров В.Г.</b> ГЕОПОЛИТИКА ТРАНСПОРТА - КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ НАУЧНОГО ДИСКУРСА	19
<b>Карапелянц И.В., Романова А.Т.</b> ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАДРОВОЙ ПОТРЕБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ КАК ОСНОВА ИХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	27
<b>Михненко О.Е., Ильин В.В.</b> О ПОКАЗАТЕЛЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ КОРПОРАЦИИ	35
<b>Перебатова Е.А.</b> СВЯЗЬ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ КОМПАНИЙ С ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ	39
<b>Рассказова Е.Е.</b> ОЦЕНКА УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА	45
<b>Романова А.Т., Бабан С.М., Гусева А.И.</b> ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ПОТЕНЦИАЛА ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ УСЛОВИЯМ ЭКСПЛУАТАЦИИ	51
<b>Романова А.Т., Выгнанова М.А.</b> УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОДИНАМИЧНОЙ СРЕДЫ	61
<b>Романова А.Т., Насонова И.С.</b> РАЗВИТИЕ МОЩНОСТЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ	68
<b>Федоренко А.Д.</b> ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ УСТОЙЧИВЫМ СТРАТЕГИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ КОМПАНИИ	73

## ЭКОНОМИКА

УДК 331.5

### ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДА КАК ЭЛЕМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТЬЮ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

### INCREASE OF LABOR EFFICIENCY AS AN ELEMENT OF MANAGEMENT OF STABILITY OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF PRODUCTION AND ECONOMIC SYSTEM

Алексеев А. М.\*

*В статье рассматривается взаимосвязь между эффективностью производственно-экономических систем и созданием высокопроизводительных рабочих мест.*

*The article discusses the relationship between the efficiency of production and economic systems and the creation of high-performance jobs.*

**Ключевые слова:** производственно-экономические системы, персонал, высокопроизводительные рабочие места, производительность труда, инновационные технологии.

**Key words:** production and economic systems, personnel, high-performance workplaces, labor productivity, innovative technologies.

DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-5-8

Одним из важнейших ресурсов, используемых интегрированными производственно-экономическими системами, является персонал. Производительность и эффективность труда влияют на результативность и устойчивость производственно-экономического комплекса.

Передовые технологии, применяемые в деятельности производственно-экономических систем, способствуют увеличению числа высокопроизводительных рабочих мест.

---

\* Алексеев А. М. к.э.н., доцент кафедры «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)  
Aleksenko A. M. PhD in Economics, Associate Professor of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow,

О необходимости создания высокопроизводительных рабочих мест было сказано в Указе Президента РФ «О долгосрочной государственной экономической политике» №596 от 07.05.2012г. Основная задача заключается в «создании и модернизация 25 млн. высокопроизводительных рабочих мест к 2020 году» [8], одновременно с этим, производительность труда должна быть увеличена в 1,5 раза по сравнению с 2011 годом.

В соответствии с национальной программой, были определены следующие основные цели [9]:

- рост производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики не ниже 5% в год;
- привлечение к участию в реализации указанной национальной программы не менее 10 субъектов Российской Федерации ежегодно;
- вовлечение в реализацию указанной национальной программы не менее 10 тыс. средних и крупных предприятий базовых несырьевых отраслей экономики.

Для достижения поставленных целей предлагается повысить интерес к внедрению и использованию «передовых управленческих, организационных и технологических решений» [9], «сократить нормативно-правовые и административные ограничения, препятствующие росту производительности труда, а также заместить устаревшие и непроизводительные рабочие места» [9].

Решение поставленной задачи влечет за собой следующие положительные последствия:

1. Повышение эффективности компаний, как следствие, увеличение прибыли и рост налоговых поступлений в региональные и федеральный бюджеты;
2. Поддержание стабильности на рынке труда, снятие социальной напряженности, увеличение заработной платы, а как следствие, улучшение качества жизни;

3. Развитие инновационных и передовых технологий, повышение уровня автоматизации труда, способствующих росту производительности труда;

4. Активное взаимодействие органов власти, бизнес и научного сообщества с целью создания благоприятных условий для роста высокопроизводительных рабочих мест.

Таким образом, в работе предлагается ряд производственно-экономических инструментов и показателей, характеризующих изменение уровня устойчивости производственно-экономической системы на основе характеристик высокопроизводительных рабочих мест.

### Литература:

1. Алексеенко, А.М. Проблемы саморегулирования производственно-экономических систем / А.М. Алексеенко // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 11 (58). – С. 146-147.

2. Выгнанов, А.А. Социально-экономическая эффективность проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей: Учебное пособие. / А.А. Выгнанов, А.Т. Романова – М.: «ИД «Магистраль»», 2016.

3. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.

4. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" / О.Е. Михненко, В.В. Ильин // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте - источник развития и конкурентоспособности национальной экономики Труды конференции. 2018. – С. 102-108.

5. Рассказова Е. Е. Влияния технико-технологических факторов хозяйственной деятельности транспортной компании на составляющие



инновационного потенциала [Текст] / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 74-81.

6. Романова А.Т., Насонова И.С. Оценка развития мощностей предприятий-изготовителей оборудования на примере транспортного машиностроения: научно-практический журнал «ВЕСТНИК МГЭИ № 1». – М.: АНО ВО МГЭУ, 2018, – С. 75 – 79.

7. Романова, А.Т. Экономическое обоснование временных интервалов в получении информации о процессах в бизнес- структурах / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова // В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. – С. 217-218.

8. Указ Президента РФ «О долгосрочной государственной экономической политике» №596 от 07.05.2012г.

9. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года”.

УДК 338

## ВЛИЯНИЕ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ НА ПЛАТЕЖНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ТРАНСПОРТА

## THE IMPACT OF THE DIGITAL ECONOMY ON PAYMENT MECHANISMS OF TRANSPORT

*Воронцова С.В.\**

*В работе анализируются основные направления реорганизации платёжного механизма оплаты грузовых и пассажирских перевозок на рынке транспортных услуг.*

*The paper analyzes the main directions of the reorganization of the payment mechanism for the payment of freight and passenger transportation in the transport services market.*

**Ключевые слова:** *электронные расчёты и платежи, платёжные системы, электронный документооборот.*

**Key words:** *electronic calculations and payments, payment systems, electronic document management.*

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-9-13**

В рамках реализации национального проекта «Цифровая экономика»[6], реализуется задача углубления сотрудничества в сфере электронной коммерции и торговли услугами, расширяется кооперация в инвестиционной и технико-экономической сферах, реализуются крупные стратегические проекты, упрощаются торговые и инвестиционные процедуры в целях формирования благоприятных условий для торгово-экономического сотрудничества.

В 2019 года пять ведущих российских компаний РЖД, "Росатом", "Ростех", "Ростелеком" и Сбербанк подписали соглашения о намерениях по развитию новых технологий. Это технологии распределенного реестра,

---

\***Воронцова С.В.** к.ю.н., доц., доцент кафедры «Правового и таможенного регулирования на транспорте» ФГБОУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

**Vorontsova S.V.** Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Legal and Customs Regulation on Transport, MADI

квантовых сенсоров, новых поколений узкополосной беспроводной связи для «интернета вещей» и связи ближнего и среднего радиусов действия, а также новых поколений подвижной беспроводной связи (5G). Развитие и внедрение передовых цифровых технологий является залогом конкурентоспособности транспортных компаний России на мировом рынке. Подписанные документы предусматривают проработку конкретных мер, направленных на создание и продвижение цифровых продуктов. Совместно с государством, разработчиками, производителями, инвестиционным сообществом предстоит определить практические шаги, результатом которых станет широкое внедрение этих технологий в жизнь страны.

Однако, пока ход кассового исполнения этого проекта составил около 7%. С точки зрения экспертов, только у 4% российских компаний есть стратегия цифровой трансформации [5].

Сейчас у России есть возможность занять лидирующую позицию в области развития технологии беспилотного транспорта, т.к. этот рынок только формируется. Однако, необходимо создать систему обеспечения активной безопасности на дорогах, ее стандартизации, регламентации процедуры по ее сертификации, а также системы стимулирования массового использования системы активной безопасности возможностью применения льготных тарифов по ОСАГО.

Одним из направлений внедрения цифровой экономики в народное хозяйство является развитие электронного документооборота. Это в свою очередь определяет необходимость проведения мероприятий, направленных на обеспечение безопасности использования цифровой подписи. Например, внедрение системы «облачной» цифровой подписи, сделает использование цифровой подписи безопаснее и дешевле. Также актуальным является внедрение кадрового электронного документооборота, широкого спектра представления электронных финансовых услуг, развитие механизма удаленной идентификации, хранения электронных документов и цифровых финансовых

активов, краудфандинг, предоставление нотариальных услуг в электронном виде. Все это требует внесения системных изменений в законодательство.<sup>†</sup> На настоящее время действует только Федеральный закон № 424632-7 «О внесении изменений в части первую, вторую и статью 1124 части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации», в котором закрепляется определение «цифровое право» (юридический аналог термина «токен»), введением статьи 141.1 ГК РФ «Цифровые права».

Этот закон является основополагающим для регулирования товарооборота правоотношений в цифровой экономики, которая обозначена Президентом РФ как приоритетное направление развития в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации от 20 февраля 2019 года. Законом закрепляется в гражданском законодательстве несколько базовых положений о новых цифровых объектах экономических отношений. Фактически эти объекты создаются и используются и в России и за рубежом, но российским законодательством не регламентировались, поэтому лица, приобретающие такие объекты, а также их кредиторы и наследники могли оказаться без правовой защиты. Закон позволит обеспечить правовые условия для совершения и исполнения сделок в цифровой среде, для предоставления защиты гражданам и организациям по таким сделкам.

По доле цифровой экономики в ВВП лидируют США и Китай. В 2015 году доля цифровой экономики в этих странах составила 10,9% и 10% от ВВП соответственно. По мнению экономистов, Россия сегодня по уровню внедрения цифровых технологий находимся в начале длинного пути (примерно 4% от уровня ВВП), и только к 2025 году, если будет активно развиваться цифровая экономика, Россия догонит страны-лидеры. По отдельным направлениям

---

<sup>†</sup> В настоящее время действуют: Федеральный закон от 26.07.2017 N 187-ФЗ "О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации"; Федеральный закон "Об электронной подписи" от 06.04.2011 N 63-ФЗ; Федеральный закон "О кредитных историях" от 30.12.2004 N 218-ФЗ; Федеральный закон "О персональных данных" от 27.07.2006 N 152-ФЗ; Федеральный закон "Об информации, информационных технологиях и о защите информации" от 27.07.2006 N 149-ФЗ и др.

Россия является лидером. Целый ряд банковских и муниципальных сервисов, которые реализованы, в частности, в Москве, соответствуют мировому уровню технологии. Даже, более того, по целому ряду сервисов аналогов в мире нет[4].

Вступая в новую эпоху международных отношений необходимо ориентироваться на долгосрочное развитие отношений.

Содержание таких отношений будет формироваться в русле следующих целей и направлении защиты ключевых национальных интересов, обеспечения безопасности, суверенитета и территориальной целостности, что обеспечивается координацией в вопросах сопряжения национальных стратегий развития, расширения взаимовыгодного торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества.

### **Литература:**

1. Воронцов, Ю.С. Исторический анализ влияния развития системы электронных расчетов и платежей на экономическую деятельность транспортных компаний / Ю.С. Воронцов // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 33-36

2. Воронцова, С.В. Экстремизм как угроза национальной безопасности / С.В. Воронцова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. 2017. № 1. – С. 11-17.

3. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.

4. Герман Греф Выступление на Всероссийском молодежном образовательном форуме "Территория смыслов". С-Петербург.2019.//ТАСС,

5. Портал «Будущее России. Национальные проекты.» Интернет-ресурс.

6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017г. No 1632-р «Об утверждении программы "Цифровая экономика Российской Федерации".

7. Рассказова, Е.Е. Вопрос национальной безопасности в рамках российско-китайских торгово-экономических отношений // А.П. Мулюкин, Е.Е. Рассказова // В сборнике: Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность Труды III Международной научно-практической конференции. Под ред. Р.А. Кожевникова, Ю.И. Соколова, З.П. Межох. Москва, 2018. – С. 231-232.

8. Романова, А.Т. Экономическое обоснование временных интервалов в получении информации о процессах в бизнес-структурах / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова // В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. – С. 217-218.

УДК 330

## ИНТЕГРАЛЬНАЯ ОЦЕНКА ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

## INTEGRAL ASSESSMENT OF LABOR POTENTIAL OF THE ENTERPRISE

Гришина Н.В.\*

*В статье рассматриваются подходы к принятию управленческих решений по повышению производительности труда в современных предприятиях. Предложены модели трудового потенциала предприятия и индивидуального трудового потенциала работника. Представлен механизм реализации модели кадрового контроллинга.*

*Some approaches to making of HR-decisions to increasing of productivity in modern companies are considered in the article. A models of labor potential of enterprise and individual labor potential are developed here. The method of realization of the model of personnel controlling is presented in the article*

**Ключевые слова:** *производительность труда, человеческие ресурсы, контроллинг, трудовой потенциал.*

**Key words:** *labor productivity, human resources, controlling, labor potential.*

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-14-18**

Одним из главных факторов обеспечения эффективности управления современными предприятиями является человеческие ресурсы. Наиболее актуальны исследования в области развития способов интеграции ключевых направлений финансово-экономического анализа с поведенческой экономикой и отраслевой психологией, которые стремятся разработать инструменты управления приростом добавленной стоимости, увеличением

---

\* Гришина Н.В. старший преподаватель кафедры «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [NaDi249@yandex.ru](mailto:NaDi249@yandex.ru)

Grishina N. V. Senior Lecturer of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow, e-mail: [NaDi249@yandex.ru](mailto:NaDi249@yandex.ru)

производительности труда, расширить возможности и средства реализации стратегии устойчивого развития предприятия.

Трудовой потенциал предприятия (далее ТПП) состоит из совокупности индивидуальных трудовых потенциалов работников (ИТП), задействованных в производственном процессе. Для повышения уровня ИТП и применения резервов трудового потенциала работников необходимо развитие всех его компонентов – улучшение здоровья работника, повышение уровня его образования и квалификации, развитие социальных навыков.

Каждый компонент ТПП характеризуется группой финансово-экономических, технико-технологических и/или социально-психологических факторов, которые положительно или отрицательно влияют на эффективность  $X_{\text{квал}}$ ,  $M$  и  $T$ . Данные факторные переменные берутся из статистической отчетности компании и выражены набором числовых показателей.

Для оценки ТПП предлагается следующая процессная модель:

$$ТПП = \langle X_{\text{квал}}, M, T \rangle,$$

(1)

где  $X_{\text{квал}}$  – средний уровень квалификации работников компании;

$M$  – текущая оснащённость компании материальными ресурсами;

$T$  – средняя трудоемкость производственных процессов компании.

Уровень индивидуального трудового потенциала  $j$ -го работника предложено определять на основе следующего выражения:

$$ИТП = \left( \frac{x_{\text{квал}_j}}{x_{\text{квал}_0}} \right) \left( \frac{m}{\mu} \right) \left( \frac{\Delta \tau}{\tau} \right),$$

(2)

который включает показатели:



1) относительную квалификацию  $j$ -го работника  $X_{\text{квал}_j} / X_{\text{квал}_0}$ , где  $X_{\text{квал}}$  – уровень квалификации  $j$ -го работника,  $X_{\text{квал}_0}$  – средний уровень квалификации молодых специалистов, только что получивших высшее специальное образование по данному профилю деятельности,

2) относительную обеспеченность материальными ресурсами  $m/\mu$ ,  $m$  – текущая обеспеченность  $j$ -го работника материальными ресурсами для эффективного выполнения его должностных обязанностей,  $\mu$  – оптимальная оснащенность необходимыми ресурсами работников предприятия,

3)  $\Delta\tau/\tau$  – относительную величину затрат времени ( $\Delta\tau$ ), характерную для  $j$ -го работника, на выполнение его должностных обязанностей в сравнении с их нормативной трудоемкостью ( $\tau$ ).

В оптимальных условиях уровень индивидуального трудового потенциала  $j$ -го работника зависит только от уровня квалификации работника:

$$ИТП = \max ИТП = \frac{X_{\text{квал}}}{X_{\text{квал}_0}} \quad \text{при} \quad \frac{m}{\mu} = 1 \quad \text{и} \quad \frac{\Delta\tau}{\tau} = 1$$

(3)

Повышение производительности труда персонала возможно при условии:

- обеспечения необходимых условий труда;
- соответствия квалификации работника выполняемой работе/занимаемой должности;
- мотивации персонала к повышению квалификации;
- воспроизводства качественно новой рабочей силы;
- оптимизации соотношения численности работников и рабочих мест;
- оптимизации технологических процессов;
- эффективного использования рабочего времени как по продолжительности, так и по интенсивности.

Для оптимизации процессов оценки персонала необходимо решить следующие задачи:

1. разработать и внедрить систему ключевых показателей эффективности, которая, во-первых, соответствует стратегическому плану предприятия, во-вторых, способна оценить эффективность каждого отдельного подразделения и конкретного работника предприятия;

2. внести изменения в систему оплаты труда персонала, а именно в алгоритм начисления премиальной части заработной платы.

Для ее решения необходимо внедрять программы по повышению качества человеческих ресурсов организации, развитию трудового потенциала (индивидуального и группового) и росту производительности труда [2]. Реализация данных мероприятий позволит улучшить основные экономические результаты предприятия.

Реализация программы по повышению качества человеческих ресурсов предприятия и росту производительности труда требует детального анализа для разработки управленческих решений по управлению персоналом адекватных условиям функционирования предприятия[3], [6].

Разработанная модель кадрового контроллинга базируется на системе сбалансированных показателей и ключевых показателей эффективности, что дает возможность сделать прогноз и проанализировать будущие изменения всего состояния и отдельных параметров системы управления персоналом, происходящих в результате принимаемых управленческих решений.

### **Литература:**

1. Алексеенко, А.М. Основные задачи и проблемы построения системы контроллинга на предприятии / А.М. Алексеенко // Вестник Института

дружбы народов Кавказа Теория экономики и управления народным хозяйством. 2017. № 1 (41). – С. 16.

2. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.

3. Гришина, Н.В. Повышение эффективности производственно-экономических систем на основе комплексной оценки индивидуального трудового потенциала / А.Т. Романова, Н.В. Гришина, С.А. Голубенкова// Вестник московского гуманитарно-экономического института. — 2018. — №3. — С. 73-79.

4. Гришина, Н.В. Поддержание профессиональной надежности человеческих ресурсов на железнодорожном транспорте / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №5. — С. 102-104.

5. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО «Российские железные дороги» / О.Е. Михненко, В.В. Ильин Повышение производительности труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономики // Труды третьей национальной научно-практической конференции (РУТ(МИИТ) -16 мая 2018). М.: РУТ (МИИТ), 2018. – с. 102-108.

6. Рассказова, Е.Е. Факторная модель анализа производительности труда на железнодорожном транспорте / Е.Е. Рассказова. Повышение производительности труда на транспорте - источник развития и конкурентоспособности национальной экономики //Труды Второй национальной научно-практической конференции. – М.: ООО ЦЕНТР «ТРАНСПОРТ». — 2017. — С. 159-161.

УДК 338

## ГЕОПОЛИТИКА ТРАНСПОРТА - КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ НАУЧНОГО ДИСКУРСА

## TRANSPORT GEOPOLITICS - CONCEPTUALIZATION OF SCIENTIFIC DISCOURSE

Егоров В.Г.\*

*В работе рассмотрены узловые вопросы новой отрасли знания «Геополитика транспорта»: даны определения ее объекта и предмета, структуры, узловых понятий и категорий. Сопровождаемые теоретические положения актуальный материал, характеризующий динамику геополитической реальности, места и роль транспортных коммуникаций в ее развитии.*

*The paper discusses the key issues of the new branch of knowledge "Transport Geopolitics": the definitions of its object and subject, structure, key concepts and categories are given. Accompanied theoretical provisions relevant material characterizing the dynamics of geopolitical reality, the place and role of transport communications in its development.*

**Ключевые слова:** геополитика, геополитика транспорта, транспортные коммуникации, транспортная политика, мировая транспортная система, международные транспортные коридоры, логистические мультимедийные центры.

**Key words:** geopolitics, geopolitics of transport, transport communications, transport policy, world transport system, international transport corridors, logistics multimedia centers.

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-19-26**

Отрасль политической науки, включающая географические, естественные коннотации прочно вошла в круг академических дисциплин под

---

\* **Егоров В.Г.** д.и.н., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой «Международные отношения и геополитика транспорта», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

**Egorov V.G.** Doctor of Historical Sciences, Doctor of Economics, Professor, Head of the Department "International Relations and the Geopolitics of Transport", RUT (MIIT), Moscow

наименованием «геополитика». Коль скоро центральным вопросом политики является вопрос о власти, предмет геополитики составляет распространение политического влияния на территории [4. с. 66]. Одним из важнейших механизмов управления территориями, на значимость которого обратили внимание классики геополитики, являются транспортные коммуникации. Возможность свободного перемещения в рамках единого суверенного государства, обеспечивающего формирование национальных рынков и единого социокультурного пространства, способствует укреплению государственности или напротив (в случае отсутствия такового) создает центростремительные векторы и приводит к дисфункции государства как социального института.

Первым проблему морских коммуникаций озвучил американец Альфред Тайер Мэхэн. Вопреки бытовавшему представлению о море как естественном препятствии, обеспечивающем безопасность страны, теоретик мореплавания видел в таковом преимущество, создающее возможность интенсивного обмена материальными и культурными ресурсами. Владение морем А. Мэхэн рассматривал в качестве действенного средства геополитики: свобода и препятствия мореплаванию, по его мнению, могли оказывать серьезное влияние на расстановку политических сил в конкуренции за пространство [3. с. 45]. Особую роль железных дорог в формировании евразийской континентальной идентичности отмечал Х. Дж. Маккиндер [2].

Теоретически отчетливо высказался по поводу значения транспорта в геополитике К. Хаусхофер. «Итак, именно развитие коммуникаций показывает, - писал он, - все же постоянную переоценку таких кажущихся долговременными в своем значении запечатленных географических факторов благодаря динамическому моменту в политической географии и антропогеографии и оправданность стремления это подверженное благодаря людям непрерывным изменениям значение – при заблуждениях или слишком упорной точке зрения могущих стать пагубными для целых государств и

народов – также относить главным образом на счет людей, оценивать геополитически и признавать их примат во время огромных трансформаций человеческих образований» [4. с. 91]. Установление «прямой транзитной связи» через налаживание железнодорожного сообщения вдоль тихоокеанского побережья К. Хаусхофер считал неременным условием формирования «панамериканского мышления», трассу Кап-Каир фактором «панафриканского единства», Транссибирскую магистраль, Шелковый путь – механизмом Евразийской идентичности, а отсутствие «убедительных панидей в сфере коммуникаций» (на момент написания им работы) расценивалось препятствием на пути складывания пан-Евразийского и пан-Австралийского сообщества [4. с. 92-93].

Тесная взаимообусловленность территориальной идентичности, политики и транспорта, связывающего единое пространство, создающего предпосылки региональной и глобальной интеграции, актуализируется академическим дискурсом синкретической дисциплины геополитики транспорта. Объектом этой науки является процесс трансформации силовых направляющих политического влияния на большие и малые территории, обусловленный развитием транспортных коммуникаций.

Развитие транспортного сообщения, во-первых, может являться результатом направленной деятельности политического класса, преследующего как цели укрепления внутреннего единства страны, так и распространения влияния на территории, находящиеся за пределами суверенных границ; во-вторых, таковая может быть обусловлена разноплановыми стратегиями: распространения социокультурного пространства, экономическими и, наконец, политическими интересами и предпочтениями. Поэтому ориентированная на развитие транспорта деятельность правительства определяется понятием транспортной политики. Таким образом, предметом дисциплины геополитика транспорта является транспортная политика, направленная на продвижение

корпоративного, национального, регионального влияния на территории или пространства.

Долгосрочными геополитическими целями развития транспорта, требующими научного осмысления, можно считать обусловленную множеством факторов, в том числе, сменой естественного климатического цикла, стратегию освоения Северного морского пути или космических средств коммуникации.

В отличие от других дисциплин гуманитарного цикла, геополитика транспорта связана не только со смежными социальными науками, но и естественно-научными. Например, для определения российской границы в Арктике, а, следовательно, акватории Северного морского пути пришлось провести глубинное исследование берегового шельфа, что позволило подготовить документы в ООН, в случае признания которых территориальные воды России на Севере значительно расширят свои пределы [1].

Важными составляющими геополитики транспорта являются естественные условия, опосредующие не только объективные возможности формирования транспортных коммуникаций, но и политические факторы, так как генезис значительной части надгосударственных, государственных и этнических идентичностей был связан с таковыми.

Геополитика транспорта, как и любая другая научная дисциплина, имеет свой особый понятийно-категориальный аппарат. Наиболее емкое ее понятие мировой транспортной системы подразумевает систему глобальных транспортных коммуникаций всех видов и направлений, включая национальные, транснациональные, региональные и трансконтинентальные сообщения. В прочтении этого понятия национальные, суверенные коннотации уходят на второй план, и актуализируется его глобальное содержание, в котором всеобщее не сводится к простому сложению элементов, входящих в систему, а рассматривается как феномен, наделенный особым системным

качеством, имеющим значение для всей планетарной цивилизации. Именно во всеобщем контексте мировая транспортная система обретает геополитическое значение, выходящее за пределы национальных суверенитетов. Отраслевой набор глобального транспорта именуется понятием виды мирового транспорта. Виды глобального транспорта – это понятие, имеющее в контексте рассматриваемой дисциплины коннотации далеко выводящие за рамки простого сложения количественных показателей транспортных средств, находящихся в распоряжении отдельных стран.

В артикуляции геополитики понятие видов транспорта обретает всеобщее звучание. В условиях коммуникационной революции каждая национальная транспортная система интегрируется в единое целое и становится интерактивным элементом глобального транзита. Кроме того, современные транспортные технологии предполагают использование в доставке пассажиров или грузов нескольких видов транспорта, а, следовательно, создаются условия для преодоления функциональных границ отдельных отраслей транспорта. Постепенно стираются особенности, породившие резкие отличия территорий континентальных и имеющих выход к морю, с пересеченным и равнинным ландшафтом.

Понятие виды мирового транспорта имеет подвижное содержание, отражающее динамику соотношения транспортных отраслей, появление технологий, позволяющих расширить круг традиционных видов транспорта, разнотемпный характер их развития. Общепринятая структура мирового транспорта включает сухопутный, водный, воздушный транспорт. В свою очередь, сухопутный транспорт включает железнодорожный, автомобильный и трубопроводный.

Важное содержание дисциплины «геополитика транспорта» охватывается понятием Международные транспортные коридоры (МТК). Также как и понятие мировой транспортной системы, его сущностный смысл выходит за



пределы национальных юрисдикций, хотя именно таковые являются источником их имплементации. Международные транспортные коридоры – это транспортные направления, связывающие несколько государств многовидовой системой сообщения и обеспечивающее облегченный транзит грузов и пассажирских перевозок. Наиболее развитая система международных транспортных коридоров сформирована в европейской части Европейского континента.

Часто употребляемым понятием геополитики транспорта является термин логистические мультимодальные центры, обозначающий многофункциональные пункты международного транспортного сообщения, выполняющие роль его инфраструктурного обеспечения. Несмотря на то, что мультимодальные центры формируются на территории суверенного государства, его логистическое значение далеко не сводится к обеспечению транспортных потребностей отдельной страны и обеспечивает региональные или даже мировые транспортные коммуникации. Геополитика транспорта не ограничивается использованием специфического понятийно-категориального аппарата и широко применяет научные термины, заимствованные из геополитики, теории международных отношений, политологии, права и т.д.

Содержание геополитики транспорта не статично, но динамично развивается 1) по мере совершенствования транспортных средств; 2) вследствие быстро меняющегося мирового политического ландшафта; 3) изменений мирового ресурсного потенциала. Подвижность геополитики транспорта хорошо иллюстрируют данные о намерениях развития трубопроводного транспорта Туркменистана и реального его положения, обусловленное материальными возможностями этого поставщика углеводородного сырья на мировой рынок, политическими факторами и конъюнктурными соображениями

Геополитика транспорта рассматривает прежде всего политические механизмы влияния на состояние и перспективу развития транспортных коммуникаций. Нередко борьба за контроль над транспортными коммуникациями приводит к прямому военно-политическому противостоянию и даже вооруженным конфликтам. Не случайно объектом обострения международных отношений становятся важнейшие глобальные направления транспортного транзита, так как являются особенно чувствительными, с точки зрения влияния на национальные интересы.

Вместе с динамично меняющимся мировым политическим ландшафтом, трансформацией облика планетарной цивилизации, вступающей в эпоху постмодерна, актуализацией последствий глобальной коммуникационной революции, растет потребность в научной рефлексии происходящего, неизбежно обуславливающей расширение круга академических дисциплин. Одним из трендов, расширяющих масштабы научного поиска, становятся формирующиеся дисциплины, предметы исследований которых до настоящего времени вполне укладывались в и без того емкую отрасль научных знаний – геополитику. В академический и научный дискурсы все прочнее входят такие направления, как геоэкономика, геоэнергетика и, наконец, геополитика транспорта, сосредоточивающая внимание на транспортной составляющей формирования геополитической реальности. Способные «сжимать» и расширять ее пределы транспортные коммуникации, очевидно, приобретают в современном миропорядке одно из основополагающих значений.

В докладе приведены иллюстрации поднятых вопросов.

### **Литература:**

1. Карапетянц И. В., Кислицына Н. Ф., Егоров В. Г. Международные транспортные организации. СПб: Алетейя. 2019. 168 с.

2. Маккиндер Х. Дж. Географическая ось истории. - [http://www.polisportal.ru/files/File/publication/Starije\\_publicacii\\_Polisa/MN/1995-4-Makkinder-Geografi4eskaja\\_os\\_istorii.pdf](http://www.polisportal.ru/files/File/publication/Starije_publicacii_Polisa/MN/1995-4-Makkinder-Geografi4eskaja_os_istorii.pdf) (дата обращения: 17.07.2019)
3. Мэхэн, Альфред Тайер (Mahan, Alfred Tyer) Влияние морской силы на историю 1660-1783. СПб: Terra Fantastica. 2002. 634 с.
4. Хаусхофер К. Ратцель Ф. Теория «жизненного пространства». М.: Алгоритм. 2019. 240 с.

УДК 330

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ КАДРОВОЙ ПОТРЕБНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ КАК ОСНОВА ИХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

## ENSURING THE PERSONNEL NEED FOR TRANSPORT COMPANIES AS THE BASIS FOR THEIR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

*Карапетьяниц И.В.\**

*Романова А.Т.\*\**

*В работе представлен анализ образовательных систем стран мира, их бюджетной поддержки, связь финансирования направлений и циклов Кондратьева. Показаны происходящие изменения востребованности в специалистах разных направлений и уровней, в том числе, в системе транспортного образования.*

*The paper presents an analysis of the educational systems of the countries of the world, their budget support, the relationship of financing the directions and cycles of Kondratiev. Shows the ongoing changes in demand in specialists of different directions and levels, including in the system of transport education.*

**Ключевые слова:** *устойчивость развития, кадровые потребности, фазы жизненного цикла технологии, циклы Кондратьева.*

**Key words:** *sustainability of development, staffing requirements, phases of the technology life cycle, Kondratiev's cycles.*

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-27-34**

Социально-экономическая политика определяет условия и темпы экономического роста. Образование как её составная часть является одной из систем, обеспечивающих устойчивый экономический рост.

---

\* **Карапетьяниц И.В.** д.и.н., проф., проф. кафедры «Международные отношения и геополитика транспорта» ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва

\*\* **Романова А.Т.** д.э.н., проф., заведующий кафедрой «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

**Karapetyants I.V.** Doctor of History, Professor, Professor of the Department of International relations and geopolitics of transport RUT (MIIT), Moscow

**Romanova A.T.** Doctor of Economics, Professor, Romanova A.T. Doctor of Economics, Professor, head of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

В работе представлен анализ социально-экономического развития стран мира и России, финансирования системы образования, который показал, что рост бюджетных расходов на цели образования происходит на этапе спада деловой активности. Это приводит к активизации процесса инвестирования в те сферы, которые являются источником будущего экономического роста, к которой относится образовательная сфера. Определив ретроспективную связь финансирования отрасли образования и "циклов Кондратьева", доминирования технологического уклада, выдвинута гипотеза о том, что устойчивую динамику увеличения бюджетных расходов на цели образования можно ожидать после 2020 - 2025 гг.

Российская система образования в большей степени отнесена к «государственной модели».

Экономический рост требует, прежде всего, улучшения существующей образовательной системы. Это включает как экономические, так и правовые рычаги воздействия, которые должны сочетаться со стратегией государства по привлечению инвестиций в данную сферу через предложение налоговых льгот инвесторам, подготовку специалистов по заказам предприятий и т.д. В работе предложено оценивать степень согласованности образовательного рынка и рынка труда по величине нетрудоустроенных выпускников ВУЗов. Региональная несогласованность в транспортной сфере колеблется от 8 до 27%.

Трудности, возникающие на рынке труда, во многом связаны с несоответствием квалификационных и качественных характеристик специалиста с высшим и специальным и средним и профессиональным образованием спросу на рабочую силу..

Система образования связывает рынок образовательных услуг и рынок труда. Транспортное образование – соответственно рынок образовательных услуг в области транспорта и транспортный сегмент рынка труда. Кроме того,

поставщиками специалистов, которые идут в транспортную отрасль, являются учебные заведения других отраслевых направленностей.

Отраслевые министерства, в том числе министерство транспорта, формируя стратегию и политику развития транспортного комплекса и оценивая её реализацию, принимают решение в отношении обеспечивающих запланированное развитие кадровых потребностей и их удовлетворения учебными заведениями. Показано опосредованное влияние Минтранса, направленное на изменение институциональной системы. Эти изменения должны повысить престиж профессий, актуальных для будущих периодов развития национальной экономики, и повысить интерес абитуриентов и их семей к соответствующим направлениям и профилям обучения.

Инструментом принятия эффективных управленческих решений на отраслевом и государственном уровне, а также на уровне образовательных организаций, является:

- Мониторинг отраслевых кадровых потребностей в отечественных и зарубежных хозяйствах;
- Формирование необходимой и достаточной системы статистических данных для отображения процессов и показателей, характеризующих удовлетворение требований транспорта в адекватных фазах технологического цикла кадровых потребностях;
- Выявление наиболее значимых факторов в управлении обеспечением кадровых потребностей транспорта;
- Формирование рекомендаций по максимизации спроса и предложения на рынке образовательных услуг, а также на рынке труда;
- Формирование условий, позволяющих усилить роль транспорта и транспортного образования при образовании регионально-отраслевых кластеров.

Качество рабочей силы определяется знаниями, навыками, умениями, которые необходимы работнику при выполнении соответствующих функций. Для этого:

- Устанавливаются требования к набору знаний, навыков, умений, т.е. компетенций в соответствии с характером производства;
- Необходима согласованность динамики требований с динамикой производства, технологического цикла;
- Требования к компетенциям и, следовательно, к образовательным программам соответствующих направлений и профилей обучения должны формироваться с опережением: для среднего профессионального образования на 3-4 года, для высшего – на 5-6 лет;
- Компетенции должны соответствовать требованиям к качеству рабочей силы. Последняя – фазе технологического цикла. Эти нормы формируются государством, в виде профессиональных стандартов специалиста.

Потребность в специалистах, соответствующих фазам нового технологического этапа, идёт вместе с развитием транспортной системы, опережая его на время подготовки специалистов каждого уровня транспортного образования.

Пропорция между подготовкой специалистов, соответствующих работе в рамках предшествующей, «устаревающей», технологии или базовых технологий подотрасли, и подготовкой специалистов «будущих» технологий определяется фазами их жизненного цикла. Скорость перехода в новую фазу технологии, её продолжительность определяют объёмы потребности специалистов в «будущих» и «устаревающих» технологиях.

Имеющий место спад востребованности в выпускниках с высшим образованием объясним двумя процессами на транспортном рынке труда и образования. Во-первых, влияет оперативная динамика среды, которая

обусловлена уровнем дохода населения, конкуренцией ВУЗ'ов и рядом других факторов. Она имеет краткосрочный характер. Во-вторых, идут процессы технологических изменений, которые носят средне- и долгосрочный характер. Они определяются новыми технологиями и «втягиванием» хозяйствующих субъектов национальных экономик в эти технологии. Этот процесс отражён в работах Кондратьева Н. Д., Глазьева С. Ю. и в др.

Изменение динамики и продолжительности фаз подготовки и востребованности специалистов, соответствующих уровню инновационного развития, требует наличия проектов и увеличения объёмов финансирования всех этапов проектов. Если обозначить долю специалистов со средним профессиональным образованием  $\alpha^{\text{СПО}}$  и долю специалистов рабочих профессий в общей численности обучаемых  $\alpha^{\text{РП}}$ , то из анализа следует, что в  $\alpha^{\text{СПО}}$  и  $\alpha^{\text{РП}}$  существует падающая величина доли специалистов по «устаревающим» технологиям и возрастающая – по «будущим» технологиям. В связи со сказанным, интенсивный рост  $\alpha^{\text{РП}}$  и менее интенсивный рост или даже снижение  $\alpha^{\text{СПО}}$  (в национальном хозяйстве или в отдельных отраслях) указывает на устаревание технологий, снижение потребности общества в подготовке таких специалистов и необходимость ориентации на новые технологические потребности. Снижение доли специалистов с высшим образованием -  $\alpha^{\text{ВО}}$  по всей системе образования или существенное замедление её роста показывают, что национальное хозяйство входит в новую фазу – фазу устаревания или даже упадка прежней технологии и зарождения и развития новой. При этом потребность в подготовке специалистов по рабочим профессиям существенно и быстрыми темпами растёт в новых «будущих» технологиях и менее быстро, но имеет рост, по «устаревающим» - с перспективой падения этой доли.

Анализ статистических данных по характеру образовательного процесса позволяет сделать вывод, что падение  $\alpha^{\text{ВО}}$  имеет объективный и достаточно



долгосрочный характер. Преодолеть это можно в краткосрочном периоде, повышая имидж ВУЗ'а, развивая и продвигая его научные достижения. Однако в средней и долгосрочной перспективах доля отраслевого обучения зависит от места отрасли в новом технологическом цикле. В этом плане транспорт имеет вечную и ведущую роль. А железнодорожный транспорт - до тех пор, пока перемещаемые объекты должны сохранять свою форму и содержание.

В социально-экономических системах имеют место тенденции сокращения доли специалистов с высшим образованием и крен к выпуску специалистов с рабочими профессиями и с уровнем средней профессиональной подготовки. Но эти специалисты другого плана, так как их подготовка ориентирована на высокие технологии. Их доля в общем количестве технологической подготовки возрастает.

Подготовка специалистов с высшим образованием требует также другой уровня и способностей другого качества, а также иной технологии подготовки. Качественно можно характеризовать требования к подготовке специалистов для уже существующих технологий следующим образом: знание систем, стандартов, умение проводить анализ в достаточно стандартной среде, исполнительность, достаточно узкий профессионализм.

Требования для специалистов технологий будущего определяются умением проводить анализ отраслевых систем, прогнозирование их развития, оценку рисков, оценку устойчивости и экономичности систем.

В условиях интеграционных процессов в транспортных системах таких, как формирование транспортных коридоров, единого транспортного пространства групп стран и других возникает необходимость согласования технических, технологических, экономических, финансовых и правовых подсистем участников в рамках их взаимодействия.

Кроме того, разные фазы технологического развития стран-участников интеграции ставят задачу его быстрого выравнивания. Решение этого носит

достаточно сложный и комплексный характер. Однако подготовка высоко профессиональных специалистов транспортных профессий современного уровня является базой решения проблемы.

В связи с этим, важную роль играют международные связи в образовании, которые нацелены на быстрое освоение лучшего мирового опыта в отраслевом образовании и на наиболее высокую динамику развития нового технологического цикла в транспортной отрасли.

Внедрение международных рыночных отношений в устоявшуюся систему высшего образования выгодно лишь тем странам, которые имеют избыток возможностей в предоставлении образовательных услуг и выпускают конкурентоспособных специалистов. Сокращение доли иностранных студентов из Европейских стран в России свидетельствует о потере его конкурентных позиций на мировом рынке образовательных услуг. Основной причиной международной миграции является наличие существенных межрегиональных различий на уровнях заработной платы и безработицы.

Государство посредством системы институциональных ограничений может воздействовать на интенсивность предоставления и потребления образовательных услуг, а значит, может максимизировать эффективность образовательной системы страны.

Риски, возникающие в связи с сокращением объёмов подготовки кадров транспортными ВУЗами, имеют традиционную классификацию и должны быть проанализированы с позиции участников образовательного и трудового процесса и институциональной системы. Снижение рисков каждого участника образовательного процесса положительно скажется на эффективности образовательной системы и национального хозяйства в целом. Это показано в форме аналитической зависимости и алгоритма её формирования, разработанного авторами.

## Литература

1. Алексеенко, А.М. Основные задачи и проблемы построения системы контроллинга на предприятии / А.М. Алексеенко // Вестник Института дружбы народов Кавказа Теория экономики и управления народным хозяйством. 2017. № 1 (41). – С. 16.
2. Гришина, Н.В. Поддержание профессиональной надежности человеческих ресурсов на железнодорожном транспорте / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №5. — С. 102-104.
3. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО «Российские железные дороги» / О.Е. Михненко, В.В. Ильин Повышение производительности труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономики // Труды третьей национальной научно-практической конференции (РУТ(МИИТ) -16 мая 2018). М.: РУТ (МИИТ), 2018. – с. 102-108.
4. Карапетянц, И.В. Трансформация логистических процессов в цифровой экономике / И.В. Карапетянц, Т.О. Толстых, Е.В. Шкарупета // Регион: системы, экономика, управление. 2017. № 3(38). – С. 104-110.
5. Рассказова, Е. Е. Факторная модель анализа производительности труда на железнодорожном транспорте / Е. Е. Рассказова // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономики // труды второй национальной научно-практической конференции (МГУПС (МИИТ), 25 мая 2017 г.). М.: ООО ЦЕНТР «ТРАНСПОРТ», — 2017. — С. 158-160.
6. Романова, А.Т. Базовые модели для системы управления текущими и инвестиционными затратами / А.Т. Романова, В.В. Ильин, Д.А. Мещеряков //Транспортное дело России. – 2016. -№ 5. – С. 65-67.

УДК 330.46

## О ПОКАЗАТЕЛЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ КОРПОРАЦИИ

### ABOUT INDICATORS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF CORPORATION

Михненко О. Е. \*

Ильин В.В. \*\*

*Анализируется подход к оценке устойчивого развития корпорации, связи этого процесса с показателями долгосрочной стратегии.*

*The approach to assessing the sustainable development of a corporation, the relationship of this process with indicators of a long-term strategy is analyzed.*

**Ключевые слова:** *устойчивость, стратегическое развитие, эталонное состояние.*

**Key words:** *sustainability, strategic development, reference state.*

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-35-38**

Содержание явлений, формирующих развитие корпорации, заключается, прежде всего, в переходе ее к новому качественному состоянию. Такое развитие можно наблюдать на долгосрочных горизонтах, и оно происходит как принципиально важные изменения в технико-технологической картине основного производства, увеличении мощности инфраструктуры и её элементов, в ресурсосбережении, в освоении и расширении возможностей информационно-коммуникационных технологий. С этими изменениями взаимосвязано становление и развитие новых структурно-функциональных образований в экономическом управлении, рост квалификации персонала, систем мотивации и стимулирования, систем всеобщего управления качеством, реализация экологических программ. Характеристика устойчивого развития на макроуровне дополняет указанное содержание явлений сбалансированностью в трех сферах: экономической, социальной и экологической, при этом требование сбалансированности предполагает понимание взаимосвязи качественных изменений в этих трёх сферах. Практически сбалансированного равновесного

развития достичь невозможно, поэтому остается удовлетворяться минимальными дисбалансами и их достижением. Концепции устойчивого развития соответствует мера экономического роста, эффективность в каждой из сфер, т.е. наиболее общие количественные показатели развития на макроуровне.

Для уровня отрасли или крупной корпорации, такой, как ОАО «РЖД», оценка динамики и эффективности развития, с точки зрения его устойчивости, может основываться на тех же трех компонентах: экономическом, социальном и экономическом. В период кризисов разные по отраслям и видам деятельности бизнесы демонстрируют различное поведение. Они в разной степени снижают свои активности, сохраняют, улучшают или снижают оценочные показатели деятельности. Более того, на среднесрочном горизонте на фоне общей волновой картины с падающим трендом сохраняют устойчивый и даже иногда быстрый рост. Таким образом, точки роста реально наблюдаются на фоне снижения системной эффективности на макроуровне, причем *даже* не в тех бизнесах, для которых благоприятен эффект девальвации или достигается рост импортозамещающей деятельности с условием бюджетной поддержки.

Однако объяснение указанного явления в правильно выбранной и реализуемой долгосрочной стратегии, в работающем адаптационном механизме управления в том, что ключевыми факторами успеха быстрорастущих технологических компаний стали реализация новых технико-технологических разработок, сильный коллектив разработчиков и высокое качество продукции. Наряду с инновациями, важнейшим фактором устойчивого роста становится исполнение заказов потребителей по критерию «цена-качество-сроки».

Формирование и реализация адаптационного механизма для устойчивого развития подчинено общим целям, назначению, миссии корпорации и основывается на лучшем управлении внутренними бизнес-процессами в ее основной деятельности, а с другой стороны - на активном воздействии на

внешнюю среду с целью нейтрализации факторов, снижающих устойчивое состояние и его динамику.

Устойчивое поведение транспортной компании неразрывно связано с высокими требованиями безопасности во всех ее проявлениях, начиная с безопасности технологических процессов, обеспечивающих движение поездов на сети железных дорог, и кончая экономической как условием ее выживания и развития в рамках социально-экономической системы государства. Поэтому проблемы устойчивого состояния и безопасности транспортной компании являются определяющими в выборе и тактики текущего поведения, и стратегии развития на перспективу, и эта проблема обостряется по мере усложнения производственной деятельности как большой системы, сложность которой определяется совокупностью элементов в их разнообразии, сложными связями и отношениями между элементами, сложностью выполняемых элементами функций.

Определяющим фактором экономической устойчивости транспортной компании выступает ее положение на рынке транспортных услуг, а при глубокой диверсификации собственной деятельности - положение во множестве соответствующих сегментов рынка. Само положение определяется тем, насколько компания как производственная система способна удовлетворять потребности в результатах ее деятельности при надлежащем уровне качества результата. Сохранить свое место на рынке и укрепить устойчивое состояние корпорация может при условии, что как элемент всей социально-экономической макросистемы она работает на потребителей своих услуг с относительно минимальными затратами текущего производства и собственными источниками необходимых производственных инвестиций.

Общий подход к оценке устойчивого развития корпорации, на наш взгляд, может опираться на следующие основные положения:

1. Качественное и количественное описание эталонного состояния устойчивости по экономическому и социальному компонентам.

2. Экономико-статистические анализ фактического уровня, динамики и структуры показателей в экономическом и социальном компонентах.

3. Выявление критических, максимальных расхождений с целевыми, эталонными уровнями по решающим ключевым показателям, оценка степени негативных последствий из-за отклонений от эталона устойчивости.

4. Управленческие действия по минимизации установленных отклонений, их ранжирование по ресурсам и срокам достижения результатов.

Необходимо принимать во внимание, что названные здесь положения предполагают как условия социальный, экономико-финансовый и технологический аспекты, складывающиеся на макроуровне, результаты маркетинговых исследований рынка корпорации, состояние и пути улучшения всей системы процессов в основной деятельности корпорации, состояние рынка и отношений с поставщиками ресурсов для корпорации.

## Литература:

1. Сухарев, О.С. Экономическая политика и развитие промышленности. - М.: Финансы и статистика, 2011.

2. Журнал «Эксперт». №1,2, 2016 г., с.45-48.

3. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" / О.Е. Михненко, В.В. Ильин // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте - источник развития и конкурентоспособности национальной экономики Труды конференции. 2018. – С. 102-108.



УДК 681.5.037

## СВЯЗЬ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ КОМПАНИЙ С ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

### CONNECTION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF COMPANIES WITH PROJECT ACTIVITIES

*Перебатова Е.А.\**

*Рассматриваются вопросы взаимосвязи управления проектами с устойчивым развитием компаний. Приводится методика формирования портфеля проектов с учетом комплексного критерия.*

*The problems of project management dependence on sustainable development of companies are considered. The technique of forming a portfolio of projects taking into account the complex criterion is given.*

**Ключевые слова:** инвестиционный проект, портфель производственных инвестиций, планирование, рост капитала, бизнес-план, финансово-экономический анализ, алгоритм вычисления, устойчивое развитие

**Key words:** investment projects, productive investments portfolio, planning, capital increase, business-plan, financial-economic analysis, computation mechanism, sustainable development.

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-39-44**

При переходе к новым концепциям управления в компаниях, чувствуется недостаток инструментов и методов реализации данных концепций устойчивого развития на практике. Проекты компаний позволяют учесть основные сценарии развития, с их реализацией можно обеспечивать стабильность и инвестиционную привлекательность. Адаптация методов управления целесообразна как для самих проектов, так и для компании в целом.

---

\* Перебатова Е.А. к.э.н., доцент, доцент кафедры «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [perebatova@mail.ru](mailto:perebatova@mail.ru)  
Perevalova E. A. PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow, e-mail: [perebatova@mail.ru](mailto:perebatova@mail.ru)



Результаты могут быть использованы и для ресурсосбережения, создания благоприятного имиджа, а также конкурентных преимуществ компании.

Взаимосвязям развития компаний с управлением проектами в последнее время отводится отдельная важная роль. Ведь разработка методологии принятия решений в области реализации сценариев устойчивого развития компании с использованием интегрированной оценки социально-экономической устойчивости проектов и процессов управления ими является важной и актуальной задачей управления.

Понимая под устойчивым развитием не только экономический рост показателей эффективности, но и сбалансированную взаимосвязь экономического, экологического и социального развития компании, необходимо выстроить методику оценки проектов, учитывая данный аспект.

Одним из основных инструментов при решении задач устойчивого развития является формирование оптимального портфеля реальных инвестиций. Рассматривать вопрос эффективности портфеля при единичном критерии (например: максимизация прибыли или минимизация риска) очень узко и данная постановка не отвечает современным актуальным задачам, возникающим при решении комплексных проблем на предприятиях. Поэтому, необходимо формировать инвестиционный портфель, при условии

максимизации обобщенного показателя Эффективность/Риск ( $\frac{F_i}{RF_i} \rightarrow \max$ ).

Несмотря на то, что в современной экономической литературе уделяется значительное внимание проблемам инвестиционной деятельности, анализу ее эффективности, вопросы оптимизации принятия решений в области управления реальными инвестициями в условиях быстроизменяющейся внешней среды все еще являются недостаточно изученными и представляют наиболее труднодоступную область реализации. В связи с этим встают задачи разработки

рекомендаций для выбора системы экономических и организационных критериев и ограничений при формировании эффективного инвестиционного портфеля производственно-экономических систем в условиях высоко динамичной внешней среды; разработки методов проведения экспресс-оценок для эффективной реализации инвестиционного портфеля; разработки методики формирования рекомендаций для распределения инвестиционных средств между проектами.

Инновационное развитие является базой повышения конкурентоспособности производственно-экономических систем (ПЭС) в условиях открытого национального рынка и расширение участия на международном рынке. Динамика конкурентоспособности должна поддерживаться в соответствии со стратегией компании и текущей динамикой внешней среды. Тем самым учёт инвестиционной динамики и эффективности инвестиций в условиях глобализации – актуальная задача формирования портфеля.

Интегрированный показатель эффективности инвестиционного проекта

удобно формировать вектором:  $F_i = \left( \frac{ЧДД_i}{ЧДД_{\sigma}}; \frac{I_{Ri}}{I_{R\sigma}}; \frac{T_{OK_i}}{T_{OK_{\sigma}}}; \frac{E_{\theta H_i}}{E_{\theta H_{\sigma}}} \right)$ . Обобщённый

показатель оценки риска:  $RF_i = \left( \frac{\Delta ЧДД_i}{ЧДД_{\min}}; \frac{\Delta I_{Ri}}{I_{R\min}}; \frac{\Delta T_{OK_i}}{T_{OK\max}}; \frac{\Delta E_{\theta H_i}}{E_{\theta H_{\min}}} \right)$ .

Анализируя полученные результаты, можно сказать, что доходность

портфеля повышается при усилении критерия  $\frac{F_i}{RF_i} \rightarrow \max$ . При изменении значений показателей эффективности в формировании интегрального показателя уровень риска меняется. Если инвестору важен минимальный риск

проекта, то целесообразен критерий  $T_{ок}$ , если важен критерий максимизации эффекта, то необходимо пользоваться критерием по  $I_{Ri}$ .

Данная методика может быть применена для оценки выбора критерия, для оценки минимальной (критической) доходности портфеля, а также для оценки нижней границы риска при исследуемом критерии.

В процессе формирования портфеля путём комбинирования инвестиционных активов достигается новое инвестиционное качество: обеспечивается требуемый уровень доходности, комплексной эффективности, которая включает показатели экономической, социальной и экологической эффективности, при заданных ограничениях на уровень риска. Высокая динамика внешней среды усложняет и делает трудоёмким выбор оптимального портфеля инвестиционных проектов, увеличивает время запаздывания принимаемых решений. Большая продолжительность жизненного цикла проектов и их высокая капиталоемкость приводит к высоким рискам. Поэтому при формировании инвестиционного портфеля реальных инвестиционных проектов предложено использовать в качестве критерия соотношение риск-доходность. Показано, что изменение распределения инвестиций между выбранными для портфеля проектами приведёт к снижению исследуемых критериев и к росту риска на единицу интегрального показателя эффективности.

Таким образом, дальнейшая разработка методов организационно-экономического управления портфелями проектов с учетом принципов устойчивого развития позволит получать представление о влиянии проектов на социальную, экологическую и экономическую области, получать количественные оценки воздействий проектов, координировать работу в области управления устойчивыми проектами в компании.

## Литература

1. Алексеенко, А.М. Проблемы саморегулирования производственно-экономических систем / А.М. Алексеенко // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 11 (58). – С. 146-147.
2. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.
3. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" / О.Е. Михненко, В.В. Ильин // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте - источник развития и конкурентоспособности национальной экономики Труды конференции. 2018. – С. 102-108.
4. Коммерческая оценка инвестиций: учебное пособие — М.: КноРус, 2009. — 697 с.
5. Перебатова, Е.А. Формирование портфеля реальных инвестиций на железнодорожном транспорте: дисс.кан.экон. наук. М.-2011.
6. Рассказова Е. Е. Влияния технико-технологических факторов хозяйственной деятельности транспортной компании на составляющие инновационного потенциала [Текст] / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 74-81.
7. Романова, А.Т. Экономическое обоснование временных интервалов в получении информации о процессах в бизнес- структурах / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова // В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа.

Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. – С. 217-218.

8. Шведов, А.С. Теория эффективных портфелей ценных бумаг: пособие для студентов / А.С. Шведов. – М.: ГУ ВШЭ, 1999. – 144с.

9. Ширяев, В.В. Модели финансовых рынков. Оптимальные портфели, управление финансами и рисками: учебное пособие. / В.В. Ширяев — 2-е изд. — М.: Либроком, 2009. — 214 с.

УДК 330

## ОЦЕНКА УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА

## ASSESSMENT OF THE SUSTAINABILITY OF THE DEVELOPMENT OF A TRANSPORT ENTERPRISE BY THE EXAMPLE OF PERSONNEL

Рассказова Е.Е.\*

*Статья посвящена анализу и оценке кадрового потенциала транспортного предприятия на примере ОАО «РЖД». Научной новизной работы является разработка методики оценки кадрового потенциала транспортного предприятия, а также выявление его реального уровня развития.*

*The article is devoted to the analysis and assessment of the personnel potential of a transport company using the example of Russian Railways. The scientific novelty of the work is the development of a methodology for assessing the personnel potential of a transport enterprise, as well as the identification of its real level of development.*

**Ключевые слова:** кадровый потенциал, транспортная компания, устойчивое развитие.

**Key words:** human resources, transport company, sustainable development.

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-45-50**

В современных условиях вопрос наращивания кадрового потенциала в целях повышения устойчивости развития транспортного предприятия начинает выходить на первый план. В частности, В.В. Путин в 2012 году в Указе от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», указывая о необходимости «высокопроизводительных рабочих мест»[8].

---

\* Рассказова Е.Е. старший преподаватель кафедры «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [katcha.so@gmail.com](mailto:katcha.so@gmail.com)  
Rasskazova E. E. Senior Lecturer of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow, e-mail: [katcha.so@gmail.com](mailto:katcha.so@gmail.com)

Анализ научных трудов демонстрирует, что среди ученых отсутствует единая методика оценки кадрового потенциала [6]. В настоящей работе мы придерживаемся мнения, что оценку кадрового потенциала следует проводить с точки зрения комплексного подхода.

Кадровый потенциал включает в себя способности и возможности кадров предприятия, которые позволяют предприятию достигать конкурентоспособных позиций [4], [5].

Оценку кадрового потенциала проведем согласно следующего алгоритму (см. таблицу 1).

Таблица 1

#### Алгоритм оценки уровня кадрового потенциала транспортной компании

Наименование этапа	Последовательность действий
1 этап. Поиск параметров для расчета интегрального показателя «Уровень человеческого потенциала»	
2 этап. Расчет интегрального показателя «уровень человеческого потенциала» для транспортной компании	<p>Интегральный индикатор будет иметь следующий вид:</p> $УЧП = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^m (учп_i)^2}{m}}$ <p>где  УЧП – интегральный индикатор уровня человеческого потенциала,  учп<sub>i</sub> – стандартизированный показатель i-го параметра,  m – количество параметров. В нашем исследовании таких параметров 4.</p>
Этап 3 Составление границ интервала и единиц наблюдения для каждой группы	
Этап 4 Формирование матрицы «уровень развития человеческого потенциала – уровень научно-технического потенциала транспортной компании», «уровень инновационного финансового потенциала - уровень научно-технического потенциала транспортной компании», «уровень человеческого потенциала – уровень финансового потенциала транспортной компании»	
Распределение данных по годам по ячейкам матрицы	
Трактовка полученных результатов	
<b>Источник:</b> построено автором	

Ниже представлены исходящие результаты расчета комплекса показателей для оценки кадрового потенциала транспортной компании (см. таблицу 2).

Интегральное значение компонентов уровня кадрового потенциала представлен в таблице 3 и на рисунке 1. Расчет выделенных параметров осуществлен в пределах от 0 до 1.

Таблица 2

**Исходные данные для анализа уровня кадрового потенциала ОАО «РЖД»**

Показатель/год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Доля рабочих в общей численности ППС	0,686	0,681	0,678	0,669	0,649	0,639	0,633	0,632
Доля работников с высшим уровнем образования в общей численности трудовых ресурсов транспортной компании	0,209	0,222	0,234	0,248	0,269	0,268	0,304	0,314
Доля персонала повысивших квалификацию в общей численности трудовых ресурсов транспортной компании	0,136	0,148	0,15	0,171	0,183	0,191	0,21	0,218
Коэффициент эффективности развития кадрового потенциала	0,352	0,343	0,333	0,342	0,35	0,333	0,3	0,286

В этих границах следует разделить ранги уровня инновационного развития на пять: очень высокий, высокий, средний, низкий и очень низкий уровень.

Таблица 3

**Интегральное значение компонентов уровня кадрового потенциала ОАО «РЖД»**

Показатель/год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
УЧП	0,405	0,404	0,402	0,405	0,403	0,396	0,396	0,396

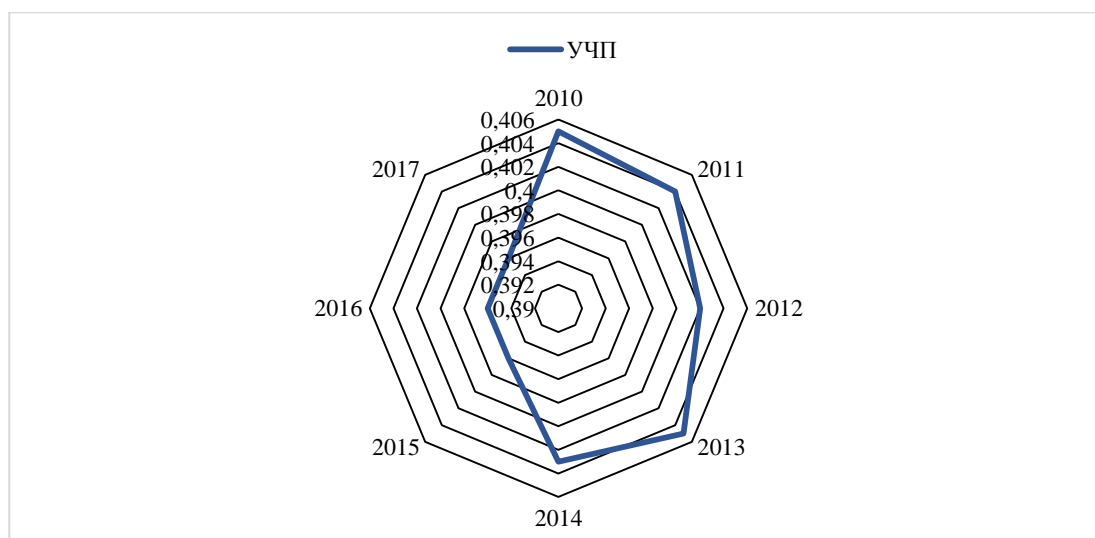


Рисунок 1. Ранги уровня кадрового потенциала ОАО «РЖД»

В результате анализа выявлено, что в ОАО «РЖД» уровень человеческого потенциала средний (см. таблицу 4).



Таблица 4

## Уровень человеческого потенциала ОАО «РЖД»

Уровень человеческого потенциала	Год
Очень высокий уровень	
Высокий уровень	
Средний уровень	УЧП <sub>10</sub> , УЧП <sub>11</sub> , УЧП <sub>12</sub> , УЧП <sub>13</sub> , УЧП <sub>14</sub> , УЧП <sub>15</sub> , УЧП <sub>16</sub> , УЧП <sub>17</sub>
Низкий уровень	
Очень низкий уровень	

Согласно данным, отражённым в таблице 4, можно заметить определенную тенденцию, в частности, человеческий потенциал транспортной компании находится на среднем уровне. Вместе с тем, расчет данного показателя продемонстрировал его падение с 0,405 на 2010 год до 0,396 к 2017. Данная тенденция вызвана, во-первых, резким снижением доли рабочих в общей численности персонала, а, во-вторых, тем, что фонд оплаты труда растет более медленными темпами, чем выручка транспортной компании.

Таким образом, проведенное исследование демонстрирует, что уровень кадрового потенциала транспортной компании уже длительный период времени находится на среднем уровне. А это свидетельствует, что данному компоненту инновационного потенциала следует уделять пристальное внимание.

**Литература:**

1. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2010-2018 годы.
2. Гришина, Н.В. Поддержание профессиональной надежности человеческих ресурсов на железнодорожном транспорте / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №5. — С. 102-104.
3. Кликич, Л.М., Никитин, Е.И. Оценка инновационного кадрового потенциала модернизации экономики // Проблемы экономики и менеджмента. — 2012. - № 1(5) – С. 30-34.

4. Рассказова, Е. Е. Методика оценки уровня инновационного развития транспортной компании / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. 2018. № 4. – С. 91-96.

5. Рассказова Е. Е. Влияния технико-технологических факторов хозяйственной деятельности транспортной компании на составляющие инновационного потенциала [Текст] / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 74-81.

6. Рассказова, Е. Е. Оценка инновационного кадрового потенциала транспортной компании / Е. Е. Рассказова, Н. В. Курганова // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономики // труды второй национальной научно-практической конференции (МГУПС (МИИТ), 25 мая 2017 г.). – М.: ООО ЦЕНТР «ТРАНСПОРТ», — 2017. — С.161-162.

7. Романова, А.Т. Экономическое обоснование временных интервалов в получении информации о процессах в бизнес- структурах / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова // В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. – С. 217-218.

8. Терешина, Н.П., Подсорин, В.А. Управление производительностью труда на железнодорожном транспорте. / Н.П. Терешина, В.А. Подсорин // В сборнике: Повышение производительностью труда на транспорте – источник развития и конкурентоспособности национальной экономики. 2016. - С. 318-321.

9. Царитова, К.Г. Корпоративная социальная ответственность в системе управления устойчивым развитием организации для самостоятельной

работы студентов по курсу «Корпоративная социальная ответственность» /  
Москва, 2018. – 74 с.

УДК 332

## ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ПОТЕНЦИАЛА ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ УСЛОВИЯМ ЭКСПЛУАТАЦИИ

### ASSESSMENT OF CONFORMITY OF THE POTENTIAL OF THE TECHNOLOGY OF TRANSPORT COMPANIES TO THE CONDITIONS OF OPERATION

Романова А.Т.\*

Бабан С.М.\*\*

Гусева А.И.\*\*\*

*Предложен подход к оценке критичности (потенциала) технологии для устойчивого развития компании с учетом того, к какому технологическому укладу относится отрасль.*

*An approach to assessing the criticality (potential) of technology for the sustainable development of the company is proposed taking into account the technological structure of the industry.*

**Ключевые слова:** потенциал, транспортная компания, эксплуатация.

**Key words:** potential, transport company, operation.

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-51-60**

Для решения задач, определенных транспортной стратегией в области развития железнодорожного транспорта до 2030 года, важным условием является повышение устойчивости его работы, дальнейшее улучшение ее результативности, повышение безопасности движения поездов, качества предоставляемых услуг и эффективности перевозок на основе модернизации инфраструктуры, корпоративной системы управления качеством, информационных технологий.

Концепция устойчивого развития транспортных компаний - это механизм управления опосредованный принципами выживаемости, гибкости, адаптируемости и непрерывности развития, обуславливающий формирование равновесности и сбалансированности системообразующих компонентов через

поиск оптимального сочетания имеющегося потенциала (производственный, финансовый, организационный, технологический, маркетинговый, инновационный, социальный и т. д.), внешних и внутренних ограничений в условиях глобализации экономических процессов.

Концептуально механизм устойчивого развития компании включает инструментарий, средства, ресурсы, методы, формы реализации с учетом особенностей управления функциональными подразделениями, характерных для исследуемой отрасли.

Стандарт ISO 9004:2009 носит рекомендательный характер и является руководством для поддержания устойчивого успеха организации в сложной, постоянно меняющейся среде с точки зрения менеджмента качества. «Устойчивый успех - результат способности организации достигать целей и поддерживать такое состояние в течение длительного периода» (определение, приведенное в международном стандарте ISO 9004:2009).

Для формирования стратегии, направленной на устойчивое развитие предприятия, используются критерии и подходы, установленные в международных рекомендациях для открытой отчетности по устойчивому развитию.

Устойчивость развития можно также определить, как способность компании удерживать свои конкурентные позиции в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, что в свою очередь предполагает, как постоянную адаптацию компании к изменению внешней среды, так и обеспечение удержания траектории развития компании, соответствующей тенденциям научно-технического развития в отрасли и экономике в целом.

Для определения цели устойчивого развития необходима оценка влияния стратегии на устойчивое развитие предприятия.

Некоторые экономисты считают, что изучение общей устойчивости крупных корпораций является ключом к пониманию их финансово-экономической устойчивости.

Устойчивое развитие транспортных предприятий - это результат системы непрерывного совершенствования, что является инструментом бережливого производства.

На линейных предприятиях железнодорожного транспорта реализация проектов бережливого производства идет по специально разработанной программе, целью которой является развитие и совершенствование ремонта и обслуживания технических устройств железных дорог, повышение эффективности технологических процессов, выявление и сокращение потерь при их выполнении.

Основной этап при организации бережливого производства - определение ценности. Карта потока ценности является действенным инструментом, с помощью которого можно увидеть и понять материальные информационные потоки в ходе создания ценности. Построение карты способствует определению проблемных областей, процессов, операций, которые потребляют ресурсы, но не создают ценности, т.е. являются потерями.

Для каждого участка, где внедряется технология бережливого производства, разрабатываются свои карты потока создания ценности, где подробно описан весь производственный процесс, а также строятся карты будущего без потерь. В результате чего можно определить те технологические процессы, где имеются наибольшие эксплуатационные затраты, продолжительное время выполнения, минимальная производительность труда исполнителей.

Основными целями внедрения технологий бережливого производства в подразделениях локомотивного хозяйства являются:

- повышение качества работ при текущем содержании объектов локомотивного хозяйства;
- минимизация задержек поездов из-за отказов тягового подвижного состава;
- внедрение нового ресурсосберегающего технологического оборудования;
- снижение трудоемкости и материалоемкости работ по текущему содержанию тягового подвижного состава;
- минимизация потерь от видов деятельности, приводящих к потерям.

Таким образом, главным положением бережливого производства, которое должно быть реализовано при текущем содержании объектов локомотивного хозяйства, является постоянное поддержание объектов локомотивного хозяйства в полностью работоспособном состоянии для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок с определенным уровнем качества и безаварийности.

Современные подходы к обеспечению успеха и устойчивому развитию рассмотрены в стандартах ISO 9004:2009 и ISO 20121:2012. Стандарты ISO серии 9000 устанавливают систему последовательной разработки, контроля и постоянного улучшения качества выполняемых работ на всех стадиях, начиная от потребительских требований к продукции и заканчивая оценкой удовлетворенности потребителей.

Современные подходы устойчивого развития с позиции менеджмента качества, рассмотренные в стандартах ISO 9004:2009 «Управление с целью достижения устойчивого успеха организации. Подход на основе менеджмента качества», ISO 20121:2012 «Системы менеджмента устойчивого развития мероприятий. Требования и руководство по применению» и других, могут служить руководством для сохранения бизнеса и поддержания устойчивого успеха любой организации при условии результативного управления организацией с учетом всех особенностей среды, в которой действует

организация, соблюдения принципов менеджмента качества, стратегии, возможностей улучшений.

Для решения поставленных задач управления с перечисленными ранее целями, а также для постоянного совершенствования компании используют методы менеджмента качества, такие как «Lean Production», «Шесть сигм», QFD, бенчмаркинг. Постоянное внимание должно быть уделено совершенствованию бизнес-процессов, интегрированным системам менеджмента.

Процессный подход является основополагающим принципом системы управления качеством в ОАО «РЖД». В ОАО «РЖД» выстраивается система управления производственными взаимоотношениями, не допускающая передачи некачественной продукции от поставщиков к потребителям, в том числе, внутри ОАО «РЖД». В сфере управления реализация процессного подхода обеспечивает обоснованность и исполняемость принимаемых решений.

Процессный подход целесообразно применять во всех областях деятельности предприятия, а не только к процессам планирования ресурсов, соответственно, бизнес-процессы должны быть сквозными, пронизывающими все сферы управления современным предприятием.

Таким образом, повышение качества бизнес-процессов всегда оказывает прямо пропорциональное влияние на капитализацию, т. е. рост качества бизнес-процессов всегда ведет к росту рыночной капитализации компании.

Вместе с тем, деятельность по управлению качеством и его повышению всегда осуществлялась на железнодорожном транспорте прежде всего в области безопасности движения.

В области устойчивого обеспечения безопасности движения основными критериями являются не только конечные показатели количества браков, аварий и крушений, а все случаи нарушения технологии организации



перевозочного процесса, в том числе и не повлекшие за собой случаев нарушений безопасности движения и сбоев в работе технических средств.

В новых условиях многократно возрастает значимость надежности эксплуатационной работы подвижного состава, так как отказы в пути следования, вызывая задержки поездов, нарушения графика движения поездов, сбой ритма перевозочного процесса, приводит к значительным потерям пропускной способности, и в ряде случаев создают угрозу безопасности движения поездов.

Потери, связанные с повышенным износом бандажей колесных пар, в масштабах ОАО «Российские железные дороги (РЖД)» огромны и оказывают существенное влияние на экономические показатели железнодорожных перевозок.

Проблема повышения износостойкости и соответственно ресурса бандажей колесных пар, поддержания их в работоспособном состоянии, своевременное определение рациональных объемов их ремонтов является одной из важнейших технико-экономических задач, решение которой приведет не только к повышению безопасности движения поездов, но и создаст условия для дальнейшего совершенствования системы ремонта ТПС.

Износ бандажей колесных пар одна из основных проблем при эксплуатации локомотивов. Исключить его невозможно, а можно лишь уменьшить его интенсивность за счет применения ресурсосберегающих технологий в систему колесо-рельс.

Департамент локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» постоянно проводит работы по снижению износа бандажей колесных пар.

В условиях локомотивного депо эти работы можно объединить в шесть больших групп, которые охватывают:

исследование взаимодействия колеса с рельсом и определение факторов, влияющих на изнашивание бандажей;

конструктивные мероприятия по повышению ресурса;  
технологические методы упрочнения бандажей;  
мероприятия по уменьшению сил трения между гребнем бандажа и рельсом;  
контроль и прогнозирование технического состояния;  
оптимизацию системы технического обслуживания и ремонта и совершенствование обработки бандажей.

Формирование процессов, обеспечивающих устойчивое развитие предприятия в долгосрочной перспективе, требует критического анализа и пересмотра инструментов планирования как составных элементов системы управления с учетом условий бизнес-среды и индивидуальности каждого участника хозяйственной деятельности.

К причинам, мешающим результативному и эффективному функционированию системы менеджмента качества и применению перечисленных инструментов для сохранения и устойчивого развития бизнеса, можно отнести, в первую очередь, отношение собственников и руководства к судьбе бизнеса в целом, несогласованность между собственниками (или собственниками и руководством) при принятии стратегических решений, а также их отношение к менеджменту качества как к формальной необходимости при заключении контрактов, а не инструменту для улучшения деятельности, несовершенство механизма принятия управленческих решений.

Во многих случаях процесс принятия решений значительно бюрократизирован. Бизнес-процессы и технологические процессы недостаточно формализованы, что порождает принятие несогласованных и взаимоисключающих решений. Сохраняется недостаточная согласованность стратегического и оперативного планирования и управления, отсутствие единых методических подходов к диагностике состояния качества и системы формализованных показателей качества услуг ОАО «РЖД». Не определены

критерии оценки качества услуг и эффективности с точки зрения финансового результата ОАО «РЖД» по каждому из осуществляемых процессов.

Для объективных оценок устойчивого развития недостаточно использовать обычные экономические показатели. С нашей точки зрения, для решения столь новых задач нужны нестандартные подходы. Следует отметить, что исследование устойчивости развития транспортных предприятий показало, что в современных условиях чрезвычайно важно ориентировать управленческие мероприятия на экономический рост, и одновременно в полной мере стала ясна проблема измерения устойчивости развития транспортных комплексов и предприятий, решение которой по своей внутренней логике предполагает наличие научно-обоснованных методологических подходов в этой области.

Единожды достигнутый уровень качества не является окончательным целевым ориентиром оптимизации бизнес-процессов. Целевое состояние бизнеса ОАО «РЖД» достигается путем постоянного улучшения внутренних процессов за счет последовательного устранения несоответствий в бизнес-процессах.

Формирование процессов, обеспечивающих устойчивое развитие транспортного предприятия в долгосрочной перспективе, требует критического анализа и пересмотра инструментов планирования как составных элементов системы управления с учетом условий бизнес - среды и индивидуальности каждого участника хозяйственной деятельности.

Целью введения количественных показателей является определение количественных характеристик функционирования процесса. Они дают возможность сравнения, анализа и понимания причин нежелательных отклонений показателей процесса.

Для количественного описания проблемы, на разрешение которой направлен один или несколько проектов «Шесть сигм» (ГОСТ Р ИСО 13053-1-

2015), могут быть использованы различные количественные показатели. Для количественного описания проблемы при реализации проекта «Шесть сигм» может быть использовано несколько показателей. Выбор показателей зависит от особенностей проекта. Чаще всего используют следующие три показателя (по методологии DMAIC (определение, измерение, анализ, улучшение, контроль):

- «доля возвратов продукции»;
- «количество отчетов о проблемах»;
- «своевременная поставка».

Постоянный контроль этих характеристик позволяет определить, насколько необходимо их улучшить.

На линейных предприятиях железнодорожного транспорта реализация проектов бережливого производства идет по специально разработанной программе, целью которой является развитие и совершенствование ремонта и обслуживания технических устройств железных дорог, повышение эффективности технологических процессов, выявление и сокращение потерь при их выполнении.

Для объективных оценок устойчивого развития потенциала применяемых технологических процессов линейных предприятий недостаточно использовать обычные экономические показатели - нужны нестандартные подходы при разработке новой системы показателей, обеспечивающей оптимизацию имеющихся потенциалов при внешних и внутренних ограничениях в условиях глобализации экономических процессов.

### **Литература:**

1. ГОСТ ISO 13053-1:2015 «Количественные методы в процессах улучшения. Шесть сигм. Часть 1: «Методология DMAIC».

2. ГОСТ ISO 13053-2:2015 «Количественные методы в процессах улучшения. Шесть сигм. Часть 2: «Инструменты и техники».
3. Международные стандарты ISO серии 9000 «Системы менеджмента качества»: назначение, структура и основные требования.
4. Отчетность в области устойчивого развития GRI Standards (The Global Reporting Initiative). 2016 г.
5. Современные подходы к управлению устойчивостью бизнеса: монография/ под ред. проф. А. Н. Ряховской, проф. О. Г. Крюковой. М.: Финансовый университет, 2012. 280 с.
6. Томсон Н. Г. От качества к устойчивому развитию и процветанию // Стандарты и качество. 2013. № 11. С. 81-83.

УДК 681.5.037

## УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОДИНАМИЧНОЙ СРЕДЫ

### SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF PRODUCTION AND ECONOMIC SYSTEMS IN A HIGHLY DYNAMIC ENVIRONMENT

Романова А.Т.

Выгнанова М.А.

*Проанализирован мировой опыт устойчивого стратегического развития производственно-экономических систем разного масштаба бизнеса и отраслевой принадлежности. Приведен ряд моделей и алгоритмов, целесообразных для использования при формировании и реализации эффективных стратегий развития производственно-экономических систем.*

*The world experience of sustainable strategic development of production and economic systems of various sizes of business and industry affiliation is analyzed. A number of models and algorithms that are suitable for use in the formation and implementation of effective strategies for the development of production and economic systems are presented.*

**Ключевые слова:** устойчивое развитие, производственно-экономические системы, стратегия, высокодинамичная среда.

**Key words:** sustainable development, industrial and economic systems, strategy, highly dynamic environment.

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-61-67**

---

\* **Романова А.Т.** д.э.н., проф., заведующий кафедрой «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

\*\* **Выгнанова М.А.** к.э.н., доц., доц. каф. «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва

**Romanova A.T.** Doctor of Economics, Professor, head of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

**Vygnanova M.A.** PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow

В современном мире имеют место две тенденции – глобализации и регионализации мира. Глобализация включает ряд процессов. Наиболее важными из них являются движение товаров и услуг между странами и секторами экономики, передвижение людей, вызванное потребностями осуществлять экономические функции, движение интеллектуальной продукции и идей между исследовательскими и учебными центрами, а также высокая динамика показателей финансовых рынков и их неопределенность. Следствием этого является высокая динамика всех отраслевых рынков. В силу этого стратегии компаний, фирм различного масштаба бизнеса и отраслевой принадлежности должны быть ориентированы на соответствующий уровень конкурентоспособности и скорость ее достижения.

В конкурентоспособности интегрированно проявляется степень реализации и согласованности базовых конкурентных преимуществ фирмы, компании. Базовые конкурентные преимущества соответствуют выдвигаемой системе критериев среднесрочного и долгосрочного функционирования компании и системой прогнозных ограничений на ресурсы и рыночный спрос. При этом надо учитывать, что современному хозяйству свойственна регулируемая конкуренция, которая существует вместе с нерегулируемой, свободной конкуренцией. Развитие научно-технического прогресса (НТП) и интернационализация производства способствуют дальнейшему росту неопределенности воспроизводства в мировом хозяйстве. Повышение неопределенности регулируемых систем делает условным процесс регулирования.

В работе представлен анализ путей управления устойчивым стратегическим развитием производственно-экономических систем ПЭС в условиях высококонкурентной и динамичной среды.

Анализ позиций ряда ведущих экономистов и сделанные обобщения позволили установить, что отраслевая конкурентоспособность основывается на базовых конкурентных преимуществах (БКП), наличие и пропорциональное развитие которых обеспечивает конкурентоспособность продукции и услуг. К таким преимуществам относятся ресурсные, технологические, инновационные и глобализационные.

Мировой опыт корпоративных трансформаций, проанализированный с позиции наращивания БКП, выявляет факторы, позволяющие корпоративным структурам эффективно адаптироваться к быстроменяющейся внешней среде.

В связи с этим актуальным становится обоснование алгоритма наращивания БКП и построение моделей оценки эффективности деятельности корпораций и их трансформаций с учетом опыта различных стран, повышение их адаптивности к внешней среде как на базе роста их конкурентоспособности, выбор эффективных способов поддержания требуемой конкурентоспособности, мониторинг показателей конкурентоспособности и индикаторов и разработки способов их достижения.

Развитие глобализационных процессов в мировой хозяйственной системе характеризуется:

- усилением влияния транснациональных корпораций (ТНК) и банков (ТНБ);
- усилением влияния мирового финансового рынка и его процессов на национальные рынки и экономики;
- повышением динамики процессов на мировых и национальных рынках;
- существенным влиянием «больших» экономик БЭ на «малые», переносом динамики социально-экономических процессов (БЭ) на малые экономики.



Все это усиливает необходимость повышения финансово-экономической устойчивости производственно-экономических систем (ПЭС) через их адаптивность к быстро меняющейся внешней среде. Способами адаптации ПЭС к среде являются различного рода трансформации корпоративных структур.

Практика сформировала широкий спектр корпоративных трансформаций. В работе проведен анализ международного опыта по вопросу:

- какие виды корпоративных трансформаций и почему наиболее эффективны в условиях высокой динамики внешней среды;
- какие актуальные в настоящее время и в перспективе задачи возникают и каковы пути их эффективного решения.

Наименее разработаны вопросы адекватности моделей оценки эффективности корпоративных трансформаций в быстроменяющейся среде.

В качестве основного интегрального критерия эффективности стратегий ПЭС предложено использовать прирост конкурентоспособности компании на требуемую величину –  $\Delta I_{\text{кк}}$  и за кратчайшее время  $\tau \rightarrow \min$ . Кроме того, при выборе вариантов стратегий проектов для их реализации. При выборе вариантов проектов решения задачи соотношение между приростом конкурентоспособности и вложенными инвестициями  $I_{\text{инвест}}$  должно быть максимально. Таким образом, критерии, отражающие базовую составляющую устойчивости системы, включают

$$\frac{\Delta I_{\text{кк}}}{I_{\text{инвестиции}}} \rightarrow \max \quad \text{и} \quad \frac{\Delta I_{\text{кк}}}{\tau} \rightarrow \max .$$

Подчеркнем, что конкурентоспособность компании и скорость изменения конкурентоспособности определяют уровень ее адаптивности к изменениям внешней среды.

Пути реализации этих критериев рассматриваются в представленной работе.

В работе представлена иерархия целей социально-экономического развития и индикаторов эффективности их достижения. Предложена классификация видов корпоративных трансформаций. Кроме того, расширена оценка показателей при выборе наилучшего варианта трансформации, которые рассматриваются как инвестиционный проект, на основе многофакторной модели показателя качества корпоративного управления – GOV.

По результатам исследований необходимо отметить следующее:

К факторам, существенно определяющим уровень управления корпорацией, относятся нормативно-правовая сфера, рыночная стоимость корпорации, структура фондов, индекс доходности акций, структура собственности. Данные факторы отражают влияние основных составляющих как внешней, так и внутренней среды корпорации.

По разработанной модели прослежено влияние правовой среды и структуры собственности. Очевидной является необходимость максимального развития правовых ограничений на основные функции управляющего, что будет способствовать прозрачности отчетности.

Структура собственности носит двойственный характер: с одной стороны, концентрация собственности в одних руках повышает уровень качества управления (об этом свидетельствует тот факт, что показатель уровня качества управления корпорацией в этом случае возрастает на 16,4% по сравнению с ситуацией, когда акции сосредоточены у средних акционеров), с другой - концентрация собственности снижает приток инвестиционных ресурсов.

Классифицированы следующие виды корпоративных трансформаций, что позволяет выявить доминирующие: слияния, поглощения, формирование кластеров, альянсов, изменения структуры собственности, производственные трансформации. Эти трансформации качества влияют на уровень управления

корпорациями (показатель GOV). Введение GOV в систему показателей позволяет повысить точность расчетов по известным методикам при выборе эффективных вариантов корпоративных преобразований.

При расчетах эффективности инвестиционных проектов необходимо учитывать величину временного лага между инвестициями и результатом, то есть отставание результата от момента капиталовложений. Например, для железнодорожного транспорта величина лага колеблется в пределах от 3 месяцев до 2,5 лет в зависимости от направлений инвестирования и направленности инвестиционных проектов.

Выявлено, что рыночная стоимость корпорации и уровень управления ею взаимосвязаны (чем выше уровень управления корпорацией, тем выше её рыночная стоимость и наоборот).

На основе серии экспертных оценок определены коэффициенты влияния ряда факторов (нормативно-правовой сферы, рыночной стоимости корпорации, индекса доходности акций и т.д.) на показатель уровня эффективности управления корпорацией. Представлен соответствующий алгоритм и блок-схема расчетов, показателей и выбора лучшего варианта трансформации, как стратегического решения.

Проведенные расчеты показали, что учет рыночной стоимости корпорации, уровня эффективности управления и доходности акций не достаточны для обоснованного выбора инвестиционного проекта корпоративных преобразований. Оценка корпоративных трансформаций должна проводиться по совокупности показателей, включающей помимо вышеперечисленных показателей такие, как интегральный эффект, индекс рентабельности, срок окупаемости и внутренняя норма рентабельности.

## **Литература:**

1. Алексеенко, А.М. Проблемы саморегулирования производственно-экономических систем / А.М. Алексеенко // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 11 (58). – С. 146-147.
2. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.
3. Рассказова Е. Е. Влияния технико-технологических факторов хозяйственной деятельности транспортной компании на составляющие инновационного потенциала / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 74-81.
4. Романова А. Т., Выгнанова М. А. Управление стратегическим развитием производственно-экономических систем в условиях высокодинамичной среды: монография. / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова. – М.: МГЭИ, 2014. – 236 с.
5. Романова, А.Т. Экономическое обоснование временных интервалов в получении информации о процессах в бизнес- структурах / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова // В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. – С. 217-218.

УДК 343

**РАЗВИТИЕ МОЩНОСТЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОГО  
МАШИНОСТРОЕНИЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ УСТОЙЧИВОГО  
РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**DEVELOPMENT OF CAPACITIES OF TRANSPORT ENGINEERING  
ENTERPRISES AS A COMPONENT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT  
OF HIGH-SPEED TRAFFIC**

*Романова А.Т.\**

*Насонова И.С.\*\**

*В статье проанализированы блоки алгоритма развития производственных мощностей предприятий транспортного машиностроения, задачей которых является обеспечение высокоскоростной магистрали подвижным составом.*

*The article analyzes the blocks of the algorithm for the development of production capacities of transport engineering enterprises, the task of which is to provide high-speed railway rolling stock.*

**Ключевые слова:** *высокоскоростная магистраль, производственные мощности, потребительский спрос, высокоскоростной подвижной состав.*

**Key words:** *high-speed rail, production facilities, consumer demand, high-speed rolling stock.*

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-68-72**

Одним из ключевых направлений в Российской Федерации является развитие железнодорожного транспорта, обеспечивающего экономический рост

---

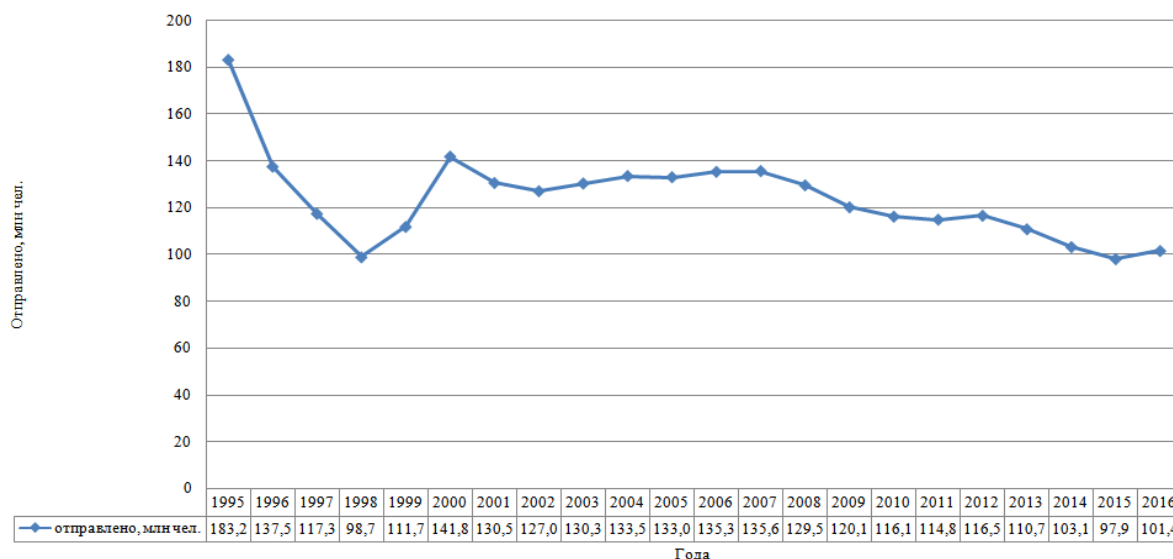
\* **Романова А.Т.** д.э.н., проф., заведующий кафедрой «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

**Romanova A.T.** Doctor of Economics, Professor, head of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

\*\* **Насонова И.С.** аспирант кафедры «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва

**Nasonova I.S.** graduate student of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow

и современное качество жизни населения. Во внутригосударственном сообщении объемы пассажирских перевозок имеют тенденцию к снижению (рисунок 1).



**Рис. 1. Объемы пассажирских перевозок во внутригосударственном сообщении в России**

Повышение качества транспортной услуги за счет увеличения скорости движения является одним из главных средств привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт. Развитие скоростного и высокоскоростного движения весьма актуально и требует развития мощностей компаний-производителей транспортных средств. В связи с реализацией высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) на сети железных дорог представлен укрупненный алгоритм, включающий следующие блоки:

I блок – прогнозирование в долгосрочном периоде роста населения в регионах, в которых будет функционировать ВСМ.

Прогноз пассажиропотока высокоскоростного сообщения был проведен укрупненно с допущением линейной зависимости пассажиропотока от изменения численности населения региона.

II блок – прогнозирование величины пассажиропотока на основании

изменения мобильности населения.

III блок – анализ изменения пассажиропотока за счет изменения параметров транспортного обслуживания.

За счет изменения времени поездки происходит перемещение пассажиров с других видов транспорта.

IV блок – анализ необходимого количества подвижного состава исходя из предлагаемой классности вагонов.

В этом блоке рассчитывается разная вместимость вагонов в зависимости от класса, определяется средняя населенность высокоскоростного подвижного состава.

V блок – оценка необходимого увеличения мощностей предприятий транспортного машиностроения.

В основе оценки лежит расчет трудоемкости изготовления единицы высокоскоростного подвижного состава –  $m_{\text{ВСМ}}^{(1)}$ . Общая трудоемкость работ по выпуску высокоскоростных поездов –  $m_{\text{ВСМ}}$  за прогнозируемый период ( $T_{\text{прогноз}}$ ) составит  $m_{\text{ВСМ}} = m_{\text{ВСМ}}^{(1)} \cdot N_{\text{ВСМ}}$ .

Предполагается равномерное ежегодное наращивание производственных мощностей, требующих дополнительную трудоемкость работ. Прогноз наращивания проводится укрупненно при допущении, что рост мощностей имеет линейный характер во времени.

Однако, прогноз производственных мощностей должен включать не только объемы ежегодного прироста производственных мощностей, а также должен учитывать изменение пассажиропотока, временный простой в ремонте, срок службы и интенсивность выбытия высокоскоростного подвижного состава из парка в силу износа.

На основании вышеизложенного, алгоритм прогнозирования

производственных мощностей предприятий транспортного машиностроения в связи с производством высокоскоростного подвижного состава позволяет:

- учитывать изменение мобильности населения;
- учитывать перераспределение пассажирского движения между различными видами транспорта за счет увеличения качества железнодорожной транспортной услуги;
- определить классность вагонов, учитывающих потребности всех категорий пассажиров;
- определить оптимальные производственные мощности компаний транспортного машиностроения с учетом различных факторов.

### Литература:

1. Алексеенко, А.М. Основные задачи и проблемы построения системы контроллинга на предприятии / А.М. Алексеенко // Вестник Института дружбы народов Кавказа Теория экономики и управления народным хозяйством. 2017. № 1 (41). – С. 16.

2. Выгнанов А.А., Романова А.Т. Социально-экономическая эффективность проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей: Учебное пособие. – М.: «ИД «Магистраль»», 2016.

3. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.

4. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" / О.Е. Михненко, В.В. Ильин // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте - источник развития и конкурентоспособности национальной экономики Труды конференции. 2018. – С. 102-108.



5. Насонова И.С. Оценка развития мощностей предприятий-изготовителей оборудования на примере транспортного машиностроения / А.Т. Романова, И.С. Насонова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. 2018. № 1. С. 75-80.

6. Рассказова Е. Е. Влияния технико-технологических факторов хозяйственной деятельности транспортной компании на составляющие инновационного потенциала [Текст] / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 74-81.

7. Романова А.Т., Насонова И.С. Оценка развития мощностей предприятий-изготовителей оборудования на примере транспортного машиностроения: научно-практический журнал «ВЕСТНИК МГЭИ № 1». – М.: АНО ВО МГЭУ, 2018, – С. 75 – 79.

8. Романова А.Т., Попова М.В., Бабкин Д.С. Использование экспертного подхода при прогнозировании пассажиропотока на участках ВСМ // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2017. - № 8 (часть 4). – С. 105 – 111.

УДК 330

## ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ УСТОЙЧИВЫМ СТРАТЕГИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ КОМПАНИИ

## LOGISTIC APPROACH TO MANAGING SUSTAINABLE STRATEGIC DEVELOPMENT OF THE COMPANY

Федоренко А.Д.\*

*В работе рассматриваются основные задачи, которые должны быть решены при коррекции, направленной на согласование результатов деятельности функциональных подсистем, поддержание её согласованности в условиях реализации актуальных критериев и имеющихся ограничений на ресурсы в деятельности компании.*

*The paper considers the main tasks that must be solved during the correction aimed at coordinating the results of the functional subsystems, maintaining its consistency in the conditions of implementation of the relevant criteria and existing restrictions on resources in the company.*

**Ключевые слова:** логистический подход, стратегическое развитие, устойчивость, функциональные подсистемы компании.

**Key words:** logistic approach, strategic development, sustainability, functional subsystems of the company.

**DOI 10.37691/2619-0265-2020-0-4-73-80**

Компания, работающая на международных отраслевых рынках, находится в условиях чрезвычайно высокой конкуренции, существенного влияния «больших» экономик. Всё это усиливает динамику и неопределённость внешней среды.

Логистический подход к анализу и управлению компанией представляется наиболее рациональным в условиях высокой динамики внешней среды, так как

---

\* Федоренко А.Д. студент магистратуры кафедры «Международный бизнес», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», г. Москва, e-mail: [tribenerg@gmail.com](mailto:tribenerg@gmail.com)

Fedorenko A.D. Master student of the Department of International business RUT (MIIT), Moscow

происходит более частая и тщательная коррекция работы функциональных подсистем, чем при использовании других подходов. Кроме того, работа системы подчинена общему критерию.

Управленческие решения направлены на повышение устойчивости развития компании. Это требует коррекции запланированных действий. Коррекция направлена на согласование результатов деятельности функциональных подсистем, поддержание её согласованности в условиях реализации актуальных критериев и имеющихся ограничений на ресурсы в деятельности компании.

Работа посвящена формированию инструментов согласования хозяйственной деятельности подсистемы закупок с внутрипроизводственной системой компании.

В работе поставлены следующие цель и задачи. Целью является формирование инструментов согласования хозяйственной деятельности подсистемы закупок с внутрипроизводственной системой компании.

В соответствии с целью решены следующие задачи:

- Проведена сравнительная характеристика логистического и экономического подхода к согласованию хозяйственной деятельности подсистем компании;
- Дан алгоритм исследования характеристики внешней среды деятельности компании, работающей на международном рынке, и выявлены тенденции её развития;
- Сформирована система индикаторов, характеризующая степень согласования хозяйственной деятельности подсистем материально-технического снабжения и внутрипроизводственной логистики, а также проведён сравнительный анализ методов согласования;

- Разработан алгоритм согласования хозяйственной деятельности подсистем компании, работающей на транспортном рынке. в условиях высокой динамики внешней среды;
- Дана характеристика методов хозяйственной деятельности подсистем компании и степени их согласованности;
- Проведена апробация алгоритма при оценке эффективности и устойчивости хозяйственной деятельности компании ООО «ЛМЛ Ультра». и разработке корректирующих мероприятий.

Современная международная рыночная экономика представляет собой сложную систему, состоящую из большого количества разнообразных взаимодействующих производственных, коммерческих, финансовых, правовых и информационных структур.

Классификациями международного рынка могут служить следующие три класса операций:

- международные коммерческие операции;
- операции международного научно-производственного сотрудничества;
- операции в рамках международной институциональной интеграции.

Они выступают в форме ограничений на хозяйственно-экономическую деятельность фирмы. Стоит выделить следующие признаки деятельности отраслевой фирмы на международном рынке:

- Результат деятельности активно применяется в нескольких странах.
- Компания функционирует в разнородной государственной среде.
- Имеет, чаще всего, организационную форму корпорации.
- Проводит трансфер активов через государственные границы.
- Находится под воздействием повышенных рисков и конфликтов.
- Должна постоянно приспосабливаться к условиям отдельных стран.

- Характеризуется минимальными количественными показателям присутствия на зарубежных рынках [7].

2. При анализе конкурентных условий активно применяются методики и инструменты, с помощью которых формируется и оценивается стратегия фирмы, продукции. Обобщающая форма анализа включает анализ следующих факторов внешней среды

- Основные экономические характеристики отрасли.
- Формы и интенсивность конкуренции.
- Движущие силы конкуренции.
- Конкурентная позиция основных форм отрасли.
- Вероятные ответные действия конкурентов.
- Ключевые факторы успеха в конкурентной борьбе.
- Общая привлекательность и перспективы достижения прибыльности.

Для определения уровня конкуренции используются группы факторов, которые служат основой выбора и построения стратегий. Эти факторы связаны с технологией; с производством; с распределением, с маркетингом; с квалификацией; с возможностями организации.

3. Критерии конкурентоспособности подразделяются на внешние, проявление которых в малой степени зависит от организации, и внутренние, почти полностью определяемые руководством организации. Конкурентоспособность продукции зависит также и от ряда критериев, влияющих на предпочтительность товаров и определяющих объём их реализации на данном рынке. Эти критерии можно считать компонентами конкурентоспособности и разделить на три группы:

- технико-экономические критерии;
- коммерческие критерии;

- нормативно-правовые критерии.

Данные критерии выступают и в роли ограничений при формировании стратегии компании.

4. Основой конкурентоспособности предприятия является конкурентоспособность его продукции. Повышение конкурентоспособности фирмы подразумевает под собой повышение качества товаров и услуг, которое является основным показателем результатов деятельности любого предприятия, на котором осуществляется производство. В широком смысле, качество продукции – это совокупность свойств товарной продукции, способная удовлетворять потребности, соответствующие её назначению.

5. Особенность международных компаний- более высокая динамика среды, и конкуренция, и большая неопределённость и риски деятельности.

Развитие логистики на предприятиях должно происходить непрерывно и должно опираться на главную миссию компании – достижение максимальной эффективности работы всего предприятия.

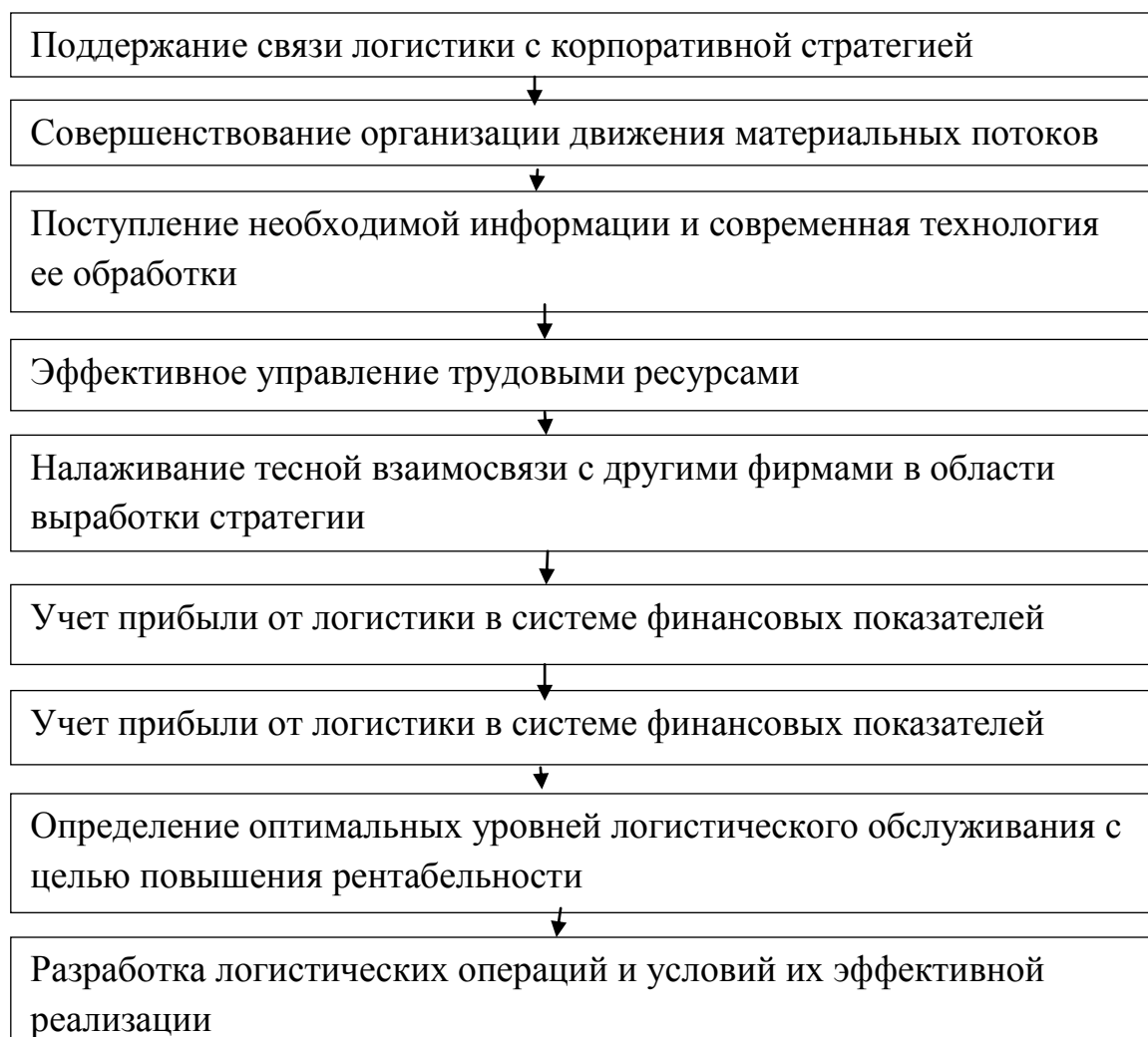
По этой причине правильным решением будет попытка сфокусироваться на межфункциональных компромиссах в компании, включая её нелогистические подразделения. Часто главным критерием при применении такого подхода является минимизация издержек всей фирмы.

Система логистики и её функционирования создаётся благодаря реализации стратегических критериев для производственно-экономической системы предприятия в целом и при учёте различных ограничений на хозяйственную деятельность.

В подсистеме материально-технического снабжения (МТС) главной логистической функцией становится управление запасами, которая подразумевает под собой контроль движения товарной продукции от поставщика к компаниям-потребителям. В подсистеме производства

происходит обработка изделий. Через все стадии производственного процесса проходит связь с подсистемой МТС, а также происходит перемещение готовых к продаже товаров на склады с целью последующей продажи оптом и розничные рынки сбыта. Функции управления распределением товарной продукции включают в себя оперативную организацию потоков конечной продукции от предприятия-производителя к потребителям.

Разработан укрупнённый алгоритм повышения эффективности логистической системы:



## Литература:

1. Алексеенко, А.М. Проблемы саморегулирования производственно-экономических систем / А.М. Алексеенко // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 11 (58). – С. 146-147.
2. Гришина, Н.В. Модель оценки влияния квалификации машинистов на эффективность управления бизнес-процессами / Н.В. Гришина, Е.А. Перебатова // Транспортное дело России. — 2017. — №6. — С. 11-13.
3. Ильин, В.В. Эффекты производственных структур ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" / О.Е. Михненко, В.В. Ильин // В сборнике: Повышение производительности труда на транспорте - источник развития и конкурентоспособности национальной экономики Труды конференции. 2018. – С. 102-108.
4. Коммерческая оценка инвестиций: учебное пособие — М.: КноРус, 2009. — 697 с.
5. Перебатова, Е.А. Формирование портфеля реальных инвестиций на железнодорожном транспорте: дисс.кан.экон. наук. М.-2011.
6. Рассказова Е. Е. Влияния технико-технологических факторов хозяйственной деятельности транспортной компании на составляющие инновационного потенциала [Текст] / Е. Е. Рассказова // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2019. – № 2. – С. 74-81.
7. Романова, А.Т. Экономическое обоснование временных интервалов в получении информации о процессах в бизнес- структурах / А.Т. Романова, М.А. Выгнанова // В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа.



Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. – С. 217-218.