

Следующий удар по еврозоне, ЕС и евро – Кипр. Данные события прямо затронули интересы российского капитала. Степень влияния европейского кризиса на сферы российской экономики разнообразны. В итоге он отражается на нашем ВВП. И степень данного влияния не поддается количественному выражению. Однако, существуют факты, которые свидетельствуют о мощном влиянии, которое, в свою очередь, негативно сказывается на динамику российской экономики. Стоит отметить, что состояние российской экономики оказывает большое влияние внешний спрос и внутренние проблемы страны.

Влияние кризиса ЕС на Россию не ограничивается внешней торговлей и финансовой сферой. Этот фактор необходимо учитывать при проведении внешней политики и осуществлении внешнеэкономических стратегий. Безусловно, необходимо учитывать просчеты и ошибки, допущенные при формировании и функционировании еврозоны, являвшейся примером для стран, вступивших на путь интеграции.

#### Список литературы

1. Белов Владислав. Германия грубо нарушила правила игры и не просчитала последствия. /В.В. Белов//Однако, 2013 г, № 12, с. 25.
2. Богомолов О.Т. Мировая экономика век глобализации. – М.: «Экономика», 2009, 361 с.
3. Константинов Ю.А. Евро и Россия. – М.: Центр внешнеэкономических исследований РАН, 2010, 112 с.

**А.С. Сакова, М. О. Северова**

*Сибирский государственный университет путей сообщения*

*г. Новосибирск, Россия*

## **ВОПРОСЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

На современном этапе ОАО «РЖД» трансформировалось в многопрофильный холдинг, в котором различные виды деятельности выделены в независимые друг от друга дочерние компании. На рынке железнодорожных перевозок

зок пассажиров в пригородном сообщении произошло обособление деятельности путем передачи функционала пригородным пассажирским компаниям (ППК). [1] ППК – специализированные компании, осуществляющие деятельность на территории определенного субъекта РФ (регионов) и на сегодняшний день являющиеся административными структурами, владеющими только кассовым оборудованием. С точки зрения железнодорожного бизнеса пригородные перевозки разделены на рыночный сегмент (перевозки поездами бизнес-класса) и социальные перевозки по регулируемым тарифам. Социальные перевозки – неприбыльный и достаточно объемный сегмент, который обслуживает государственный заказ. Заказчиком социальных перевозок в пригородном сообщении выступает соответствующий регион, который рассчитывает потребность населения своей территории в железнодорожных перевозках и устанавливает стоимость билетов. Компания – перевозчик рассчитывает экономически обоснованный уровень тарифа и предъявляет региональным властям расчеты ожидаемого финансового результата при существующих тарифах. Фактически установленные тарифы на пассажирские перевозки в большинстве регионов ниже «экономически обоснованных», поскольку власти устанавливают уровень тарифа ниже себестоимости перевозки, делая транспортную услугу доступной большинству населения. В результате у пригородных компаний возникают так называемые «выпадающие доходы», которые возмещаются чаще всего за счет дотаций из федерального бюджета бюджетам регионального уровня при постоянном дефиците бюджетов местных уровней. [2] Так как законодательством не предусмотрена ответственность субъектов Федерации за полное и своевременное перечисление в денежной форме компенсаций за пригородные перевозки, фактически большая часть субъектов не выплачивает даже 50% необходимой суммы, следствием чего стали многочисленные иски. В 2013 году только восьми пригородным компаниям удалось выйти на прибыль. В их числе Московско-Тверская, Самарская, Центральная, Алтай-пригород, Экспресс-пригород и др. Вместе с тем РЖД напрямую заинтересованы в том, чтобы реги-

ональные власти резко не повышали тарифы на перевозки, так как это приводит к снижению пассажиропотока и снятию электричек с маршрутов.

По нашему мнению, необходима обоснованная государственная поддержка данного сегмента транспортного рынка, которая позволила бы грамотно реализовать транспортную политику развития регионов и потребовала бы от операторов оптимизации затрат, повышения качества и ценовой привлекательности поездок. Пока же средняя населенность пригородного поезда по Западно-Сибирской дороге составляет всего 26,8 человек на вагон, по России - 24 человека, в то время как совокупные расходы на одного пассажира - 61 рубль.

#### Список литературы

1. Постановления Правительства РФ о «Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» от 18.05.2001 № 384;
2. Распоряжение Правительства РФ о «Предоставлении дотаций из федерального бюджета бюджетам регионального уровня для компенсации потерь в доходах перевозчиков, возникающих при установлении цен (тарифов) на перевозки пассажиров в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня» от 04.08.2010 № 1322-р.

**О.Э. Седых**

*Российский государственный профессионально-педагогический университет  
г. Екатеринбург, Россия*

## **ПРОБЛЕМЫ МОТИВАЦИИ ТРУДА РАБОТНИКОВ НА ТОРГОВОМ ПРЕДПРИЯТИИ**

Персонал является одним из наиболее сложных объектов управления, поскольку в отличие от материальных факторов и ресурсов, персонал обладает возможностью принимать решения и критически оценивать предъявляемые к ним требования. В связи с этим, для достижения целей предприятия, руковод-