

стимулирование многодетности может быть предусмотрено для родителей со средними доходами, с доходами выше среднего уровня и т.д.

2. Целесообразно различать три вида абсолютной и относительной эффективности репродукционных затрат (РЗ).

2.1. Экономическая эффективность РЗ, при исчислении которой используется методика оценки эффективности инвестиционных проектов (2000 г. издания). В данном случае РЗ в человеческую репродукцию рассматривается как долгосрочный инвестиционный проект, выполнение которого генерирует в будущем экономические эффекты от функционирования в реальном секторе экономики возвращаемого человеческого капитала. При этом будущие эффекты подлежат дисконтированию.

2.2. Репродукционная эффективность РЗ, которая основывается на оценке рыночной стоимости человеческого капитала, позиционируемого на рынке труда (например, по методу капитализации заработной платы, предлагаемой работодателями). Далее определенная таким способом стоимость человеческого капитала сопоставляется с общей величиной РЗ. При этом трудно решаемая здесь проблема – это выбор периода времени, за который следует суммировать предлагаемую работодателями заработную плату.

2.3. Демографическая эффективность РЗ, которая представляет собой отношение приращения общей массы человеческих ресурсов (с учетом их качества) к общей величине РЗ. Такого рода показатель особенно удобен для проведения сравнительного анализа эффективности альтернативных вариантов стимулирования рождаемости и многодетности.

**Н.А.Прокудина**

*Российский государственный профессионально-педагогический университет*

## **РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ МАЛОГО БИЗНЕСА В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ**

Мировая практика убедительно свидетельствует, что в странах с развитой рыночной экономикой малое предпринимательство оказывает существенное влияние на развитие общественного производства, на решение различных социальных проблем, на увеличение численности занятых работников, на повышение доходов населения, на формирование среднего класса – основы благополучия общества. Также можно отметить, что малый бизнес становится важным связующим звеном, обеспечивающим эффективную работу предприятий среднего и крупного бизнеса.

Субъектами малого бизнеса могут быть граждане – физические и юридические лица. На развитие малого бизнеса оказывают влияние разнообразные факторы. Среди них можно отметить следующие: профессиональный уровень образования людей, развитие инфраструктуры, высокая конкурентоспособность, инвестиционная привлекательность, быстрая реакция на изменяющиеся условия функционирования, адаптация к рыночным условиям и другие.

Под влиянием указанных выше факторов в начале 90-х годов минувшего столетия процесс формирования малого бизнеса в России шел достаточно активно. Однако в последующие годы четко сложилась тенденция стабилизации социально-экономических показателей, характеризующих развитие малого предпринимательства в стране. По данным статистики, доля малого бизнеса в экономике России составляет по разным показателям 10–15%, в то время как его удельный вес в экономике западноевропейских стран достигает 50–60%. В настоящее время, по статистическим оценкам, в стране насчитывается более 900 тыс. предприятий малого бизнеса.

Отмеченное выше свидетельствует о необходимости совершенствования системы государственной поддержки малого бизнеса в стране. Это обусловлено высокой ролью малого предпринимательства в осуществлении экономических реформ в стране, в формировании эффективной, социально-ориентированной рыночной экономики. По нашему мнению, комплекс первоочередных мер по совершенствованию системы государственной поддержки малого предпринимательства в России должен осуществляться в следующих направлениях: нормативно-правовое; финансово-кредитное; информационно-техническое; организационно-управленческое; кадровое и консультационное обеспечение; инновационная деятельность. Реализация данных направлений должна осуществляться как долговременный и многоплановый процесс формирования сектора малого бизнеса в рамках разрабатываемой в настоящее время в стране государственной промышленной политики.

**А.А. Прудников, Н.А. Ямщиков**

*Сибирский государственный университет путей сообщения*

### **ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД МАНЕВРОВОГО ДВИЖЕНИЯ**

Маневровые локомотивы используются на станции для формирования и расформирования составов, подачи вагонов под грузовые операции, работы на подъездных путях. Эффективное использование маневровых локомотивов сокращает время на технические операции, уменьшает простой подвижного состава и, следовательно, снижает потребный парк подвижного состава. Нерациональное использование локомотива приводит к появлению технологических простоев и простоев, связанных с нарушением технологии, которые включают в себя ожидание разрешающего сигнала светофора, пропуск поездов, ожидание обработки состава, и.т.д. Кроме того, на станциях существует проблема использования поездных электровозов вместо маневровых локомотивов, что увеличивает время обработки составов.

Фотохронометражные наблюдения за работой маневровых локомотивов на исследуемом полигоне проводились с целью определения их фактической загрузки и возможности оптимизации количества локомотивов, работающих на станциях, обслуживаемых локомотивами ТЧ-14.

Исследование затрат рабочего времени было проведено на десяти локомотивах, приписанных к локомотивному депо Белово и работающих на пяти станциях Кузбасского отделения дороги. Результаты детального анализа рабочего времени маневровых локомотивов показывают, что наиболее весомым элементом в совокупных затратах во всех депо является элемент – технологические перерывы. Так, на ст. Тырган они составили 309 минут, Ленинск-Кузнецкий 2 – 218 минут (54,8% от основных затрат), Красный Камень – 187 минут (38,6% от основного времени), Ленинск-Кузнецкий 1 – 184 минуты (41,3% от основных затрат) и на ст. Егозово – 118 минут (25,4% от основного времени), а в среднем на локомотив – 197 минут. Перерывы, связанные с нарушением технологического процесса, составляют в среднем 44 минуты на локомотив, но наблюдаются они только в трех депо исследуемого полигона. Так как каждая станция имеет свой специфический характер работы, то это необходимо учитывать при оптимизации работы локомотивов на маневрах; применение общего подхода к решению данного вопроса невозможно.

Проведя анализ, можно сказать, что человеко-часы простоя в месяц равны