

3. Чихиков В. Сфера культуры и экономика. ФНИ «Прагматика культуры». 2006. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://artpragmatica.ru/projects/?uid=2287>.

4. Комитет по культуре Санкт-Петербурга. Статистика культурной жизни. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.spbculture.ru/ru/statistics.html>.

5. Сервер отраслевой статистики Минкультуры России. Основные показатели работы отрасли по годам. Музеи. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [<http://www.mkstat.ru/indicators/cat10/item54/>].

6. Федеральная служба государственной статистики. Россия в цифрах – 2011г. Культура, отдых и туризм: музеи. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_11/IssWWW.exe/Stg/d1/10-03.htm.

И.В. Пугачев, Т.А. Ванеева

Сибирский государственный университет путей сообщения

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Среди множества актуальных проблем модернизации и государственного регулирования экономики вопрос о целесообразности и последствиях реформирования естественно-монопольных структур занимает особое место. Министерство экономического развития совместно с отраслевыми Министерствами осуществляет преобразование естественных монополий, направленное на снижение инфраструктурных барьеров развития экономики для стимулирования роста эффективности таких секторов и развития конкуренции.

Реформирование уже затронуло некоторые отрасли, формируя конкурентный рынок и привлекая потенциальных инвесторов для развития соответствующего сектора экономики. Так, сегодня почти полностью завершена реформа монополии в сфере электроэнергетики, на базе которой создан ряд независимых компаний. На заключительной стадии находится реформа железнодорожного транспорта, которая позволяет решить ряд серьезных проблем:

- повышение уровня мотивации работников;
- совмещение функций хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственного управления, что сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды;

– снижение затрат на текущее содержание и ремонт основных фондов отрасли в условиях прогнозируемого роста спроса на перевозки.

Этапы реформы ОАО «РЖД»:

1. Подготовительный (2001–2003 гг.). Цель – разработка проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, необходимых для реализации программы структурной реформы.

2. Основной – оптимизация структуры управления РЖД (2003–2005гг.). Цель – создание дочерних зависимых обществ, осуществляющих открытые для конкуренции виды деятельности; сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок.

На сегодня ОАО «РЖД» владеет пакетами акций 158 дочерних зависимых обществ. Среди них: ОАО «Федеральная пассажирская компания», ЗАО «ТрансТелеКом», ОАО «ТрансКредитБанк», ОАО «ЖАСО», ОАО «ТрансКонтейнер», ООО «Аэроэкспресс», ОАО «РЖДстрой» и т.д.

3. Завершающий – создание и развитие конкурентного рынка железнодорожных перевозок (2006–2010гг.). Цель – развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок; переход большей части парка грузовых вагонов в частную собственность; создание федеральной пассажирской компании; продажа акций дочерних обществ ОАО «РЖД» частным собственникам с целью привлечения инвестиций в железнодорожную инфраструктуру.

Список литературы:

1. О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384.

2. О естественных монополиях. Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ.

Е.С. Рухмалёва, С.А. Чубарова

Российский государственный профессионально-педагогический университет

ПРОБЛЕМА УТЕЧКИ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ ТРУДОВЫХ КАДРОВ ЗА ГРАНИЦУ И ПУТИ ЕЁ РЕШЕНИЯ

Процесс эмиграции ученых отрицательно влияет на социально-экономическое состояние всего общества и страны. Он приобрел такие масштабы, что угрожает существованию и развитию целых направлений российской науки, вызывая целый ряд социальных и экономических последствий для Рос-