

мать незапрограммированные решения. В этих случаях обычно отсутствует конкретная последовательность необходимых действий для решения проблемы. Поэтому руководитель должен разрабатывать новую процедуру принятия решения.

### Литература

1. Балдин К.В., Воробьев С.Н., Уткин В.Б. Теоретические основы принятия управленческих решений: учебник. М.: МПСИ, МОДЭК, 2010. 210 с.
2. Литвак Б.Г. Управленческие решения. М.: Тандем, 2012. 248 с.
3. Якушин Е. К. Современное управление. М.: Издатцентр, 2012. 426 с.

## ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ

А.А. Шингарева,  
научный руководитель Р.И. Гриванов  
Россия, г. Владивосток,  
*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса*

Значение железных дорог трудно переоценить. Во-первых, как и любой другой вид транспорта, поезда повышают мобильность рабочей силы, что способствует экономическому росту, как отдельных регионов, так и России в целом. Во-вторых, иногда нет других путей сообщения, кроме железнодорожных. Так, например, в России существуют регионы, где некоторые населенные пункты не имеют автомобильных подъездов, а расположены вдоль железнодорожных линий. Другим примером может стать Москва и Московская область, где жители выбирают железнодорожный вид транспорта, как альтернативу на дорогах. Железные дороги в России в течение всего их существования выполняли роль "социального перевозчика". Но на данный момент вопрос о доступности железнодорожного пригородного сообщения для всего населения стоит довольно остро.

Так, динамика цен на пригородные пассажирские перевозки с 2003 по 2010 год существенно опережала индекс потребительских цен [1]. Это послужило причиной роста безбилетного проезда и уменьшению рентабельности железной дороги. Решением этой и других проблем стало реформирование системы железнодорожных перевозок России.

В 2011 году завершилась железнодорожная реформа по изменению организационной структуры. Так, финансирование пригородных перевозок теперь осуществляется региональным и федеральным бюджетами, тогда как до проведения реформы пригородное сообщение субсидировалось за счет прибыльных грузовых перевозок.

В итоге, было создано 26 пригородных пассажирских компаний – акционерные общества с участием ОАО "РЖД" и самого субъекта РФ. Более того, теперь субъекты РФ заключают договор с этими компаниями на оказание услуг по перевозке пассажиров, но при этом ОАО "РЖД" организует движение поездов и сдает в аренду пригородным компаниям подвижной состав с бригадой. Тарифы регулируются Федеральной службой по тарифам (ФСТ), а Правительство РФ субсидирует пригородный комплекс.

Прямая поддержка государства в виде субсидий в размере 25 млрд рублей создана для сдерживания роста тарифов на пригородные перевозки. Однако, данная субсидия покрывает только лишь четверть расходов на организацию пригородного сообщения [1]. Средства в размере 25 млрд рублей недостаточны, так как цена самого обслуживания железных дорог с каждым годом растет. Другая половина расходов ложится на непосредственных пользователей железных дорог, то есть на пассажиров и грузоотправителей.

Стоит отметить, что региональный бюджет должен покрывать компенсации убытков перевозчиков, возникающие при регулировании тарифа соответственно договору. Согласно

этому договору, субъект РФ устанавливает стоимость проезда ниже экономически обоснованного, обязуясь возместить перевозчикам убытки. Доля реального возмещения составляет менее половины [2].

По последним сообщениям в 2015 году тарифы на пригородные пассажирские перевозки вырастут на 10%, вследствие исполнения мероприятий, утвержденных правительством, по недопущению убытков ОАО "РЖД" в 2015 году. Согласно материалам Минэкономразвития, это поможет "сохранить инвестиционный потенциал отрасли" [3].

Известно, что в 2014 году Правительство РФ запретило ОАО «РЖД» увеличивать дебиторскую задолженность в сфере оказания услуг пригородными пассажирскими компаниями. То есть пригородные перевозчики теперь обязаны выплатить полную сумму за оказанные услуги по эксплуатации подвижного состава. В текущем году выпадающие доходы (компенсации) от осуществления пригородных пассажирских перевозок ожидаются в размере 15,5 млрд. руб. Уровень компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов на сегодня составляет примерно 52% [4].

Из-за того, что региональные бюджеты не в силах оплатить выпадающие расходы, перевозчики теперь могут отказываться предоставлять свои услуги при наличии долгов. Это ведет к отмене множества электричек по всем регионам России.

Казалось бы, отмена пригородных электричек избавит ОАО "РЖД" от больших статей расходов, но все статьи расходов и доходов взаимосвязаны. Поэтому отказ от пригородного сообщения просто перенесет прямые и косвенные убытки на другие бизнес сферы ОАО "РЖД", например, на грузовые перевозки (которые считаются самыми прибыльными на данный момент времени). Возросшие расходы компания перенесет на потребителей.

Также из-за убытков пригородных пассажирских компаний ОАО "РЖД" не может предоставить и обновить парк подвижного транспорта. Сложившаяся ситуация такова, что постоянно снижается доступность железнодорожного транспорта для населения и все еще растут тарифы на проезд. Основной причиной является слабая правовая сторона, так как еще в 1999 году к полномочиям субъектов РФ была отнесена организация пассажирских пригородных перевозок, но обязанности администрации субъекта РФ до сих пор не конкретизированы [5].

Но 19 мая 2014 года была утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Согласно данному документу, необходимо повышать экономическую эффективность отрасли, привести в соответствие с нуждами государственную поддержку и привлечь в отрасль инвестиции [6]. Для достижения этих целей необходимо повысить ответственность администрации регионов и перевозчиков, а также создать необходимые условия для притока инвестиций. Невнимание со стороны федеральной и региональной власти к финансированию, правовой и другим проблемам пригородного сообщения в период после реформ оказало негативное влияние на весь комплекс пригородных перевозок, в том числе на пригородные пассажирские компании и на качество сообщения внутри региона.

В заключение, важно отметить, что если не решить эту проблему сейчас, то постепенно такой вид транспорта, как пригородные поезда практически исчезнет. Необходимо своевременное и комплексное решение, иначе в регионах останется только несколько электричек пригородного сообщения, например, в крупных городах на небольших участках. Необходимо создать прочный фундамент для развития и поддержки пригородных перевозок, то есть принять федеральный закон «Об организации регулярных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении», внести необходимые изменения в существующее законодательство, и четко обозначить ответственность и обязательство каждой стороны договора о перевозках.

### Литература

1. Сайт международного информационно-аналитического обозрения "Вести Евразия" [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2013-11a10>.
2. Савчук В., Рузавин Л. Проблемы финансирования пригородных пассажирских перевозок в России. М.: Транспорт РФ. 2014. 242 с.

3. Сайт информационного агентства России "Тасс" [Электронный ресурс]. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/1468515>.
4. Сайт официального печатного органа Министерства транспорта РФ "Транспорт России" [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyu-transport/raskryt-vse-karty.html>.
5. Савчук В. Сбежала электричка. М.: Известия-Транспорт 19.09.2014 г.
6. Сайт "Правительство Российской Федерации" [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/12575>.

## ПРОБЛЕМЫ ДИСТАНЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ

И.В. Колпаков  
научный руководитель Е.И. Чучкалова  
Россия, г. Екатеринбург,

*Российский Государственный Профессионально-Педагогический Университет*

Обновления в сфере профессионального образования часто носят бессистемный характер, причиной которого является явный недостаточный учёт закономерностей развития современных образовательных систем.

Тенденции на международном рынке образовательных услуг с каждым годом задают новые планки и стандарты, которым должны соответствовать образовательные заведения, речь идёт, прежде всего, о модернизации содержания образования, изменении моделей обучения, подходов к формированию структуры управления.

Повышение роли исследовательской деятельности, расширение полномочий образовательных учреждений, развитие вариативности образования - все эти процессы направлены на вхождение России в единое, соответствующее современным реалиям и тенденциям, европейское образовательное пространство. Однако проявляется сильнейший дисбаланс в содержании образования, перегрузка студентов не актуальной информацией, снижение качества образовательного процесса и уровня профессиональной подготовки будущих выпускников.

На сегодняшний день существуют противоречия между возросшими требованиями всех сфер российского общества к качеству образования и доминированием традиционных подходов к функционированию профессионального образования, противоречия между необходимостью непрерывного мониторинга качества различных элементов образовательного процесса и отсутствием единых оценочных методик и процедур, базовой методологии измерения качественных параметров педагогических объектов и процессов.

Разнообразие запросов к профессиональному образованию от социальных, профессиональных групп малого и среднего бизнеса, физических лиц порождает множественность целей. Стратегическая цель деятельности образовательного учреждения заключается в обеспечении качественного образования, что обусловлено соответствием запросов и возможностей конкретной личности. Возникает необходимость пересмотра целей образовательного процесса.

Чтобы быть в конъюнктуре, быть востребованными на рынке труда, будущие специалисты должны получать соответствующие знания. Новейшие информационные технологии, активно продвигаемые и развиваемые в конкурирующих с Россией странах, являются вызовом устоявшимся традициям в области национального образования. Развитие дистанционных образовательных программ является одной из главных проблем не только в реализации права на получение образования, но и безопасности самой страны.