

В качестве среды разработки приложения планируется использование системы «1С: Предприятие 8.2».

Информационная система учета и анализа товарного ассортимента позволит существенно повысить эффективность деятельности продуктового магазина.

Литература.

1. Никишин В., Цветкова А. Маркетинг современной торговли / В. Никишин, А. Цветкова - 2002
2. Рязанцева Н., Рязанцев Д.. 1С: Предприятие. Комплексная конфигурация. – БХВ – Петербург: Секреты работы, СПб, 2004. – 546 с.
3. Осипова Л.В., Синяева И.Н. Основы коммерческой деятельности / Учебник для Вузов. - М.: ЮНИТИ, 2001
4. Памбухчианц О.В., Дашков Л.П. Коммерция и технология торговли. - М.: Маркетинг, 1999.
5. Управление торговлей – URL: <http://v8.1c.ru/trade/> [дата обращения: 18.02.2014]
6. 1С:Розница 8 – URL: <http://v8.1c.ru/retail/> [дата обращения: 18.02.2014]

О НЕОБХОДИМОСТИ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА К РАЗРАБОТКЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ СИСТЕМОЙ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МАЛОГО ГОРОДА

О.А. Попова, асп., С.П. Марцева, студент

Юргинский технологический институт (филиал)

*Национального исследовательского Томского политехнического университета
652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. (38451) 6-49-42*

E-mail: Olga030188@mail.ru

Система городского общественного пассажирского транспорта (ГПТ) как часть транспортного комплекса – одна из важнейших составляющих инфраструктуры городской экономики. Занимая особое место в транспортной инфраструктуре, ГПТ в первую очередь обеспечивает возможность развития города как единой системы с его экономическими, административными, культурными, политическими и другими функциями. Способствуя реализации данных функций, городской пассажирский транспорт обеспечивает социально обусловленную потребность населения в передвижениях по территории города.

Сегодня различными исследователями предлагаются методологические подходы к изучению общественного пассажирского транспорта как целостной системы. В научной литературе и различных нормативно-правовых актах городской пассажирский транспорт рассматривают как:

1) «систему, предназначенную для перевозки населения в городской и прилегающей ей зоне по различным целям: трудовым, деловым, общественным или культурно-бытовым» [1].

2) «транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения» [3].

3) «сложную систему, включающую в себя ряд подсистем: магистральную сеть и сооружения, подвижной состав, депо, гаражи, парки и ремонтную базу, а также подсистему управления. Сюда же входит и кадровый ресурс, обслуживающий всю транспортную систему» [5].

4) «функционирующую на территории города и в некоторых случаях за ее пределами устойчивую, развивающуюся в соответствии с социально-экономическими концепциями и планированием жизнеобеспечения города систему перевозок пассажиров» [4].

Из приведенных определений можно прийти к выводу, что городской пассажирский транспорт определяют как стабильную систему, которая обеспечивает своевременные регулярные перемещения пассажиров в соответствии с социально-экономическим планированием развития городов, облегчает физический труд пассажиров и осуществляет обмен материальными и духовными ценностями населения. Таким образом, основное социальное значение городского пассажирского транспорта заключается в обеспечении качественных и комфортных условий передвижений и жизнедеятельности населения, обеспечении доступности транспорта для всех категорий жителей. Качество транспортных услуг является одной из важных составляющих повышения конкурентоспособности транспорта.

Современный подход к развитию транспортной отрасли должен быть ориентирован на удовлетворенность потребностей населения в предоставлении качественных транспортных услуг. Дальнейшее развитие российской экономики требует решения следующих системных вызовов транспортной отрасли: рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчиво-

сти транспортной системы, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы; необходимость существенного улучшения доступности и качества транспортных услуг для населения; повышение мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Министерство транспорта РФ в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года разрабатывает положение о минимальном транспортном стандарте для граждан России, с учетом которого должна развиваться транспортная инфраструктура в регионах. Минимальный транспортный стандарт (МТС) — совокупность индикаторов конечного потребления транспортных услуг, от которых значительно зависят условия жизнедеятельности населения. Муниципальному образованию необходимо разработать систему социальных стандартов транспорта, социальных показателей, которые будут отражать эффективность работы транспортных предприятий. Основными предпосылками развития социальных стандартов функционирования городского пассажирского транспорта является его инфраструктурный характер, тесная связь пассажирских перевозок с экономикой и социальной сферой.

Ввиду инфраструктурного характера транспорта формирование стратегических направлений развития всей транспортной системы должно осуществляться на основе анализа современных проблем развития транспортной системы в комплексе с общими направлениями социально-экономического развития страны и мировыми стратегическими тенденциями в экономике.

Важную роль в реализации транспортной стратегии играет повышение контролируемости и управляемости развития транспортной отрасли путем улучшения эффективности методов государственного и муниципального управления. Для этого необходима комплексная система государственного стратегического планирования развития транспортной отрасли на основе транспортно-экономического баланса на различных уровнях управления. Важным инструментом управления реализацией Транспортной стратегии является увязка региональных и муниципальных стратегий и программ развития транспорта, а также транспортных разделов региональных программ социально-экономического развития с Транспортной стратегией.

В результате должен быть согласованный стратегический план развития транспортной инфраструктуры, который предусматривает осуществление мероприятий различных программ в рамках транспортной стратегии с учетом разделения интересов и ответственности между органами государственной власти различных уровней, государственными и частными инвесторами, а также транспортными организациями.

Таким образом, для эффективного стратегического управления пассажирскими перевозками, как и всей транспортной отраслью, актуальными являются следующие задачи:

- разработка методических регламентов согласования транспортной стратегии с субъектами Российской Федерации и ее согласование с региональными транспортными стратегиями, со схемами территориального планирования регионов, областей и городов;
- разработка системы стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса и математических моделей;
- научное обоснование и разработка эффективной организационной модели стратегического управления, в том числе методов и принципов интеграции и координации стратегического управления развитием системы пассажирских перевозок на муниципальном, региональном и межрегиональном уровнях;
- разработка автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом, а также разработка методических регламентов использования аналитических систем на транспорте [2].

Новизна предлагаемого подхода заключается в том, что предлагается решение комплексной задачи по разработке методологии стратегического управления пассажирскими перевозками, обеспечивающей взаимосвязь всех уровней управления (муниципальный, региональный, межрегиональный, федеральный), интеграцию и координацию стратегий и программ по уровням, а также со стратегиями социально-экономического развития муниципалитетов, регионов и ресурсообеспечивающих отраслей. Для достижения поставленной цели исследования были сформулированы следующие задачи и предложены подходы по их решению:

1. Разработка схемы и принципов обоснования решений в сфере стратегического управления пассажирскими перевозками, обеспечивающих взаимосвязь всех уровней управления, интеграцию и координацию стратегий и программ по уровням, а также со стратегиями социально-экономического развития муниципалитетов, регионов и ресурсообеспечивающих отраслей.

2. Разработка методов и математических моделей, позволяющих формализовать процессы взаимодействия элементов всех уровней сферы пассажирских перевозок и муниципалитетов, регионов и ресурсообеспечивающих отраслей, устанавливать связь между ключевыми результатами деятельности отдельных элементов отрасли пассажирских перевозок, муниципалитетов, регионов и ресурсообеспечивающих отраслей на отдельной территории и/или их совокупности.
3. Разработка методов поддержки принятия стратегических решений в сфере управления пассажирскими перевозками на этапах анализа, оценки и выбора альтернатив и контроля выполнения стратегии, обеспечивающих взаимосвязь всех уровней управления, интеграцию и координацию стратегий и программ по уровням, а также со стратегиями социально-экономического развития муниципалитетов, регионов и ресурсообеспечивающих отраслей.
4. Разработка и программная реализация алгоритмов, реализующих предложенные методы и модели, для проведения экспериментальных исследований и апробации предложенных методов и моделей.
5. Разработка состава, архитектуры, принципов работы и требований к территориально-распределенной системе поддержки принятия стратегических решений в сфере управления пассажирскими перевозками.

Разработанные методы и принципы поддержки принятия стратегических решений, основанные на интеграции и координации стратегического управления системой пассажирских перевозок на муниципальном, региональном, межрегиональном и федеральном уровнях, позволят повысить качество и обоснованность управленческих решений в отрасли пассажирских перевозок на всех уровнях управления, что должно привести к повышению качества и доступности транспортных услуг и мобильности населения на конкретной территории. Без создания эффективной транспортной системы не возможно полноценное развитие экономики региона, удовлетворение потребностей населения в качественных транспортных услугах. Современный подход к развитию данной отрасли должен быть ориентирован на повышение конкурентоспособности национального транспорта путем интеграции всех транспортных процессов и логистики.

Литература.

1. Ефремов И.С., Кобозев В.М., Юдин В.А. Теория городских пассажирских перевозок.
2. Захарова А.А., Попова О.А., Степанова К.М. Проблемы разработки методологии интеграции и координации стратегического управления системой пассажирских перевозок: постановка задачи. Журнал «Современные проблемы науки и образования» <http://www.science-education.ru/116-12597>.
3. Российский статистический ежегодник за 1999 год.
4. Постановление Правительства Москвы от 30 марта 1999 г № 239-ПП О проекте закона города Москвы "О городском пассажирском транспорте".
5. Transcord — Транспортный узел России. Онлайн библиотека транспорта <http://transcord.ru/index.php/obshestvenniie-transport/transportnaya-sistema-gorodov-i-regionov/ponyatie-o-transportnoie-sisteme-gorodov-i-regionov.html>.

НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СОЦИАЛЬНЫХ НАЛОГОВЫХ ВЫЧЕТОВ ПО НАЛОГУ НА ДОХОДЫ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

Н.В. Счастливая, к.э.н., Т.Н. Зиновьева, студент

*Кузнецкий институт информационных и управленческих технологий
(филиал) Пензенского государственного университета*

442530, Пензенская обл., г. Кузнецк, ул. Маяковского, 57а, тел. (84157) -3-73-98

E-mail: Nataly-Schastlivay@yandex.ru

Активизация налогового стимулирования является актуальной для России проблемой, имеющей большое значение для совершенствования ее налоговой системы. По своей природе налог - это одновременно и экономическое, и правовое, и социальное явление. Он оказывает стимулирующее воздействие на экономику, прежде всего через перераспределение национального дохода. Сущность этой функции в том, что посредством комплекса различных налоговых ставок и льгот можно влиять на спрос, воспроизводство, стимулирование развития отраслей и т.д.

В связи с принципиальным отказом законодателя от практики использования льготного налогообложения альтернативой может выступить система налоговых вычетов, которая учитывает не только социальное положение налогоплательщика, но и социальную значимость его деятельности.