



НАУЧНЫЙ
ФОРУМ
nauchforum.ru

ISSN: 2542-1255



№5(51)

НАУЧНЫЙ ФОРУМ:
ИННОВАЦИОННАЯ НАУКА

МОСКВА, 2022



НАУЧНЫЙ ФОРУМ: ИННОВАЦИОННАЯ НАУКА

*Сборник статей по материалам LI международной
научно-практической конференции*

№ 5 (51)
Июль 2022 г.

Издается с ноября 2016 года

Москва
2022

УДК 08
ББК 94
НЗ4

Председатель редколлегии:

Лебедева Надежда Анатольевна – доктор философии в области культурологии, профессор философии Международной кадровой академии, г. Киев, член Евразийской Академии Телевидения и Радио.

Редакционная коллегия:

Арестова Инесса Юрьевна – канд. биол. наук;
Ахмеднабиев Расул Магомедович – канд. техн. наук;
Ахмерова Динара Фирзановна – канд. пед. наук, доцент;
Бектанова Айгуль Карибаевна – канд. филол. наук;
Воробьева Татьяна Алексеевна – канд. полит. наук;
Данилов Олег Сергеевич – канд. техн. наук;
Капустина Александра Николаевна – канд. психол. наук;
Карабекова Джамиля Усенгазиевна – д-р биол. наук;
Комарова Оксана Викторовна – канд. экон. наук;
Лобазова Ольга Федоровна – д-р филос. наук;
Маршалов Олег Викторович – канд. техн. наук;
Мащитько Сергей Михайлович – канд. филос. наук;
Монастырская Елена Александровна – канд. филол. наук, доцент;
Назаров Иван Александрович – канд. филол. наук;
Орехова Татьяна Федоровна – д-р пед. наук;
Попова Ирина Викторовна – д-р социол. наук;
Самойленко Ирина Сергеевна – канд. экон. наук;
Сафонов Максим Анатольевич – д-р биол. наук;
Спасенников Валерий Валентинович – д-р психол. наук.

НЗ4 Научный форум: Инновационная наука: сб. ст. по материалам
LI междунар. науч.-практ. конф. – № 5(51). – М.: Изд. «МЦНО»,
2022. – 20 с.

ISSN 2542-1255

Статьи, принятые к публикации, размещаются на сайте научной
электронной библиотеки eLIBRARY.RU.

ISSN 2542-1255

ББК 94

© «МЦНО», 2022 г.

Оглавление

Политология	4
СОЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ТЕХНОЛОГИЙ СМЕШАННОГО ОБУЧЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ МЕНЕДЖЕРОВ СОЦИАЛЬНО- КУЛЬТУРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Котельникова Ольга Юрьевна	4
Юриспруденция	12
АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА УПРАВЛЕНИЯ ПРИГОРОДНЫМ СООБЩЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ Филичев Григорий Андреевич	12

ПОЛИТОЛОГИЯ

СОЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ТЕХНОЛОГИЙ СМЕШАННОГО ОБУЧЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ МЕНЕДЖЕРОВ СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Котельникова Ольга Юрьевна

*канд. пед. наук, доцент,
Государственное образовательное бюджетное
учреждение культуры высшего образования
"Волгоградский государственный институт
искусств и культуры",
РФ, г. Волгоград*

CREATION OF ORGANIZATIONAL AND METHODOLOGICAL CONDITIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF BLENDED LEARNING TECHNOLOGIES IN THE PROCESS OF PROFESSIONAL TRAINING OF MANAGERS OF SOCIAL AND CULTURAL ACTIVITIES

Olga Kotelnikova

*Candidate of pedagogical sciences, associate Professor,
State educational budgetary institution of culture
higher education
"Volgograd State Institute of Arts and Culture",
Russia, Volgograd*

Аннотация. Трансформация современного общества влияет и на деятельность учреждений профессионального образования. В данной статье актуализируется необходимость реорганизации учебного процесса в вузе, требующего пересмотра алгоритма общения всех участников образовательной деятельности. Выявляется перспективность использования технологий смешанного обучения в процессе профессиональной

подготовки менеджеров социально-культурной деятельности. Обосновывается необходимость создания соответствующих организационно-методических условий.

Abstract. The transformation of modern society also affects the activities of vocational education institutions. This article actualizes the need to reorganize the educational process at the university, which requires a revision of the communication algorithm for all participants in educational activities. The prospects of using blended learning technologies in the process of professional training of managers of social and cultural activities are revealed. The necessity of creating appropriate organizational and methodological conditions is substantiated.

Ключевые слова: смешанное обучение; менеджер социально-культурной деятельности; организационно-методические условия; профессиональное обучение.

Keywords: blended learning; manager of social and cultural activities; organizational and methodological conditions; vocational training.

Введение моделей дистанционного, электронного обучения в практику организации учебного процесса требуют пересмотра алгоритма общения всех участников образовательной деятельности. ФГОС нового поколения ориентируют на переход от обучения, где обучающийся – объект воздействия преподавателя, к учебной деятельности, субъектом которой является обучающийся, а преподаватель выступает в роли организатора, сотрудника и помощника.

Одной из наиболее перспективных является модель смешанного обучения. Она представляет собой технологию организации образовательного процесса, в основе которого лежит концепция объединения технологий традиционной аудиторной системы и взаимодействия участников учебного процесса и технологий электронного обучения, базирующегося на новых дидактических возможностях, предоставляемых ИКТ и другими современными средствами обучения [5, с. 346]. Смешанное обучение построено на базе взаимодействия (общения) обучаемого и преподавателя, предлагающего обучаемому различные формы сопровождения процесса обучения, такие как: планирование процесса обучения; поддержку освоения и усвоения учебного материала; поддержку применения полученных знаний в практической деятельности; контроль выполнения тренировочных, диагностических и итоговых работ; оценивание выполненных работ; руководство рефлексией учебного процесса и/или ее экспертизу [2, с. 20].

Ключевым признаком в определении смешанного обучения является, именно, *взаимодействие*.

Смешанное обучение позволяет восполнить недостатки технологий, используемых на данный момент в практике обучения. При очном, аудиторном, обучении не всегда можно реализовать требование включенности каждого студента в образовательный процесс. А так же, временные рамки аудиторного занятия не позволяют многим достичь желаемой глубины понимания обсуждаемых вопросов. Данное обстоятельство не дает возможность реализовать требование гибкости образовательного процесса, предусматривающее удовлетворение различных персональных познавательных стилей обучаемого. В то же время, при дистанционном обучении нивелируется этап естественного и быстрого выстраивания цепочек ассоциативных идей и интуитивных открытий, нарушается требование включения нового знания в уже имеющееся. Кроме того, при дистанционном обучении возможно стремление обучающихся к отсрочке учебных действий, поскольку, из-за особенностей асинхронного общения, многие студенты выпадают из пространства образовательной среды вуза.

Преимуществами смешанного обучения, таким образом, являются формируемые в аудиторном режиме межличностные связи дающие возможность более быстрого усвоения новых знаний, и формируемые при электронном обучении в информационно-образовательной среде гибкость, адаптивность, индивидуализация, интерактивность обучения и глубина рефлексии [4, с. 96].

Данные преимущества имеют большое значение при формировании необходимых профессиональных компетенций будущих менеджеров социально-культурной сферы.

Гибкость этой модели предполагает, что время и место при смешанном обучении не ограничены строгими рамками аудитории и вуза, темп и ритм обучения не привязаны к темпу и ритму работы других студентов группы. Адаптивность реализуется как возможность организации учебного процесса для студентов с разными возможностями и запросами. Индивидуализация осуществляется за счет выстраивания учебного процесса в соответствии с индивидуальными образовательными потребностями и возможностями обучающихся, при этом методические подходы и педагогические технологии, используемыми преподавателем в аудиторном общении, дополняются интерактивными учебными средствами и адаптивным программным обеспечением. Интерактивность достигается использованием вариативных форм и способов взаимодействия как участников образовательного процесса друг с другом, так и с контентом [1, с. 181].

Смешанное обучение позволяет успешно решать задачи, выдвигаемые сегодня в сфере профессиональной подготовки менеджеров социально-культурной деятельности:

- расширять образовательные возможности обучающихся за счет увеличения доступности и гибкости процесса обучения, учета их индивидуальных образовательных потребностей, а также темпа и ритма освоения учебного материала;
- стимулировать формирование субъектной позиции будущего менеджера социально-культурной деятельности: повышения его мотивации, самостоятельности, социальной активности, в том числе в освоении учебного материала, рефлексии и самоанализа и, как следствие, повышение эффективности профессионального обучения в целом;
- трансформировать педагогический стиль преподавателя: перейти от трансляции знаний к интерактивному взаимодействию с обучающимся, способствующему конструированию обучающимся собственных профессиональных знаний как составной части профессиональных компетенций;
- персонализировать образовательный процесс, побудив обучающегося самостоятельно определять свои учебные цели, способы их достижения, учитывая собственные образовательные потребности, интересы и способности, преподаватель же выполняет роль помощника обучающегося.

Смешанное обучение складывается из: 1) традиционного прямого личного взаимодействия участников образовательного процесса; 2) интерактивного взаимодействия, опосредованного компьютерными телекоммуникационными технологиями и электронными информационно-образовательными онлайн ресурсами; 3) самообразования [4, с. 97].

Объем и сочетание названных компонентов зависит от объективных и специфических для данного образовательного учреждения характеристик конкретного образовательного процесса.

Существует большое разнообразие моделей смешанного обучения в зависимости от доли очного обучения и учебной деятельности, опосредованной ИКТ, а также от местоположения обучающегося в процессе учебной деятельности (в вузе, или за его пределами). Любая комбинация, кроме моделей организации учебного процесса без online-учебной деятельности (традиционные формы) и заочного обучения, в котором полностью отсутствует прямое личное взаимодействие между преподавателем и обучающимся, может быть отнесена к смешанному обучению [5, с. 178].

В качестве основных моделей в процессе профессиональной подготовки менеджеров социально-культурной деятельности целесообразно

использовать модели группы «Ротация» и модели группы «Личный выбор», реализующие персонализированный подход. Среди моделей группы «Ротация» выделяются модели «Автономная группа», «Перевернутый класс», «Смена рабочих зон».

Данная группа моделей отвечает требованиям новых ФГОС ВО. Она облегчает составление расписания при работе по индивидуальным учебным планам. Кроме того, перечисленные модели расширяют возможности обучающихся, в ситуации, когда все их образовательные запросы не могут быть обеспечены профессорско-преподавательскими кадрами соответствующей квалификации.

Организация образовательного процесса при смешанном обучении предполагает следующие действия:

1) определение особенностей контингента обучающихся в целом и отдельных учебных групп, курсов, «межфакультетских» потоков;

2) выбор подходящей(их) модели(ей) для имеющегося контингента обучающихся с учетом его особенностей;

3) Планирование образовательного процесса, предполагающее составление учебного плана, определение долей трех компонентов смешанного обучения (очного, ИКТ-опосредованного и самообразования), времени и форм итогового контроля.

4) Обеспечение реализации компонентов очного (подбор кадров, предоставление образовательного аудиторного пространства и средств обучения), ИКТ-опосредованного (предоставление Интернет-ресурсов на базе договоров с их владельцами), самообразования (организация установочного консультирования и контроля).

5) Оценивание и контроль результатов обучения.

Необходимо также определение специфики контингента обучающихся и выбор модели смешанного обучения. В конкретной ситуации модель смешанного обучения выбирается в зависимости от характеристик и возможностей участников образовательного процесса, возможностей существующей у образовательного учреждения материально-технической базы, ориентиров, диктуемых социальной средой, ожиданиями обучающихся и государственным заказом.

При организации смешанного обучения необходимо иметь достоверные сведения о материально техническом оснащении вуза и рабочего места студента дома. Необходим специальный сотрудник или (при большой численности обучающихся) отдел контролирующей организации материально-технического обеспечения образовательного процесса. Круг ожиданий обучающихся целесообразно выяснять при помощи анкетирования.

Организация образовательного процесса представляет собой технологический цикл, включающий планирование образовательной деятельности, непосредственную реализацию образовательной деятельности, оценивание достижений обучающихся, анализ и оценку образовательной деятельности с целью коррекции в последующем планировании.

Особое внимание необходимо уделить планированию учебной деятельности при смешанном обучении.

В целом, деятельность преподавателя может быть представлена в виде циклограммы:

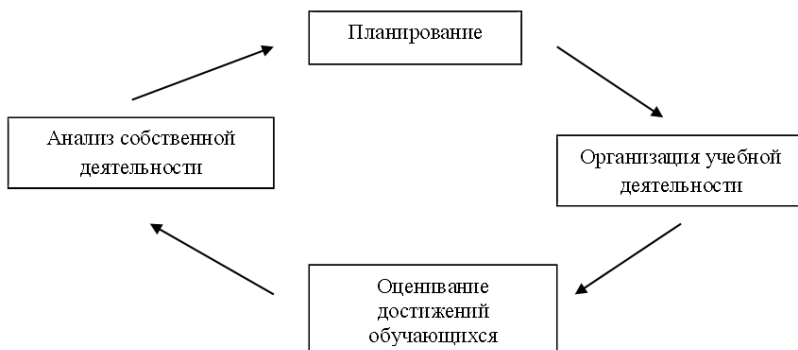


Рисунок 1. Циклограмма учебной деятельности преподавателя

Планирование – это первый этап деятельности преподавателя. Планирование может и должно осуществляться на нескольких уровнях: всего курса по годам; семестра – по календарю; учебного года – по семестрам; тематического раздела, модуля; учебного занятия.

Основной принцип, используемый при планировании, – это планирование «от конца». Прежде всего, преподаватель должен определить, какие результаты он ждет по завершении изучения определенного фрагмента курса. Учебные цели являются ожидаемыми результатами обучения. Учебные цели должны быть ориентированы на деятельность обучающегося, его готовность к демонстрации в практической деятельности конкретных компетенций.

После определения учебных целей планируется процедура оценивания. Планирование и оценивание организуют учебный процесс и находятся во взаимосвязи. При планировании тематического раздела сразу определяется, как будет проводиться констатирующее оценивание (по завершению освоения определенного фрагмента курса), при планировании учебного занятия – то, как будет осуществляться формирующее

оценивание (в ходе освоения учебного материала). Учебные цели лежат в основе определения критериев оценивания.

После определения учебных целей и способов проверки их достижения (оценивания) преподаватель приступает к планированию своей деятельности.

Планирование деятельности преподавателя осуществляется следующим образом:



Рисунок 2. Планирование учебной деятельности преподавателя

Поскольку планирование занятия, в условиях смешанного обучения, должно быть, прежде всего, ориентировано на деятельность, то в соответствии со стимулами, обеспечивающими деятельность обучающихся, возможны два подхода к построению занятия: «от задания» и «от исследования»

Построение «от задания» предусматривает выбор задания, которое будет использоваться при констатирующем оценивании в итоге изучения темы.

Второй подход – построение занятия «от исследования» – эффективен для формирования метапредметных навыков. Исследование стимулируется преподавателем путем предъявления проблемы, дилеммы, противоречия, которые выступают в качестве стимула.

Современное профессиональное образование требует выстраивания субъект-субъектных отношений между преподавателем и студентом. Преподаватель должен стать помощником в учении. Необходимым условием при этом является активная роль обучающегося в учебном процессе. Применение технологий смешанного обучения в процессе профессиональной подготовки менеджеров социально-культурной деятельности в наибольшей степени способствует установлению таких отношений, поскольку вынуждает преподавателя переложить долю контроля учебного процесса, а значит и ответственности за его протекание и результат, на обучающегося [4, с. 97].

Подводя итог, можно утверждать, что, в условиях цифрофизации общества, внедрение в учебный процесс вуза технологий смешанного обучения соответствует задачам современного профессионального образования и это требует создания соответствующих организационно-методических, административно-хозяйственных условий, обеспечивающих успешную реализацию данных технологий.

Список литературы:

1. Азиатцева Т.В. Обзор существующих за рубежом курсов, созданных с применением технологии смешанного обучения / Т.В. Азиатцева // Преподаватель XXI век. - М., - 2016. - №2. - С.177-183.
2. Воробьев В. А. Основы технологии «перевернутого обучения» в вузах // Вестник Бурятского государственного университета. – 2018. – №1. – С. 18-31.
3. Долготова Т.В. Смешанное обучение – инновация XXI века. [Электронный ресурс] // Интерактивное образование. Информационно-публицистический образовательный журнал. URL: <https://u.to/A5RmGg> (дата обращения 24.05.2022).
4. Котельникова О.Ю. Применение реверсивных технологий дистанционного обучения в процессе профессиональной подготовки специалистов социокультурной сферы / О.Ю. Котельникова // Сборник статей Международной научно-практической конференции, Петрозаводск, 2021. С. 92-99.
5. Bonk C. J. The Handbook of Blended Learning: Global Perspectives. – San Francisco: Pfeiffer, – 2006 . – 624 p.

ЮРИСПРУДЕНЦИЯ

АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА УПРАВЛЕНИЯ ПРИГОРОДНЫМ СООБЩЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Филичев Григорий Андреевич

*слушатель программы «Доктор государственного управления – Doctor of Public Administration»,
Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ,
РФ, г. Москва*

Аннотация. Статья посвящена анализу зарубежного опыта организации пригородных железнодорожных перевозок. В современных условиях железнодорожный транспорт в пригородном сообщении превосходит другие виды транспорта по стабильности перевозок, экологичности и безопасности. С учетом результатов проведенного анализа зарубежного опыта организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении определены направления его применения в Российской Федерации.

Ключевые слова: пассажирские перевозки; железнодорожный транспорт; пригородные поезда; организация; управление; зарубежный опыт.

В современных условиях пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом являются наиболее массовыми и востребованными населением, а, следовательно, имеют высокую социальную значимость. На долю пригородного железнодорожного сообщения сегодня приходится около 90% общего объема отправленных пассажиров. Актуальность данного исследования состоит в том, что накопленный мировой опыт в области совершенствования организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении свидетельствует о необходимости применения новых организационных и технологических решений в данной отрасли. Для рационального использования пригородного пассажирского комплекса и повышения уровня комфорта для пользователей транспортных услуг необходимо постоянно осуществлять мониторинг плотности использования подвижного состава, актуальность предоставляемых видов сервиса,

качества оказываемых услуг, а также выполнения графика перевозок пассажиров. Рост объемов пассажирских перевозок требует формирования нового уровня транспортного обслуживания населения. Однако на сегодняшний день технология организации пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом формируется без учета существующего колебания спроса на данные перевозки. Поэтому в дальнейшем эффективным для железных дорог России представляется привязка пригородного сообщения к ожидаемым объемам пассажиропотока, совершенствование интервалов отправления пригородных поездов с учетом эффективного использования подвижного состава, учитывая также процессы его старения и выбытия, а снижения провозных способностей железных дорог на фоне роста грузовых перевозок.

Основной задачей при организации пассажирских перевозок пригородным железнодорожным транспортом является полное и качественное удовлетворение спроса населения на перевозки с соблюдением экономически-обоснованного уровня затрат. Одним из основных направлений развития пассажирских перевозок в пригородном сообщении является совершенствование перевозочного и управленческого процессов на основании положительного опыта реформирования железнодорожного транспорта зарубежных стран.

Рынок пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении рассматривается как одна из составляющих единой системы пассажирского транспорта. На железнодорожном транспорте зарубежных стран система организации перевозок строится из последовательных этапов. На первом из них формируется ожидаемый объем перевозок в плановом периоде на основных направлениях и участках, на втором – составляется оптимальный график следования пассажирских поездов, затем составляется схема использования подвижного состава [4, с. 64-67.].

Размеры движения пригородных пассажирских поездов в значительной мере олицетворяют качество и эффективность перевозочного процесса, поскольку с одной стороны свидетельствуют о востребованности данного вида перевозок, а с другой – о готовности в предоставлении перевозчиком подвижного состава и наличии требуемой пропускной способности. Учитывая убыточность пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом вследствие низких тарифов при высокой себестоимости, а также недопустимость «перекрестного субсидирования», объемы используемого подвижного состава должны соответствовать величине и структуре пассажиропотока, техническим возможностям операторов подвижного состава и собственника инфраструктуры [3, с. 14-19.].

Исследователями Ли Х., Ян Т. и Ши К. при рассмотрении опыта организации пригородных пассажирских перевозок в Китае были предложены к использованию методы стратегического маркетинга для повышения эффективности пассажирских перевозок [8, с. 2260-2266]. По их мнению весь процесс управления пассажиропотоками является единым логистическим звеном, которое может быть дополнено информационными, сервисными и другими потоками. Пригородный пассажирский комплекс Китая - это сложная, условно дискретная, динамично открытая логистическая система, построенная из взаимосвязанных элементов. При росте пассажиропотоков система позволяет оптимизировать график движения, сокращать количество остановок, увеличить скорость перевозок, а также достигать экономии энергоносителей.

Поэтапное повышение скоростей движения пригородных поездов является важной основой в сохранении конкуренции с автомобильным транспортом. Совершенствование качества обслуживания пассажиров, рост доходов от пассажирских перевозок, снижение эксплуатационных расходов являются главными задачами пригородного железнодорожного транспорта Российской Федерации [1, с. 4-17].

В результате проведенного реформирования железнодорожного транспорта в странах СНГ и Балтии наблюдается устойчивая тенденция вывода железных дорог из государственного сектора экономики. В Армении, Грузии, Казахстане, Узбекистане, Латвии, Литве, Эстонии, а также в России, реформирование осуществлено путем акционирования государственных железных дорог [5, с. 104-111].

Исходя из опыта США, Канады и Мексики, одним из важнейших этапов в процессе трансформирования структуры управления может стать использование поотделенческой (региональной) организации в управлении транспортом. Она предусматривает отказ от ориентации исключительно на продукт и внутренние границы. Расширение полигона структурирования позволяет перейти от узконационального интереса к пониманию того, что железные дороги должны действовать на общем рыночном пространстве, ориентируясь при этом на международные перспективы и участие в совместной конкурентной борьбе с автомобильным и другими видами транспорта. Формирование подобных организационных структур стало также одной из основных задач стран-участниц ЕС. Можно констатировать также тот факт, что в современных рыночных условиях процесс поиска новых, более эффективных путей управления железнодорожным транспортом является непрерывным [6, с. 99-102].

Особого внимания заслуживает процесс реформирования железнодорожного транспорта Швеции, который в первую очередь направлен на создание условий для деятельности железных дорог на коммер-

ческой основе. Данный процесс в целом можно разделить на 4 основных этапа: совершенствование системы управления; оптимизация организационной структуры; повышение качества работы; развитие инфраструктуры и подвижного состава [7, с. 2284-2294].

Политика Швеции в области транспортного обслуживания населения базируется на конкурентной борьбе видов транспорта, выравниваемой создаваемыми условиями по налогам и сборам, а также тарифными решениями, покрывающими эксплуатационные расходы. Государство, в свою очередь, берет на себя содержание транспортных сетей.

Рассматривая отрасль пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории России, следует отметить, что в соответствии с федеральным законодательством ответственность за организацию транспортного обслуживания населения возложена на субъекты Российской Федерации (в т.ч. в части установления тарифов для населения и компенсации потерь в доходах перевозчиков, вызванных государственным регулированием тарифов).

Проблематика эффективного функционирования рынка пригородных пассажирских перевозок заключается в том, что не всеми субъектами страны выполняются установленные положения, из чего следует главный сдерживающий фактор – недофинансирование перевозок [9]. Эту проблему возможно решить путем определения причастными органами государственной власти порядка формирования сбалансированности бюджетов дотационных регионов, в том числе за счет межбюджетных трансфертов.

В текущих же условиях, в целях снижения требуемого объема бюджетного финансирования региональными органами власти принимаются решения по увеличению уровня тарифов, действующих для населения и оптимизации размеров движения пригородных поездов. При этом на малоинтенсивных направлениях пригородного сообщения, на территориях, не имеющих альтернативного железнодорожному видов транспорта, зачастую транспортное обслуживание населения сводится к нулю. В результате снижения объемов перевозок в числе «пострадавших» оказываются также и сервисные компании, заводы по производству и ремонту вагонов электропоездов [2, с. 145-153.].

На основе проведенного анализа зарубежного опыта организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении можно сформировать следующие предложения для эффективного функционирования данной отрасли:

- реструктуризация структуры управления отраслью с целью четкого разграничения естественно-монопольных и потенциально конкурентных видов хозяйственной деятельности, усиление государственного контроля в первом аспекте и стимулирование конкуренции во втором;

- отказ от затратного принципа ценообразования на услуги субъектов естественных монополий, разделение тарифов на естественно-монопольную и конкурентную составляющие;
- прекращение перекрестного субсидирования различных категорий перевозок (грузовых и пассажирских).

Анализ моделей управления пригородными пассажирскими перевозками в разных странах мира показал, что, несмотря на имеющиеся различия в подходах к проведению структурной реформы на железнодорожном транспорте, существуют определенные общие действия, которые выполняются всеми странами. К ним можно отнести выбор организационно-правовой формы субъекта хозяйствования, созданных структур управления пригородными перевозками. На данный процесс оказывает влияние ряд факторов, основными из которых являются сохранение железнодорожного транспорта как единого производственно-технического комплекса, а также сохранение государственного регулирования и контроля за деятельностью перевозчиков.

Для Российской Федерации очень важно учитывать симбиоз данных факторов, так как это позволит отечественному железнодорожному транспорту постепенно и уверенно интегрироваться в единую европейскую и мировую транспортную систему, исключив возможность негативных последствий структурной реформы.

В ряде мегаполисов пригородные поезда также имеют преимущества в скорости перевозки и уровне комфорта. В целях дальнейшего устойчивого развития рассматриваемая отрасль должна организовывать свою работу с учетом реализации мероприятий, позволяющих минимизировать негативное влияние на общество и окружающую среду, а также обеспечить совершенствование организационных процессов. Последний акцент в первую очередь касается управленческой структуры, а также действующих механизмов взаимодействия всех участников рынка пригородных железнодорожных перевозок. Анализ управленческой структуры рынка пригородных железнодорожных перевозок в зарубежных странах позволяет сделать вывод об использовании различных организационных моделей (организационные структуры) управления или форм распределения функций между участниками рынка.

С учетом результатов проведенного анализа зарубежного опыта организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и возможности его применения в Российской Федерации определено, что совершенствование действующей системы управления пригородными пассажирскими перевозками может быть реализовано за счет:

- формирования научных основ и исследовательских концепций построения управленческих моделей с различными формами собственности, объемами пассажирских перевозок, зонами ответственности и системами подчинения;
- теоретико-методического подхода к сравнительному анализу организационных моделей управления перевозками пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении с учетом оптимизации расходов перевозчиков и совершенствования механизмов государственного регулирования тарифов на данный вид перевозок;
- детального анализа доходов и расходов перевозчиков на организацию перевозок в отдельных направлениях и разработки механизмов по снижению этих расходов.

Список литературы:

1. Агафонов Д.В. Государственное регулирование услуг железнодорожной инфраструктуры в условиях структурного преобразования отрасли (российский и мировой опыт) // Науковедение. 2017. Т. 9. № 2.
2. Мозговая О.О., Агафонов Д.В. Направления совершенствования механизмов государственного регулирования в целях привлечения и защиты инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития: сборник материалов X Международной научно-практической конференции / Под общ. ред. С.С. Чернова. Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015.
3. Савчук В.Б., Терешко И.В., Чернов Д.Д. Организация и финансирование пригородных железнодорожных пассажирских перевозок // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2016. № 2-3.
4. Терешина Н.П., Флягина Т.А., Чуверина О.Г. Управление деятельностью пригородных пассажирских компаний // Транспортное дело России. 2019. № 2.
5. Черемин Г.Д. Зарубежный опыт государственной политики в отношении железнодорожного транспорта // Вопросы политологии. 2018. Т. 8. № 3 (31).
6. Щукин В.В. Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные перевозки // Транспортное дело России. 2014. № 2.
7. Caroline H., Yves A. Errac Roadmap WPO3: Urban, Suburban and Regional Rail and Urban Mobility // Procedia - Social and Behavioral Sciences. 2012. Vol. 48.
8. Li X., Yang T., Shi Q. Applicative Suburban Line Pattern of Urban Rail Transit in China // Procedia - Social and Behavioral Sciences. 2013. Vol. 966.
9. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – июнь 2019 года // Министерство транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/documents/7/10141> (Дата обращения: 24.07.2022).

10. Филичев Г.А. Анализ применимости зарубежного опыта организации пригородных железнодорожных перевозок в России // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и Право. 2020. №6.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

**НАУЧНЫЙ ФОРУМ:
ИННОВАЦИОННАЯ НАУКА**

*Сборник статей по материалам LI международной
научно-практической конференции*

№ 5(51)
Июль 2022 г.

В авторской редакции

Подписано в печать 25.07.22. Формат бумаги 60x84/16.
Бумага офсет №1. Гарнитура Times. Печать цифровая.
Усл. печ. л. 1,25. Тираж 550 экз.

Издательство «МЦНО»
123098, г. Москва, ул. Маршала Василевского, дом 5, корпус 1, к. 74
E-mail: inno@nauchforum.ru

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленного
оригинал-макета в типографии «Allprint»
630004, г. Новосибирск, Вокзальная магистраль, 3

16+



**НАУЧНЫЙ
ФОРУМ**
nauchforum.ru