
ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Бурмистрова Ирина Константиновна¹, канд. экон. наук, доц.

Кублин Игорь Михайлович¹, д-р экон. наук, проф.

Ладыженский Константин Борисович², канд. экон. наук

Сулян Гагик Саркисович³, канд. экон. наук, доц.

¹ Саратовский социально-экономический институт (филиал) Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, ул. Радищева, 89, Саратов, Россия, 410003; e-mail: burmistrova-sgseu@yandex.ru; ikublin@mail.ru

² Поволжский филиал Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, ул. Астраханская, 1а, Саратов, Россия, 410790; e-mail: dir@pfmiit.ru

³ Российский государственный социальный университет, ул. Вильгельма Пика, 4, стр.1, Москва, Россия, 129226; e-mail: jadu@mail.ru

Цель: обозначить проблемы информационно-аналитического обеспечения предприятий железнодорожной отрасли и определить пути их решения. *Обсуждение:* железнодорожная отрасль рассматривается как открытая система, активно взаимодействующая с рынком; идентифицируются наиболее существенные взаимосвязи компонентов системы, детерминирующие основное направление ее развития; анализируются условия, препятствующие функционированию и развитию железнодорожной отрасли. *Результаты:* разработана методологическая схема построения многоцелевой информационно-аналитической системы для анализа развития отрасли, доказана цикличность процесса ее построения. Сформулированы ключевые направления развития железнодорожной отрасли на основе внедрения современных инновационных технологий и новой техники.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, информационно-аналитическое обеспечение, системный подход.

DOI: 10.17308/meps.2017.4/1660

Введение

В рыночной экономике существенно возрастает роль информационно-аналитических исследований как инструмента для принятия управленческих решений, связанных с изготовлением и продвижением продукции на рынок

услуг железнодорожного транспорта. Одновременно отметим, что из-за неспособности системы в целом обеспечить максимальную информационную доступность для принятия управленческих решений многократно сужаются пределы рациональности утверждения решений.

Эффективность функционирования и управления ОАО «РЖД» зависит от большого числа не только информационных, но и правовых, технических и нормативных факторов. Тем не менее информационно-аналитическое обеспечение является основным компонентом процесса принятия решений при разработке стратегии развития железнодорожной отрасли, что является необходимым условием для анализа и принятия стратегических решений.

Стратегические решения требуют раскрытия продолжительных тенденций в развитии как отдельных железнодорожных предприятий, так и отрасли в целом [3]. В этой связи разработка тактики и корректировка принимаемых решений должны согласовываться со стратегией предприятий при оценке функционирования исследуемого объекта в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Принятие решений требует исследования конъюнктуры и динамики развития отдельных направлений деятельности, связанных с рынком железнодорожных услуг [1].

На наш взгляд, на региональных и федеральных уровнях должны быть разработаны стратегии развития направлений деятельности, которые будут воплощаться в жизнь при формировании соответствующей научно-технической и экономической политики.

В этой связи в рамках программы «Молодежь ОАО РЖД» в 2016-2017 годы планируется осуществлять формирование корпоративных компетенций сотрудниками дирекций управления движением, инфраструктуры, тяги, моторового подвижного состава, энергообеспечения ТЦФТО, Саратовского информационно-вычислительного центра и Саратовской дирекции связи.

Известно, что стратегические решения основываются на исследовании тенденций в экономике страны [2] при соотнесении их с мировыми тенденциями развития рыночных отношений [5]. Поэтому необходимо изучение тенденций развития мировой промышленной индустрии, экономики развитых и развивающихся стран, стран-лидеров в отрасли железнодорожных перевозок при использовании ими инновационных технологий.

С применением инновационных технологий наблюдается рост грузовых перевозок. Так, за анализируемый период наблюдается рост внутрироссийских грузовых перевозок всего на 3,6%, а при экспорте продукции рост грузовых перевозок произошел практически на 12%. Также значительный рост наблюдается при перевозке грузов первого класса. Отметим, что перевозки угля за январь 2017 г. выросли на 22% как на дальневосточном, так и в западном направлении. Это объясняется, прежде всего, холодной зимой в Европе и потребностями генерирующих предприятий в Великобритании, Германии, Франции.

Информационно-аналитическое обеспечение позволяет наладить совместную работу морских терминалов, автотранспортных предприятий, ОАО «РЖД», операторов подвижного состава, грузоотправителей и грузополучателей и дает возможность обеспечить стабильный подвод вагонов на погрузку и разгрузку различных видов грузов.

Приведем объемы грузовых перевозок различными видами транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Грузовые перевозки различными видами транспорта

	2016г.		Декабрь 2016г., млн. тонн	В % к		Справочно		
	млн. тонн	в % к 2015г.		декабрю 2015г.	ноябрю 2016г.	2015г. в % к 2014г.	декабрь 2015г. в % к	
							декабрю 2014 г.	ноябрю 2015 г.
Грузовые перевозки транспортом	7591,7	101,7	679,6	102,2	100,3	95,0	100,7	101,2
железнодорожным	1227,0	100,7	105,6	100,9	102,9	98,9	101,0	101,1
автомобильным	5138,2	101,9	458,5	101,8	98,6	93,1	98,9	99,8
морским	23,8	130,4	4,3	в 2,6 р.	в 2,6 р.	115,5	122,5	92,3
внутренним водным	113,8	96,1	2,5	86,4	39,5	99,4	124,2	47,0
воздушным (транспортная авиация)	1,0	91,5	0,1	98,8	98,7	102,7	104,0	100,9
трубопроводным	1088,0	101,6	108,7	103,4	106,6	99,3	107,4	111,7
в том числе: газ	509,4	103,3	57,9	116,7	109,9	96,3	97,5	105,7
нефть	543,4	100,0	46,4	88,3	100,0	102,1	119,4	118,5
нефтепродукты	35,2	101,6	4,4	145,8	151,9	102,0	99,6	105,9

Проведенные маркетинговые исследования показали, что грузооборот транспорта в России в первом квартале 2016 г. вырос на 1,4% по сравнению с показателем аналогичного периода 2015 г. и составил 1,266 трлн т/км.

Так, например, в I квартале 2016 г. на железнодорожном транспорте грузооборот увеличился на 0,5% и составил приблизительно 566,1 млрд т/км. [9] За этот период грузооборот автомобильного транспорта уменьшился на 2,3% до 48,6 млрд т/км, грузовой оборот воздушного транспорта увеличился на 8,6% и составил 0,4 млрд т/км, трубопроводный транспорт показал рост на 1,7% и составил 631,3 млрд т/км. Перевозки грузов морским транспортом в первом квартале выросли на 75,3%, до 12,5 млрд т/км, в том числе внутренним водным – на 4,1%, до 6,6 млрд т/км. [14].

В табл. 2 приведены данные по грузовому обороту по видам транспорта.

Таблица 2

Грузовой оборот по видам транспорта

	2016г.		Декабрь 2016 г., млрд т-км	В % к		Справочно		
	млрд т-км	в % к 2015 г.		дека- брю 2015г.	ноябрю 2016г.	2015г. в % к 2014 г.	декабрь 2015 г. в % к	
							дека- брю 2014 г.	ноя- брю 2015 г.
Грузооборот транспорта	5181,5	101,8	474,0	103,2	104,0	100,2	103,7	103,4
железнодорожного	2343,8	101,6	208,3	102,9	104,5	100,2	101,7	102,6
автомобильного	234,5	100,8	21,5	101,7	101,3	94,2	94,4	103,1
морского	42,8	107,6	3,1	82,8	76,7	124,1	152,0	115,0
внутреннего водного	64,7	103,4	2,3	86,9	66,0	86,5	121,6	87,1
воздушного (транспортная авиация)	6,6	120,6	0,6	127,0	95,0	105,8	105,3	100,3
трубопроводного	2489,1	101,8	238,2	104,1	104,9	100,9	105,7	104,3

Реализация стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года

Маркетинговые исследования показали, что благодаря информационно-аналитическому обеспечению в стране началась практическая реализация Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г., которая предполагает следующие варианты модернизации отрасли.

Первый вариант предусматривает, что отечественная экономика будет сориентирована на экспорт энергоресурсов и по-прежнему останется «сырьевым придатком». По данному варианту к 2030 г. грузооборот железнодорожным транспортом должен возрасти в 1,46 раза, а пассажирооборот – в 1,16 (данные представлены в сравнении с 2007 годом).

Следующий вариант предполагает инновационный путь развития страны, когда большую долю экспорта составят произведенные у нас промышленные товары и изделия. При этом грузооборот должен увеличиться в 1,58 раза, а пассажирооборот – в 1,33. Выбор любого из указанных вариантов предполагает, что до 2030 года осуществляется два этапа развития железнодорожной дороги:

2008-2015 гг. (модернизация железнодорожной сети);

2016-2030 гг. (динамичное железнодорожное расширение).

К тому же по минимальному варианту развития планируется до 2030 года проложить 16000 км железнодорожного полотна.

Одним из самых крупных проектов, обозначенных в Стратегии, является строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали протяженностью 1892 км. Данная трасса пройдет в направлении Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск.

Другим по значимости проектом развития железнодорожного транспорта является прокладка полотна от Полуночного до Надыма (более 1200 км).

Кроме того, в России до 2030 года планируется построить следующие железнодорожные магистрали:

- Селихин – Сергеевка – 1 085 км;

- Кызыл – Курагино – 460 км;
- Сосногорск – Индига – 612 км;
- Сыктывкар – Пермь – 579 км;
- Прохоровка – Батайск – 748 км.
- Селихин – Ныш – 582 км и т.д.

К тому же в Стратегии предусмотрена как прокладка новых магистралей, так и модернизация старых со строительством вторых и даже третьих путей с оснащением их автоблокировкой и электрификацией участков. Также планируется прокладка обходных путей крупных железнодорожных узлов, а именно: Калининградского, Краснодарского, Московского и т.д. Реконструкции подлежат превысившие срок эксплуатации туннели под Амуром у городов Кипарисовский, Облучинский, Хабаровск, а также тоннели на Транссибе, Большой и Малый Новороссийский тоннели и т.д.

В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта предусматривается увеличение скорости передвижения подвижного состава до 160-200 км/ч и прокладка путей для высокоскоростного движения – 200-350 км/ч. Большие расстояния экономически выгодно преодолевать за минимальное время [6]. Для этого необходимо внедрить новые Государственные стандарты по проектированию, строительству и эксплуатации современного железнодорожного полотна.

Обследование показало, что скоростное развитие железнодорожного транспорта должно основываться на следующих принципах:

- повышение скорости пассажирских поездов дальнего следования, что возможно только при увеличении пропускной способности железнодорожных узлов и линий, а также введение в эксплуатацию подвижного состава последнего поколения;
- проведение реконструкции действующих линий, проложенных между большими региональными центрами. Здесь приоритетными задачами является модернизация существующих путей протяженностью примерно 11000 км в направлении Центр–Юг (Москва–Адлер).
- прокладка высокоскоростных магистралей, где поезда будут передвигаться со скоростью до 350 км/ч. Планируется, что такая ветка будет проложена между Санкт-Петербургом и Москвой (659 км). В результате подвижной состав будет в пути 2 часа 30 минут вместо сегодняшних 4,5 часа.

При постройке высокоскоростных магистралей необходимо привлечь инвестиций примерно на 1261 млрд рублей.

Сегодня железнодорожный транспорт в РФ представляет собой одну из крупнейших железнодорожных сетей в мире. По статистическим данным на конец 2016 года эксплуатационная протяжённость сети железных дорог общего пользования в России составляет 88 тыс. км, из них электрифицировано 43,4 тыс. км.

Отличительной особенностью отечественного железнодорожного транспорта является высокая протяженность электрифицированных дорог [7]. Так, по протяжённости электрифицированных дорог РФ находится на 2-м месте в мире, первое место принадлежит Китаю.

Необходимость мониторинга как систематического сбора, обработки и анализа информации по различным аспектам производственно-хозяйственной деятельности исследуемых объектов с целью оптимизации процесса принятия управленческих решений [4] вызвана, на наш взгляд, тем, что большое количество экономических, технических и технологических процессов может характеризоваться определенными закономерностями, которые не могут быть выявлены на базе только одного или небольшого числа наблюдений [13]. Кроме того, динамика экономических процессов, а также изменчивость параметров и структурных соотношений обуславливают необходимость существования устойчивого потока информационных данных. Под целями мониторинга понимаем направления практического использования результатов анализа и прогноз состояния макроэкономического процесса промышленного воспроизводства, связанного с производством продукции для нужд железнодорожных перевозок [8]. При этом постановка задачи должна трактоваться как область вопросов, необходимых для принятия корректных управленческих решений.

Создание новых нетрадиционных систем получения информации по важнейшим экономическим показателям и практическое применение новых приемов и методов анализа и прогнозирования в деятельности органов управления в соответствии с их компетенциями, а также на предприятиях должно базироваться на использовании инструментария информационно-аналитических систем, объединяющих современные методы исследования и программное обеспечение формирования информационных ресурсов средствами экономико-математического анализа и т.п.

Наличие многофункциональной информационно-аналитической системы необходимо для проведения объективного мониторинга текущего состояния и тенденций развития как отдельных предприятий, так и предприятий железнодорожной отрасли, и принятия на этой основе адекватных управленческих решений [11].

В основе функционирования такой системы должны находиться информационные ресурсы [12], содержащие комплексные макро- и микроэкономические показатели по области исследования, на основе которых создается информационная совокупность данных [10]. Методологическая схема построения многоцелевой информационно-аналитической системы для анализа развития отрасли может быть представлена на рис. 1.

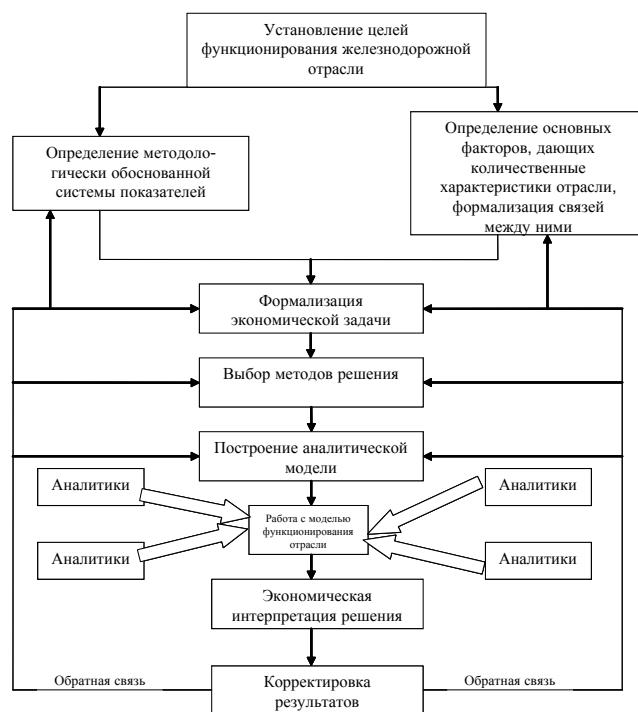


Рис. 1. Схема построения модели информационно-аналитической системы
Построение информационно-аналитической системы мониторинга на предприятиях железнодорожной отрасли

Проведенные исследования показали, что процесс построения информационно-аналитической системы мониторинга носит циклический характер, в которой закладываются возможности самосовершенствования.

Мониторинг проблем на предприятиях железнодорожной отрасли может свидетельствовать о том, что они носят комплексный характер и для разрешения требуют системного подхода. Известно, что предприятия железнодорожной отрасли представляют открытую систему, которая активно взаимодействует с рынком (рис. 2).



Рис. 2. Железнодорожная отрасль как открытая система

Применительно к рынку железнодорожной отрасли под управляющей системой следует понимать управляющие структуры различных уровней в соответствии с их компетенциями в процессе совместной производственно-хозяйственной деятельности. Хозяйствующие субъекты на данном рынке вместе с промышленными структурами в совокупности должны образовать управляемую систему.

Поэтому при анализе предприятий железнодорожной отрасли как открытой системы надо учитывать, что:

- система должна представлять определенное взаимозависимое и взаимосвязанное множество хозяйствующих субъектов, а также органов управленческой деятельности и контрольных функций различных уровней;
- железнодорожная отрасль как подсистема отечественной экономики должна находиться во взаимодействии с другими подсистемами;
- субъекты системы, осуществляющие производственную и коммерческую деятельность в постоянно изменяющихся условиях, должны обуславливаться динамичным развитием рыночных отношений.

Однако нельзя рассматривать системный подход как универсальный метод научного поиска. Это прикладной метод, который даёт позитивный эффект лишь в случае его сочетания с обоснованным анализом конъюнктуры рынка, базирующимся на фундаментальных законах экономики.

Общее в методологии системного подхода заключается в том, что характер связей компонентов внутри системы и сами компоненты системы рассматриваются как противоречие в их взаимопроникновении и взаимообусловленности. При этом выделяются те взаимосвязи компонентов системы, которые являются наиболее существенными для выполнения функций системы, т. е. определяется основное направление. Вместе с тем каждый компонент системы имеет свои функции и цели, что может создавать внутренние противоречия внутри системы.

Самостоятельность элементов и процедур должна подчиняться общей цели производственной системы, и если развитие системы потребует, то отдельные компоненты могут исчезнуть, а новые появиться. Структура системы должна соответствовать характеру целей, ее задачам и функциям. В рыночных условиях непрерывно наблюдаются процессы приспособления структур управления и самой организации производства к новым задачам как в сфере производства продукции и оказания услуг, так и в ее реализации на рыночном пространстве. Рассмотрим процесс стратегического моделирования развития предприятий железнодорожной отрасли (см. рис. 3).

Основная цель стратегического моделирования – это формирование эффективной модели рынка железнодорожных услуг, обеспечивающей реализацию на рынке в интересах его конъюнктуры.

На наш взгляд, в основе процесса проведения стратегического мо-

делирования развития железнодорожной отрасли системный подход даст возможность:

- выделить процессы из разнообразия экономических явлений;
- определить внешне неоднородные явления и тенденции формирования конъюнктуры в разновидностях общих проявлений и более совокупных закономерностей;
- определить взаимоотношения отдельных компонентов конъюнктуры, в частности, общехозяйственной конъюнктуры на различных рынках;
- скоординировать взаимодействие участников рынка;
- структурировать рынок;
- провести исследования спроса, предложения и цены на продукцию и услуги железнодорожной отрасли;
- определить направления научного анализа и осуществить прогноз тенденций развития;
- выделить, классифицировать и структурировать конъюнктурообразующие факторы.

К тому же реализацию стратегической программы развития железнодорожной отрасли должен обеспечить контур стратегического управления, включающий контроль выполнения стратегического плана, корректировку действий в связи с изменением конъюктурообразующих факторов и обратную связь, направленную на корректировку возникающих рассогласований.

Проведенное обследование показало, что условиями, препятствующими функционированию и развитию железнодорожной отрасли, является ресурсное и техническое обеспечение предприятий, финансовые взаимоотношения с поставщиками оборудования, комплектующих изделий, уровень государственной и региональной поддержки отрасли, отсутствие необходимого объема инвестиционных ресурсов, наличие взаимовыгодных экономических и интеграционных взаимосвязей между смежниками воспроизводственного процесса и т.п.

В этой связи возникает проблема недостаточного объема производства основных изделий железнодорожного транспорта. Данная проблема может быть связана с низкими бюджетными расходами, которые могли быть вызваны значительными структурными экономическими изменениями в стране. По нашему мнению, программы государственного регулирования должны быть сориентированы на развитие собственного производства железнодорожной продукции (вагоны, локомотивы, рельсы, колесные пары и т.п.), преимущественное стимулирование крупных предприятий, тарифное и таможенное регулирование, налоговые и другие преференции для различных субъектов хозяйствования, развитие информационной инфраструктуры.

Успешное проведение модернизации железнодорожной отрасли позволит обеспечить безопасность железнодорожных и пассажирских пере-

возок и увеличить пропускную способность на отдельных участках железнодорожных дорог.

Здесь особое внимание необходимо уделить переходу от региональной модели управления движением к полигонной. При этом должна повыситься скорость перемещения грузов для грузовых перевозок до 90 км/час и пассажирских до 140 км/час. Так, например, скорость передвижения грузов и пропускную способность на Юго-Восточной железной дороге планируется увеличить за счет ввода в эксплуатацию участка дороги Журавка – Милеровка и электрификации 240 км участка Ртицево–Кочетовка. Если до электрификации на участке Ртицево–Кочетовка проходило 26 пар поездов в сутки, то после электрификации пропускная способность увеличится до 70 пар в сутки.

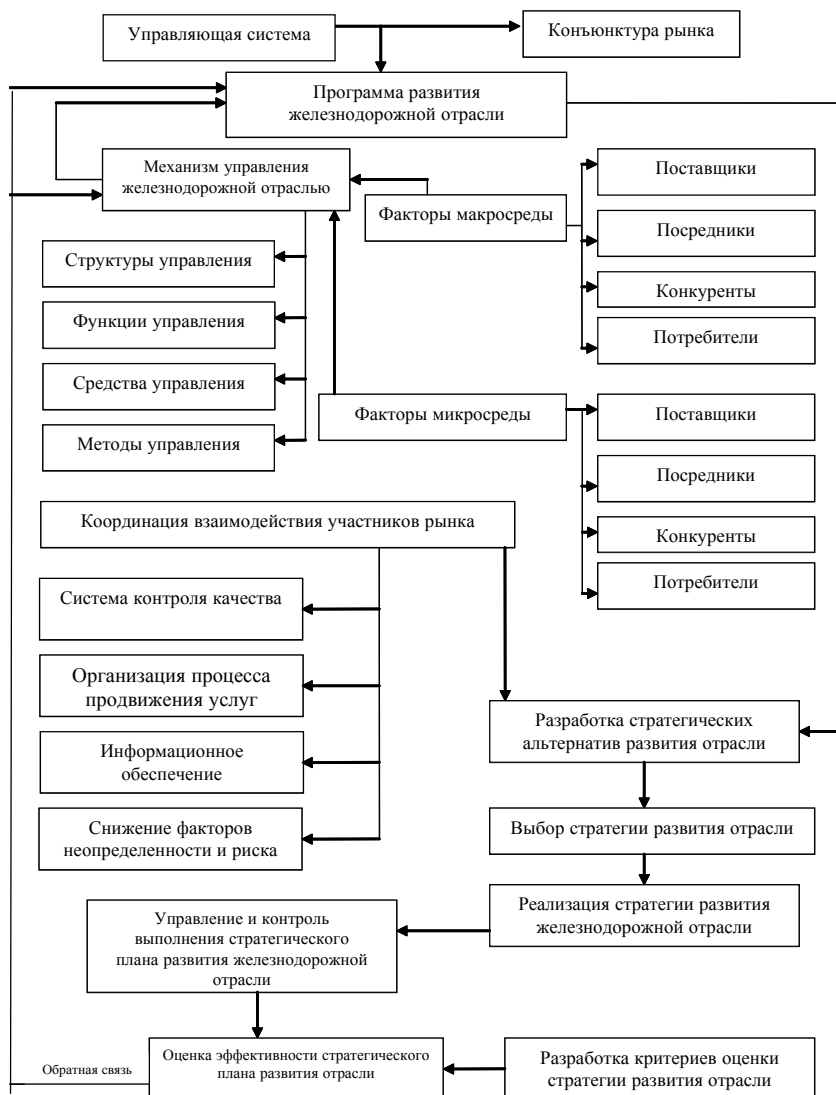


Рис. 3. Стратегическое моделирование развития железнодорожной отрасли

Ведущие специалисты ОАО «РЖД» считают, что объединение нескольких региональных дорог в полигон даст возможность маневра ресурсами и увеличит скорость перемещения грузов и пассажирских перевозок. Переход на полигонную систему управления даст возможность объединить ряд дорог при унификации перевозочных процессов.

Выбор информационно-аналитического обеспечения с учетом формирования доступности грузовых и пассажирских перевозок зависит от Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, а также от масштабов деятельности субъектов хозяйствования в системе полигонов. В этой связи перед органами управления полигона должен быть сделан выбор вариантов модернизации с целью формирования эффективной технологии грузовых перевозок с учетом влияния рынка. При этом должен быть сформирован алгоритм воплощения в жизнь Стратегии развития железнодорожного транспорта и определены ориентиры для решения, которые позволят оценить результативность принимаемых решений и в оптимальной степени позволят осуществить решение сложной народнохозяйственной проблемы.

Так как информационно-аналитическое обеспечение недостаточно представлено в системе перевозок железнодорожным транспортом, то возможно рекомендовать к применению комплексное использование маркетинговых инструментов, которые должны обеспечить достижение целей и реализовать прохождение потоков информации для разработки мероприятий по рыночному воздействию на сферу функционирования железнодорожной отрасли.

Заключение

По нашему мнению, перспективными направлениями в развитии отечественной железнодорожной отрасли должны быть: расширение парка железнодорожных вагонов для обеспечения услуг железнодорожных перевозок за счёт собственных финансовых средств с целью достижения безопасности; формирование и развитие инновационной политики в области обеспечения подвижного состава; достижение устойчивого развития железнодорожных предприятий; создание конкурентоспособных производств и т.п. При этом ключевая роль должна отводиться внедрению современных инновационных технологий и новой техники, улучшению использования освоенных технологий, а также развитию сбалансированных экономических отношений между региональными операторами, предприятиями железнодорожной отрасли и потребителями услуг.

Список источников

1. Болдырева Т.В., Кублин И.М., Солдатов И.В., Раюшкина А.А. Повышение результативности хозяйственной деятельности и конкурентоспособности железных дорог на отечественном рынке транспортных перевозок // *Известия Волгоградского государственного технического университета*, 2016, no. 1(180), с. 48-55.
2. Бурмистрова И.К., Кублин И.М. Практика моделирования товарно-ассортиментной политики на предприятиях АПК // *Вестник Саратовского государственного социально-экономического*

университета, 2014, no. 3(52), с. 43-48.

3. Волкова С.А., Тинякова В.И. Современные грани территориального маркетинга // *Перспективы науки*, 2013, no. 4(43), с. 72-82.

4. Гордашникова О.Ю. Развитие системы менеджмента качества на машиностроительных предприятиях // *Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета*, 2007, no. 15, с. 10-13.

5. Давнис В.В., Тинякова В.И. Прогноз и адекватный образ будущего // *Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Экономика и управление*, 2005, no. 2, с. 183-190.

6. Канторович Л.В. *Проблемы эффективного использования и развития транспорта*. Москва, Наука, 2004.

7. Кублин И.М., Махметова А.Ж.Е. Особенности инвестирования в проекты по управлению информационными бизнес-процессами на предприятиях электронной промышленности // *Аудит и финансовый анализ*, 2014, no. 1, с. 269-271.

8. Кублин И.М., Тинякова В.И. Инструменты управления лояльностью пользователей в социальном медиа-маркетинге, их разновидности и функции // *Поволжский торгово-экономический журнал*, 2013, no. 5(33), с. 56-62.

9. Перепечина В.А. *РОАТ*. Московский государственный университет путей сообщения, 2015.

10. Попова Л.Ф. Формула успеха предприятия в условиях неопределенности внешней среды // *Информационная безопасность региона*, 2015, no. 4(21), с. 110-116.

11. Порошин Ю.Б., Долгий В.И., Матушкин М.А. О направлении повышения эффективности деятельности промышленного предприятия в условиях модернизации экономики // *Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета*, 2014, no. 1(50), с. 77-81.

12. Рогачев А.Ф., Процюк М.П. Проблемы моделирования экономической эффективности в экономике знаний // *Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика*, 2013, no. 4(131), с. 189-195.

13. Тинякова В.И., Ратушная Е.А. Проблемы обоснования инвестиционных решений: адекватность, корректность, прогноз // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*, 2010, no. 7, с. 73-77.

14. Федеральная служба государственной статистики. Доступно: www.gks.ru (дата обращения: 21.03.17).

THE PROBLEM ASPECTS OF INFORMATION AND ANALYTICAL SUPPORT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Burmistrova Irina Konstantinovna¹, Cand. Sc. (Econ.), Doc.

Kublin Igor Mikhailovich¹, Dr. Sc. (Econ.), Prof.

Ladyzhenskii Konstantin Borisovich², Cand. Sc. (Econ.)

Sulyan Gagik Sarkisovich³, Cand. Sc. (Econ.), Doc.

¹ Saratov Social and Economic Institute (branch) of the Russian Economic University named after G.V. Plekhanov, ul. Radishchev, 89, Saratov, Russia, 410003; e-mail: burmistrova-sgseu@yandex.ru; ikublin@mail.ru

² Povolzhskii branch of the Moscow State University of Railway Engineering, ul. Astrakhanskaya, 1a, Saratov, Russia, 410790; e-mail: dir@pfmiit.ru

³ Russian State Social University, ul. Wilhelm Pieck, 4, building 1, Moscow, Russia, 129226; e-mail: jadu@mail.ru

Purpose: to identify the problems of information and analytical support of railway enterprises and to determine the ways of their solution. *Discussion:* the railway industry is seen as an open system actively interacting with the market. Authors singled out the most significant interrelationships of system's components, which determine the main direction of its development. Also authors revealed conditions that impede the functioning and development of the railway industry. *Results:* the article contains the developed methodological scheme for constructing a multi-purpose information and analytical system for analyzing the development of the industry. The authors have proved the cyclical nature of the process of its construction. In the course of the study, authors identified key areas for the development of the railway industry based on the introduction of modern innovative technologies and new technology.

References

1. Boldyreva T.V., Kublin I.M., Soldatov I.V., Rajushkina A.A. Povyshenie rezul'tativnosti hozjajstvennoj dejatel'nosti i konkurentosposobnosti zheleznyh dorog na otechestvennom rynke transportnyh perevozok. *Izvestija Volgogradskogo gosudarstvennogo tehničeskogo universiteta*, 2016, no.1(180), pp. 48-55. (In Russ.)
2. Burmistrova I.K., Kublin I.M. Praktika modelirovanija tovarno-assortimentnoj politiki na predpriyatijah APK. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo social'no-jekonomičeskogo universiteta*, 2014, no. 3(52), pp. 43-48. (In Russ.)
3. Volkova S.A., Tinjakova V.I. Sovremennye grani territorial'nogo marketinga. *Perspektivy nauki*, 2013, no.4(43), pp. 72-82. (In Russ.)
4. Gordashnikova O.Ju. Razvitie sistemy menedzhmenta kachestva na mashinostroitel'nyh predpriyatijah. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo social'no-jekonomičeskogo universiteta*, 2007, no.15, pp.10-13. (In Russ.)
5. Davnis V.V., Tinjakova V.I. Prognoz i adekvatnyj obraz budushhego. *Vestnik*

Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija: Jekonomika i upravlenie, 2005, no.2, pp. 183-190. (In Russ.)

6. Kantorovich L.V. *Problemy jeffektivnogo ispol'zovanija i razvitija transporta*. Moscow, Nauka, 2004. (In Russ.)

7. Kublin I.M., Mahmetova A.Zh.E. Osobennosti investirovanija v proekty po upravleniju informacionnymi biznes-processami na predpriyatijah jelektronnoj promyshlennosti. *Audit i finansovyj analiz*, 2014, no.1, pp. 269-271. (In Russ.)

8. Kublin I.M., Tinjakova V.I. Instrumenty upravlenija lojal'nost'ju pol'zovatelej v social'nom media-marketinge, ih razno-vidnosti i funkcii. *Povolzhskij torgovo-jekonomicheskij zhurnal*, 2013, no.5 (33), pp. 56-62. (In Russ.)

9. Perepechina V.A. *ROAT*. Moskovskij gosudarstvennyj universitet putej soobshhenija, 2015. (In Russ.)

10. Popova L.F. Formula uspeha predpriyatija v uslovijah neopredelennosti vneshnej

sredy. *Informacionnaja bezopasnost' regiona*, 2015, no.4(21), pp. 110-116. (In Russ.)

11. Poroshin Ju.B., Dolgij V.I., Matushkin M.A. O napravlenii povyshenija jeffektivnosti dejatel'nosti promyshlennogo predpriyatija v uslovijah modernizacii jekonomiki. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo social'no-jekonomicheskogo universiteta*, 2014, no.1 (50), pp. 77-81. (In Russ.)

12. Rogachev A.F., Procjuk M.P. Problemy modelirovanija jekonomicheskoy jeffektivnosti v jekonomike znaniy. *Vestnik Adygejskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija 5: Jekonomika*, 2013, no.4 (131), pp. 189-195. (In Russ.)

13. Tinjakova V.I., Ratushnaja E.A. Problemy obosnovanija investicionnyh reshenij: adekvatnost', korrektnost', prognoz. *Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'*, 2010, no. 7, pp. 73-77. (In Russ.)

14. Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki. Available at: www.gks.ru (accessed: 21.03.17). (In Russ.)