

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ**  
**ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**  
**«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

---

Институт экономики и финансов  
Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

**В.А. ПОДСОРИН**  
**Е.Н. ОВСЯННИКОВА**

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА**  
**КОНЬЮНКТУРЫ РЫНКА**

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ  
К КУРСОВОЙ РАБОТЕ

Москва – 2023

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

---

Институт экономики и финансов  
Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

В.А. ПОДСОРИН  
Е.Н. ОВСЯННИКОВА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА  
КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ  
К КУРСОВОЙ РАБОТЕ

Москва – 2023

УДК 33

П 44

Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. Экономическая оценка конъюнктуры рынка: Учебно-методическое пособие к курсовой работе. – М.: РУТ (МИИТ), 2023. – 37 с.

В учебно-методическом пособии к курсовой работе сформированы методические подходы к оценке влияния конъюнктуры товарных рынков на деятельность транспортной компании.

Рецензент: Заведующий кафедрой «Финансы и кредит», д.э.н., профессор З.П. Межох

© РУТ (МИИТ), 2023

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ТОВАРНЫХ РЫНКОВ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА.....	5
2. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ.....	17
3. ПОДГОТОВКА И ЗАЩИТА КУРСОВОЙ РАБОТЫ.....	30
3.1. Порядок написания курсовой работы.....	30
3.2. Порядок защиты курсовой работы.....	31
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА.....	32

## ВВЕДЕНИЕ

Конъюнктура транспортного рынка представляет собой сложившуюся в данный период времени ситуацию на рынке, характеризующуюся совокупностью внешних и внутренних параметров влияния.

Отражение конъюнктуры транспортного рынка в системе показателей цифровой модели управления позволит оптимизировать производственные и логистические операции, повысить производительность работы технических систем и эффективность использования производственных ресурсов, оптимизировать расход ресурсов и производственных потерь, объективно оценить конкурентоспособность на рынке транспортных услуг, детализировать исследование динамики и характера изменения цен, емкости рынка, объемов производства и потребления, оценить прогнозные данные динамики и развития товарных рынков, цен на них, географии потребления и т. д.

В условиях развития глобальных товарно-транспортных связей особую важность приобретают вопросы влияния конъюнктуры мировых товарных рынков на направления и структуру глобальных грузопотоков. Требуется научное осмысление перспектив дальнейшего развития транспортных коммуникаций для того, чтобы эффективность глобального товародвижения соответствовала растущим требованиям мировой экономики к его скорости, надежности и стоимости.

В учебно-методическом пособии к курсовой работе выработан инструментарий оценки влияния конъюнктуры товарных рынков на деятельность транспортной компании, а именно индекс конъюнктуры транспортного рынка, определяемый на основе динамики ключевых факторов экономического роста, а также с учетом особенностей создания транспортной продукции, и, способствующий формированию информационной базы для обоснования управленческих решений по развитию транспортной компании.

Использование разработанного инструментария, в практике хозяйственной деятельности железнодорожных компаний и государственного регулирования железнодорожного транспорта будет способствовать повышению эффективности функционирования и конкурентоспособности отрасли.

# 1. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ТОВАРНЫХ РЫНКОВ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Транспортный комплекс выполняет важную функцию в экономике страны – обеспечение хозяйственных связей между производителями и потребителями. Без качественного и эффективного выполнения этой функции невозможно существование хозяйственного механизма производственной деятельности компании .

Для обобщающей характеристики деятельности транспорта с целью оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка с позиции макроуровня используются статистические показатели, приведенные в таблице 1.

Таблица 1 – Обобщающие показатели работы транспортного комплекса

Показатель	2005	2010	2015	2016	2017	2019	2020
ВВП транспорта, млрд руб.	1897,0	3662,5	6033,2	6384,8	5820,9	6705,9	6252,2
Доля ВВП транспорта в общей величине, %	10,2	9,1	8,1	8,2	7,0	6,8	6,5
Грузооборот, млрд. т-км	4676	4752	5 109	5 198	5 488	5 677	5 401
Среднегодовая численность работников транспорта, млн. чел.	3,2	2,8	2,8	2,7	2,7	3,3	3,2
Доля работников транспорта в численности экономически активного населения, %	6,6	6,1	6,1	6,1	7,0	7,5	7,5
Инвестиции в основной капитал организаций транспорта, млрд. руб.	688,7	2071,1	2143,6	2416,3	2240,6	3308,7	3308,7
Доля инвестиции в основной капитал транспортных организаций в общей структуре инвестиций в основной капитал предприятий РФ, %	19,1	22,6	15,5	16,4	18,3	17,1	15,9
Стоимость основных фондов организаций транспорта, млрд. руб.	3 812,1	8 633,2	14 660,5	15 905,9	17 421,1	22 117,8	23 582,0
Доля основных фондов в общей стоимости основных фондов предприятий РФ, %	16,7	18,4	16,5	15,8	16,0	16,8	16,4
Сальдированный финансовый результат организаций транспорта, %	5,2	7,0	2,0	6,9	10,3	7,1	2,6

С точки зрения организационно-правового обеспечения деятельности транспортный комплекс представляет собой совокупность транспортных организаций, осуществляющих

работу по перевозке грузов и пассажиров и предоставляющих транспортно-логистические услуги. Объем работы транспортных организаций с 2005 по 2020 гг. повышался. В среднем по грузообороту темпы прироста составляли 1,1% в год и в 2020 г. грузооборот достиг уровня 5 401 млрд т-км. Среднегодовая численность работников транспортного комплекса составляет около 3,3% активного населения России, доля основных фондов транспортного комплекса в общей структуре основных фондов составляет более 16%, доля инвестиций в основной капитал транспортного комплекса в общей структуре инвестиций – около 17 %.

В 2020 г. объем инвестиций в основной капитал транспортного комплекса составил более 3,3 трлн руб., что более чем в 4,85 раза в сравнении с 2005 годом. Высокая доля инвестиций в основной капитал транспортного комплекса по сравнению с другими отраслями экономики характеризует активизацию инвестиционной деятельности в этой сфере.

Разработка комплексного подхода к оценке влияния товарных рынков на деятельность транспортных компаний является важной, актуальной и своевременной научной задачей. При всем многообразии факторов необходимо выделить ключевые для формирования инструментария управления, принципиально по-новому влияющего на деятельность транспортной компании.

Деятельность транспортной компании, с одной стороны, зависит от состояния российской экономики, а, с другой стороны, предопределяет ее развитие. Конъюнктура товарных рынков формирует основную продукцию для перевозки. В свою очередь деятельность транспортного комплекса определяет эффективность производственных связей между сферой производства и сферой потребления.

Для выявления факторов повышения эффективности взаимодействия производственных предприятий и организаций с транспортным комплексом в целом и повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта в частности, необходимо исследовать динамику конъюнктуры товарных рынков. Это особенно важно в условиях ускорения глобализации и интеграции производственных процессов транснациональных структур. Более крупные фирмы лучше знают рыночную конъюнктуру в зарубежных странах, даже если эти фирмы не экспортировали продукцию в прошлом.

Сложность экономической оценки влияния динамики конъюнктуры рынка на факторы заключается в отсутствии прямых функциональных связей между рассматриваемыми параметрами формирования результатов.

Рост объема перевозок повышает доходы транспортных компаний, увеличивает эксплуатационные расходы. При этом темпы роста доходов выше темпов роста расходов, что снижает себестоимость перевозок и увеличивает величину прибыли и рентабельности.

Результат, способствующий максимизации конкурентоспособности и инвестиционной активности производственных предприятий, крупных компаний грузоотправителей, владеющих собственным подвижным составом, операторов и кэптивных компаний, возможен за счет снижения цены на перевозку, а именно - скидки на тариф. В свою очередь, повышающиеся объемы реализации продукции в местах их потребления, за счет увеличения грузопотоков, способствуют формированию дополнительного результата для транспортного комплекса. Со стороны государства, результат возможен за счет повышения эффективности функционирования экономического механизма страны, отражающегося на итогах работы всех отраслей экономики.

Результаты исследований российских ученых-транспортников, а именно В.Г. Галабурды, Ю.И. Соколова, В.А. Подсорина, Н.П. Терешиной, Е.А. Ивановой показали, что решающим фактором в регулировании спроса на перевозки, повышении эффективности взаимоотношений с клиентами транспортных компаний и увеличении доходности транспортных компаний является адекватное реагирование на изменение конъюнктуры рынка.

Эффективное развитие транспортного комплекса России в рамках взаимодействия товарообразующих предприятий с транспортными компаниями достигается за счет сбалансированности размера транспортной составляющей, которая находит отражение в стоимости любой продукции.

На рисунке 1 приведен комплексный подход к оценке влияния товарных рынков на деятельность транспортного комплекса.

Ключевым элементом, отражающим взаимодействие транспортного комплекса с внешней средой, является тарифная политика. Это обусловлено тем, что посредством этого экономического инструмента осуществляется взаимосвязь внутренних и внешних процессов. Тарифная политика является компромиссом эффективности внутренних процессов транспортной компании и потребности экономики в перевозках.

Важными характеристиками железнодорожного транспорта, определяющими возможность привлечения грузопотоков, являются пропускная и провозная способности и наличие парков подвижного состава. В условиях функционирования открытой рыночной экономики следует учитывать активно развивающиеся процессы глобализации.



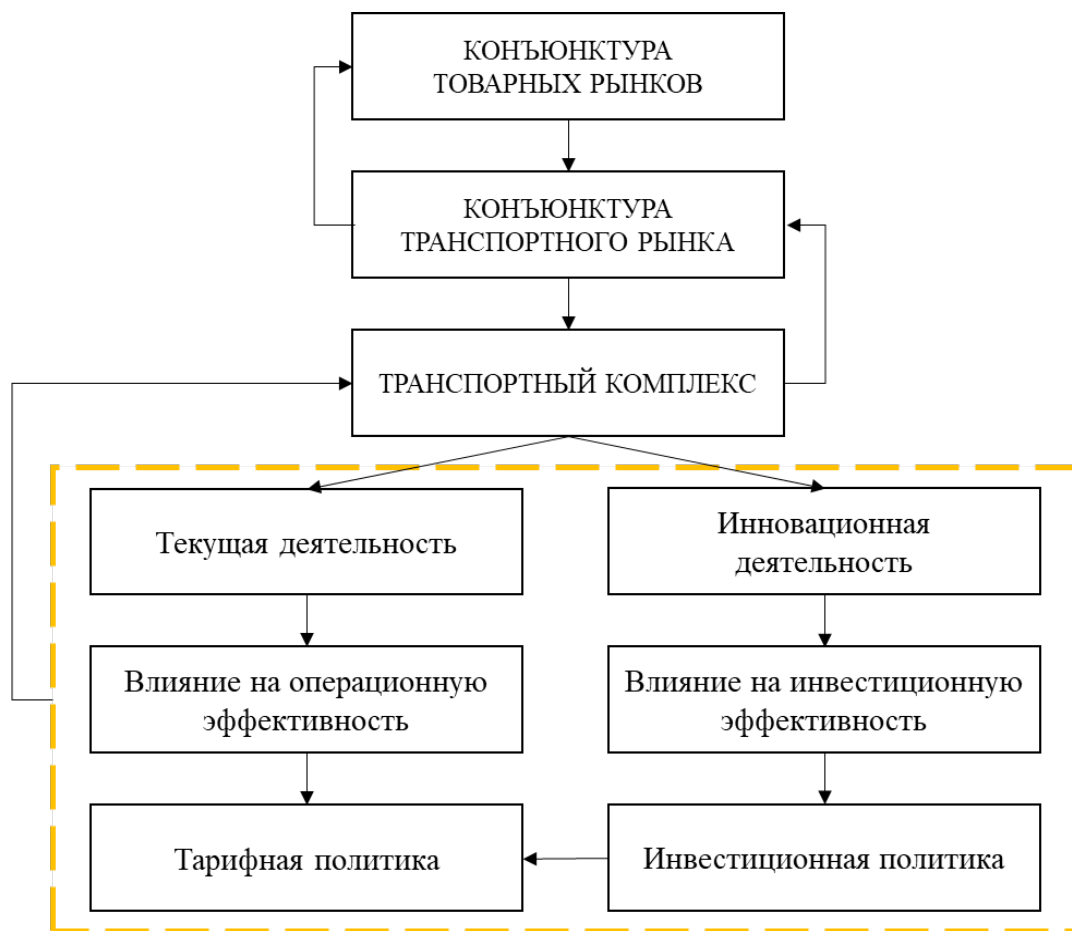


Рисунок 1 – Комплексный подход к оценке влияния товарных рынков на деятельность транспортного комплекса

На основе изучения трудов отечественных ученых-транспортников и зарубежных исследователей, разработана концептуальная модель взаимовлияния процессов глобализации и развития транспортного комплекса (рисунок 2).

В современных условиях процессы глобализации оказывают значительное влияние на экономику России, что выражается в изменении структуры рынка и привлечении новых грузопотоков.



Рисунок 2 – Концептуальная модель взаимовлияния процессов глобализации и развития транспортного комплекса

На рисунке 3 приведена схема оценки влияния конъюнктуры товарных рынков на процессы совершенствования тарифной политики транспортного комплекса.



Рисунок 3 – Влияние конъюнктуры товарных рынков на процессы совершенствования тарифной политики транспортного комплекса

На данной схеме показана принципиальная связь между конъюнктурой товарных рынков, транспортного рынка и их влияние на механизмы формирования тарифной политики в области грузовых перевозок. Совершенствование тарифной политики с учетом указанных механизмов создает благоприятные условия для увеличения объемов перевозок основных родов грузов к местам их потребления. Изучение причинно-следственных связей между организационными конфигурациями глобальных производственных сетей и неравномерным развитием способствует выявлению неравномерности развития и существенных колебаний товарных рынков и оценке влияния на конъюнктуру товарных рынков. Разработка комплексного подхода к такой оценке позволяет:

- оценить влияние процессов глобализации на конкурентоспособность транспорта при грузовых перевозках посредством изменения грузопотоков вследствие изменения конъюнктуры товарных рынков;
- повысить конкурентоспособность всей логистической цепочки доставки товаров за счет сбалансированности транспортной составляющей;
- разработать систему стимулирования развития транспортного комплекса в зависимости от конъюнктуры товарных рынков и ее изменения под влиянием процессов глобализации;
- обеспечить рациональное распределение грузопотоков с учетом оптимизации загрузки российской транспортной системы (при наличии альтернативных маршрутов доставки грузов);
- сформировать методическую основу для оценки влияния проектов инновационного развития;
- оптимизировать эффективность выполнения технологических и логистических операций;
- повысить производительность работы технических систем и эффективность использования производственных ресурсов;
- минимизировать расходы ресурсов и производственных потерь;
- повысить объективность оценки конкурентоспособности на рынке транспортных услуг;
- конкретизировать динамику и характер изменения цен, емкости рынка, объемов производства и потребления и т.д.

Недостаточное развитие транспортного комплекса негативно отражается на развитии всей экономики. Возникают трудности с выстраиванием долгосрочных и выгодных взаи-

моотношений с производственными предприятиями, а также с обеспечением в полной мере эффективности грузовых перевозок массовых грузов. Из этого следует, что все показатели являются взаимосвязанными между собой и улучшение одного из них невозможно без улучшения других. Например, существенное увеличение объема перевозок невозможно без развития транспортной инфраструктуры, увеличение пропускных и провозных способностей транспортных магистралей, в свою очередь, требует колоссальных инвестиционных вложений, источником которых являются доходы от увеличения объемов перевозок.

Многоаспектность деятельности транспортного комплекса, а также многообразие взаимодействия с ним грузообразующих предприятий требует разработки специального экономического инструментария оценки на основе индекса конъюнктуры транспортного рынка.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка представляет собой интегральный показатель, который позволяет перейти от поликритериального оценивания к монокритериальному, что существенно упрощает процесс принятия управленческих решений, так как агрегированная в нем информация позволяет определить общую тенденцию изменения всей совокупности внутренних процессов и внешних взаимоотношений транспортного комплекса с грузовладельцами. Аддитивная форма построения интегрального показателя позволяет при необходимости использовать модель факторного анализа для оценки влияния конъюнктуры транспортного рынка на деятельность транспортного комплекса.

Актуальность построения такого показателя подтверждается современными условиями функционирования российской экономики, подверженной сильному санкционному давлению со стороны западных стран и ограничению по использованию информационных ресурсов развития мировой экономики и отдельных ее секторов. Например, 06 июля 2022 г. в России введен биржевой индекс на пшеницу, который ежедневно по итогам торгов рассчитывает АО «Национальная товарная биржа». Этот индекс является ориентиром, который компании могут использовать для решения своих бизнес-задач и формирования инструментов управления рисками. В то же время государственные структуры надзора и контроля могут его использовать для регулирования товарных рынков. Особенностью данного индекса является его привязанность к национальной базе расчета, учитывающей внутренние экономические процессы на товарном рынке.

Формирование системы национальных индексов по отраслям и видам экономической деятельности, которые должны заменить зарубежные индексы уже в ближайшем будущем, способствует оздоровлению российской экономики. Одним из важнейших индексов

в такой системе должен стать индекс транспортного рынка, предлагаемый автором. Использование данного показателя при обосновании управленческих решений по развитию бизнес-направлений позволит учитывать основные тенденции развития товарных рынков, а также необходимость обновления парка подвижного состава, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры.

В современной экономической науке используется стоимостной подход к оценке различных экономических явлений. При оценке влияния конъюнктуры транспортного рынка, на деятельность транспортной компании следует руководствоваться, прежде всего, показателями, выраженными в стоимостной форме. Это связано с тем, что транспортные компании оказывают услуги по перевозке грузов по тарифам, не привязанным к стоимостной основе товарных рынков. При этом, если изменяется стоимость товара на рынке, это отражается на объемах продаж и, как следствие, на объемах перевозок. Поэтому стоимостное выражение изменения товарных рынков может быть использовано для специальных исследований, как это будет показано в разделе с оценкой изменения транспортной составляющей в цене конечного потребления.

Для формирования индекса конъюнктуры транспортного рынка следует рассматривать рынок в разрезе сообщений и в разрезе родов груза. При этом, в качестве показателя, отражающего деятельность транспортного комплекса, может быть выбран либо объем перевозок, либо грузооборот.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка по видам сообщения на основе объема перевозок может быть выражен формулой:

$$I_{\text{к.т.р.}}^P = \gamma_{\text{вс}} \cdot I_{\text{вс}}^P + \gamma_{\text{э}} \cdot I_{\text{э}}^P + \gamma_{\text{и}} \cdot I_{\text{и}}^P + \gamma_{\text{т}} \cdot I_{\text{т}}^P ,$$

где:

$\gamma_{\text{вс}}$  – доля перевозок грузов от общего объема во внутреннем сообщении;

$\gamma_{\text{э}}$  – доля перевозок грузов от общего объема в экспортном сообщении;

$\gamma_{\text{и}}$  – доля перевозок грузов от общего объема в импортном сообщении;

$\gamma_{\text{т}}$  – доля перевозок грузов от общего объема в транзитном сообщении;

$I_{\text{вс}}^P$  – индекс перевозок во внутреннем сообщении;

$I_{\text{э}}^P$  – индекс перевозок в экспортном сообщении;

$I_{\text{и}}^P$  – индекс перевозок в импортном сообщении;

$I_T^P$  – индекс перевозок в транзитном сообщении.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе грузооборота по видам сообщения может быть выражен формулой:

$$I_{к.т.р.}^{PI} = \gamma_{вс} \cdot I_{вс}^{PI} + \gamma_3 \cdot I_3^{PI} + \gamma_{и} \cdot I_{и}^{PI} + \gamma_T \cdot I_T^{PI},$$

где:

$\gamma_{вс}$  – доля грузооборота от общего объема во внутреннем сообщении;

$\gamma_3$  – доля грузооборота от общего объема в экспортном сообщении;

$\gamma_{и}$  – доля грузооборота от общего объема в импортном сообщении;

$\gamma_T$  – доля грузооборота грузов от общего объема в транзитном сообщении;

$I_{вс}^{PI}$  – индекс грузооборота во внутреннем сообщении;

$I_3^{PI}$  – индекс грузооборота в экспортном сообщении;

$I_{и}^{PI}$  – индекс грузооборота в импортном сообщении;

$I_T^{PI}$  – индекс грузооборота в транзитном сообщении.

Рассмотрим детализированную модель оценки индекса конъюнктуры транспортного рынка. Он может быть определен, как и по индексу товарных рынков, на основе добычи основных перевозимых родов груза, так и по грузообороту.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе индекса товарных рынков может быть выражен формулой:

$$I_{к.т.р.(I_T)} = \sum \gamma I_T \cdot I_{п},$$

где:

$\gamma$  – доля перевозок грузов на железнодорожном транспорте;

$I_T$  – индекс товарного рынка;

$I_{п}$  – индекс перевозимости.

Индекс товарного рынка характеризует объем добычи основных массовых грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе грузооборота может быть выражен формулой:

$$I_{к.т.р.(I_{pi})} = \sum \gamma I_{pi} \cdot I_{п},$$

где:

$\gamma$  – доля перевозок грузов на железнодорожном транспорте;

$I_{pi}$  – индекс грузооборота по родам грузов;

$I_{п}$  – индекс перевозимости.

На рисунке 4 представлена динамика индексов конъюнктуры транспортного рынка, грузооборота и погрузки с учетом параметров Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

В 2016 году индексы грузооборота и погрузки превышали индекс конъюнктуры транспортного рынка, а к 2035 году будет наблюдаться обратная тенденция. Индекс конъюнктуры транспортного рынка показывает потенциал развития транспортного рынка в отличие от индексов грузооборота и погрузки, он характеризует динамику и влияние товарных рынков на объемы транспортной работы.

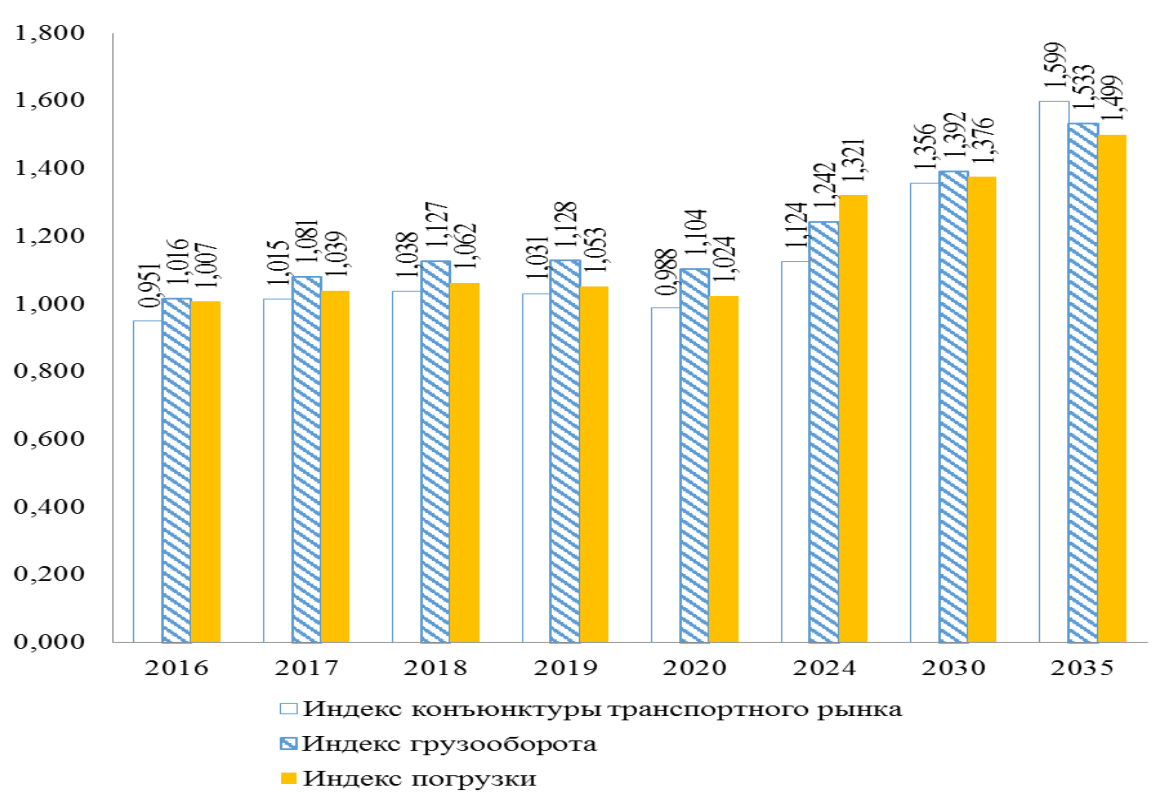


Рисунок 4 – Динамика индексов конъюнктуры транспортного рынка, грузооборота и погрузки с учетом параметров Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года

Таким образом, совокупность качественных и количественных показателей конъюнктуры товарных рынков позволяет определить индекс объема транспортной работы субъекта регулирования (рисунок 5).

В настоящее время индекс конъюнктуры транспортного рынка в целом отражает изменение объемов работ транспортного комплекса. При этом рассмотрение деятельности конкретного субъекта регулирования имеет свои особенности в условиях структурных преобразований и появления конкурентных рынков.

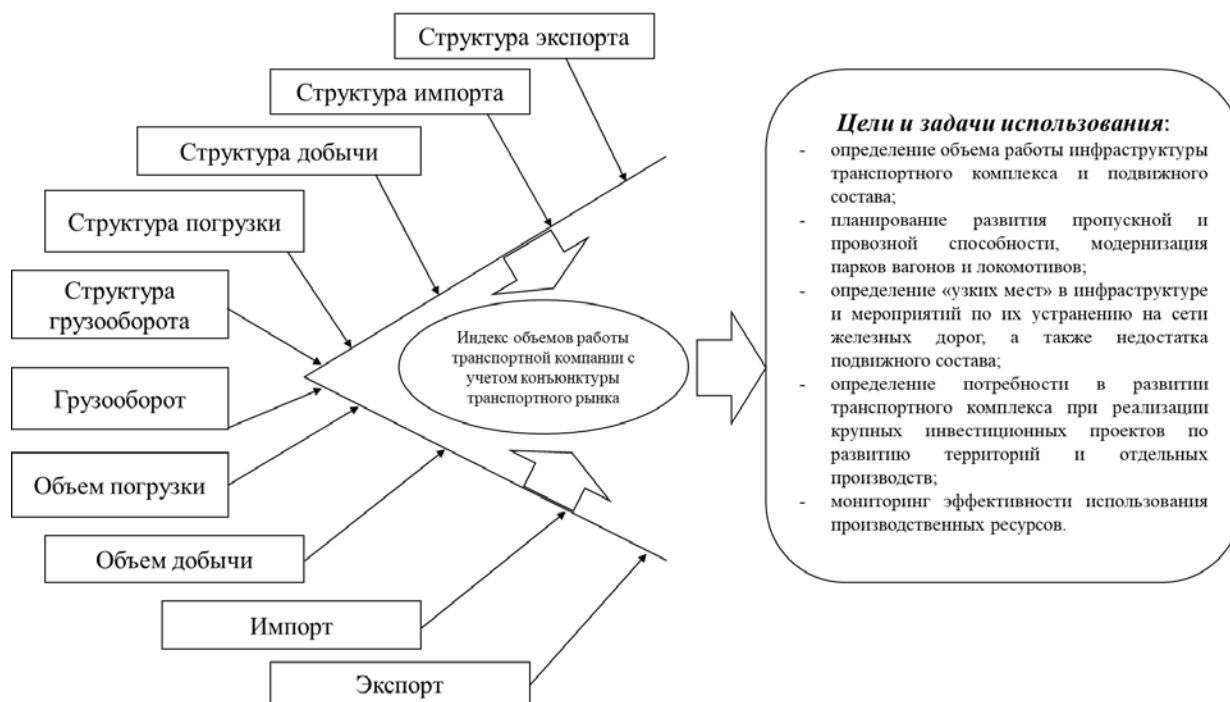


Рисунок 1 – Формирование индекса объемов работы транспортного комплекса с учетом конъюнктуры транспортного рынка

Развитие конкуренции изменяет структуру транспортного рынка, что должно найти отражение в методиках ФАС в части определения экономически обоснованных затрат. Так, при снижении конъюнктуры транспортного рынка величина экономически обоснованных затрат снизится не пропорционально, а замедленно, что будет погрешностью в расчетах, не учитывающих структурные изменения транспортного рынка. При этом рост доли субъекта регулирования на транспортном рынке будет снижать себестоимость, что должно найти отражение в расчетах экономически обоснованных затрат. Предложенный метод оценки объемов транспортной работы инфраструктурной компании и операторов



подвижного состава вследствие изменения конъюнктуры транспортного рынка будет способствовать более точному определению экономически обоснованных расходов субъектов регулирования, а, следовательно, более точному тарифному регулированию.

В таблице 2 приведены преимущества и недостатки использования показателей объема работы транспортного комплекса при формировании индекса конъюнктуры транспортного рынка.

Таблица 2 – Преимущества и недостатки использования показателей объема работы транспортного комплекса при формировании индекса конъюнктуры транспортного рынка.

Показатель	Преимущества	Недостатки
Объем перевозок	<ul style="list-style-type: none"> <li>– отражает структуру погрузки;</li> <li>– показывает конъюнктуру товарного рынка.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– не отражает объем работы;</li> <li>– не отражает структуру транспортной работы.</li> </ul>
Грузооборот	<ul style="list-style-type: none"> <li>– отражает структуру транспортной работы;</li> <li>– является основой для исчисления тарифов;</li> <li>– учитывает расстояние перевозки.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– искажает влияние структуры товарных рынков.</li> </ul>
Индекс конъюнктуры транспортного рынка	<ul style="list-style-type: none"> <li>– отражает структуру товарных рынков;</li> <li>– учитывает спрос на транспортно-логистические услуги.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– требует большого объема исходной информации.</li> </ul>

Таким образом, преимущества использования показателя грузооборот и оценки влияния товарных рынков на деятельность транспортной компании дают основания сделать вывод о его более объективном использовании при оценке индекса конъюнктуры транспортного рынка.

## 2. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Рассмотрим модель оценки индекса конъюнктуры транспортного рынка. Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе перевозок может быть выражен формулой:

$$I_{\text{к.т.р.}(p)} = \gamma_{\text{вн.}} I_{\text{вн.}} + \gamma_{\text{э.}} I_{\text{э.}} + \gamma_{\text{и.}} I_{\text{и.}} \text{ где:}$$

$\gamma_{\text{вн.}}$  – доля перевозок грузов от общего объема во внутреннем сообщении;

$\gamma_{\text{э.}}$  – доля перевозок грузов от общего объема в экспортном сообщении;

$\gamma_{\text{и.}}$  – доля перевозок грузов от общего объема в импортном сообщении;

$I_{\text{вн.}}$  – индекс перевозок во внутреннем сообщении;

$I_{\text{э.}}$  – индекс перевозок в экспортном сообщении;

$I_{\text{и.}}$  – индекс перевозок в импортном сообщении.

В таблице 2.1-2.3 представлены исходные данные по погрузке грузов на железнодорожном транспорте по видам сообщения с 2020-2030 гг. Определите долю погрузки грузов на железнодорожном транспорте.

Таблица 2.1 – Структура погрузки грузов на железнодорожном транспорте в 2020 г., млн. тонн

Наименование	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(1) Внутренне сообщение	823,9	797,5	786,4	785,6	864,2	950,6
(3) Экспорт	402,4	419,9	419,2	428,3	471,1	518,2
(2) Импорт и транзит	10,4	9,5	8,8	8,4	9,2	10,2

Таблица 2.2 – Структура погрузки грузов на железнодорожном транспорте в 2025 г., млн. тонн

Наименование	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(1) Внутренне сообщение	840,4	865,6	900,2	936,2	973,7	1012,6
(3) Экспорт	422,5	435,2	452,6	470,7	489,5	509,1
(2) Импорт и транзит	11,0	11,4	11,8	12,3	12,8	13,3

Таблица 2.3 – Структура погрузки грузов на железнодорожном транспорте в 2030 г., млн. тонн

Наименование	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(1) Внутренне сообщение	889,8	853,3	841,4	840,6	924,7	1017,1
(3) Экспорт	434,6	447,6	465,5	484,2	503,5	523,7
(2) Импорт и транзит	11,2	11,6	12,0	12,5	13,0	13,5

На основе вышеприведенных данных рассчитать индексы соответствующих видов сообщений по погрузке грузов на железнодорожном транспорте. Полученные данные занесите в таблицу 2.5.

Таблица 2.5 – Индексы экспортного, внутреннего, импортного и транзитного сообщений по годам.

Год	2025/2020	2030/2020	2030/2025
Индекс внутреннего сообщения			
Индекс экспорта			
Индекс импорта и транзита			

Для наглядности представить динамику индексов экспортного, внутреннего, импортного и транзитного сообщений в структуре перевозок (пример - рисунок 2.2).

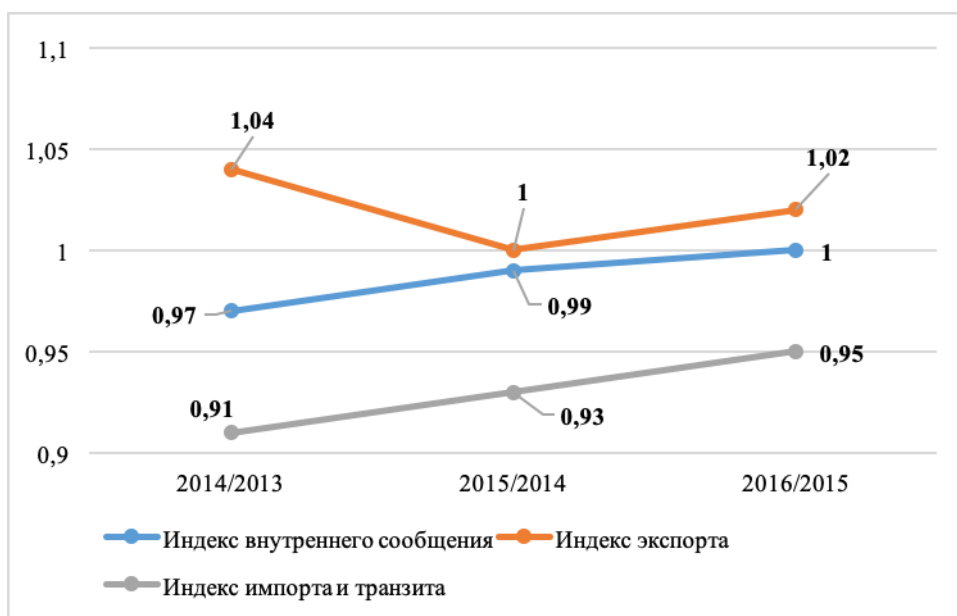


Рисунок 2.2 – Динамику индексов экспортного, внутреннего, импортного и транзитного сообщений в структуре перевозок.

Сделать соответствующие выводы об изменении индекса конъюнктуры транспортного рынка на основе перевозок

Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе грузооборота по видам сообщения может быть выражен формулой:

$$I_{к.т.р.(pl)} = \gamma_{вн.} I_{вн.} + \gamma_{э.} I_{э.} + \gamma_{и.} I_{и.}, \text{ где:}$$

$\gamma_{вн.}$  – доля грузооборота от общего объема во внутреннем сообщении;

$\gamma_{э.}$  – доля грузооборота от общего объема в экспортном сообщении;

$\gamma_{и.}$  – доля грузооборота от общего объема в импортном сообщении;

$I_{вн.}$  – индекс грузооборота во внутреннем сообщении;

$I_{э.}$  – индекс грузооборота в экспортном сообщении;

$I_{и.}$  – индекс грузооборота в импортном сообщении

В таблице 2.6-2.8 представлена структура грузооборота на железнодорожном транспорте по видам сообщения с 2020 по 2030 г. Определить долю грузооборота на железнодорожном транспорте по видам сообщения.

Таблица 2.6 – Структура грузооборота на железнодорожном транспорте в 2020 г., млн. тонн

Наименование	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Внутренне сообщение	959,7	1002,2	1000,3	976,9	1074,6	1182,0
(3) Экспорт	1067,4	1142,4	1173,1	1236,9	1360,6	1496,6
(2) Импорт и транзит	169,1	144,8	133,7	131,2	144,3	158,8

Таблица 2.7 – Структура грузооборота на железнодорожном транспорте в 2025 г., млн. тонн

Наименование	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Внутренне сообщение	988,5	1032,3	1030,3	1006,2	1106,8	1217,5
(3) Экспорт	1110,1	1188,1	1220,0	1286,4	1415,0	1556,5
(2) Импорт и транзит	177,6	152,0	140,4	137,8	151,5	166,7

Таблица 2.8 – Структура грузооборота на железнодорожном транспорте в 2030 г., млн. тонн

Наименование	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Внутренне сообщение	1036,5	1072,4	1070,3	1045,3	1149,8	1264,8
(3) Экспорт	1152,8	1187,4	1234,9	1284,3	1335,6	1389,1
(2) Импорт и транзит	182,6	188,1	195,6	203,5	211,6	220,1

Посчитать и представить индексы соответствующих видов сообщений по грузообороту на железнодорожном транспорте в таблице 2.9.

Таблица 2.9 – Индексы экспортного, внутреннего, импортного и транзитного сообщений по грузообороту в 2020-2030 г.

Год	2025/2020	2030/2020	2030/2055
Индекс внутреннего сообщения			
Индекс экспорта			
Индекс импорта и транзита			

Для наглядности представить динамику индексов экспортного, внутреннего, импортного и транзитного сообщений по грузообороту в 2020-2030 г. (пример – рисунок 2.3)

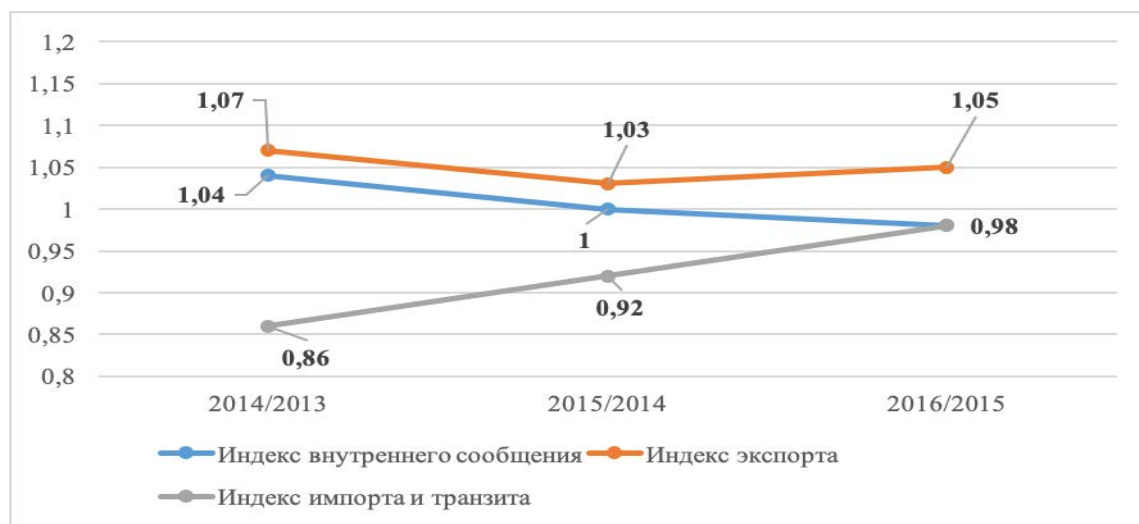


Рисунок 2.3 - Динамика индексов экспортного, внутреннего, импортного и транзитного сообщений в структуре грузооборота

Сделать соответствующие выводы об изменении индекса конъюнктуры транспортного рынка на основе перевозок

Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе индекса товарных рынков может быть выражен формулой:

$$I_{к.т.р.(I_T)} = \sum \gamma I_T * I_{п.}, \text{ где:}$$

$\gamma$  – структура (доля) перевозки грузов на железнодорожном транспорте;

$I_T$  – индекс товарного рынка;

$I_{п.}$  – индекс перевозимости.

Индекс товарного рынка характеризует объем добычи основных массовых грузов, перевозимых железнодорожным транспортном. В таблице 2.10-2.12 представлены данные по добычи основных массовых грузов, перевозимых железнодорожным транспортом с 2020 по 2030 г. Проанализировать и сформулировать вывод по динамике добычи массовых грузов. Определить и представить полученные индексы товарных рынков по форме таблицы 2.13.

Таблица 2.10 – Объем добычи массовых грузов в 2020 г., млн. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Нефть добытая, включая газовый конденсат	522	574,2	631,6	694,8	764,3	840,7
(3) Строительные грузы	424	466,4	513,0	564,3	620,8	682,9
(2) Каменный уголь	353	388,3	427,1	469,8	516,8	568,5
(1) Зерно	92,4	101,64	111,8	123,0	135,3	148,8
(2) Руда железная и марганцевая	72,6	79,86	87,8	96,6	106,3	116,9
(1) Руда цветная и серное сырье	25,1	27,61	30,4	33,4	36,7	40,4
(3) Удобрения минеральные или химические	18,4	20,24	22,3	24,5	26,9	29,6
(1) Кокс	25,9	28,49	31,3	34,5	37,9	41,7
Общий итог:	1533,4	1686,7	1855,4	2041,0	2245,1	2469,6

Таблица 2.11 – Объем добычи массовых грузов в 2025 г., млн. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Нефть добытая, включая газовый конденсат	626,4	689,0	757,9	833,7	917,1	1008,8
(3) Строительные грузы	508,8	559,7	615,6	677,2	744,9	819,4
(2) Каменный уголь	423,6	466,0	512,6	563,8	620,2	682,2
(1) Зерно	110,9	122,0	134,2	147,6	162,3	178,6
(2) Руда железная и марганцевая	87,1	95,8	105,4	116,0	127,6	140,3
(1) Руда цветная и серное сырье	30,1	33,1	36,4	40,1	44,1	48,5
(3) Удобрения минеральные или химические	22,1	24,3	26,7	29,4	32,3	35,6
(1) Кокс	31,1	34,2	37,6	41,4	45,5	50,1
Общий итог:	1840,1	2024,1	2226,5	2449,1	2694,1	2963,5

Таблица 2.12 – Объем добычи массовых грузов в 2030 г., млн. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Нефть добытая, включая газовый конденсат	751,7	826,8	909,5	1000,5	1100,5	1210,6
(3) Строительные грузы	610,6	671,6	738,8	812,7	893,9	983,3
(2) Каменный уголь	508,3	559,2	615,1	676,6	744,2	818,7
(1) Зерно	133,1	146,4	161,0	177,1	194,8	214,3
(2) Руда железная и марганцевая	104,5	115,0	126,5	139,1	153,1	168,4
(1) Руда цветная и серное сырье	36,1	39,8	43,7	48,1	52,9	58,2
(3) Удобрения минеральные или химические	26,5	29,1	32,1	35,3	38,8	42,7
(1) Кокс	37,3	41,0	45,1	49,6	54,6	60,1
Общий итог:	2208,1	2428,9	2671,8	2939,0	3232,9	3556,2

Таблица 2.13 – Индексы товарных рынков в разрезе массовых грузов

Наименование груза	2025/2020	2030/2025	2030/2020
Каменный уголь			
Нефть добытая, включая газовый конденсат			
Строительные грузы			
Руда железная и марганцевая			
Удобрения минеральные или химические			
Руда цветная и серное сырье			
Зерно			
Кокс			

Для наглядности представить динамику индексов товарных рынков в разрезе массовых грузов в 2020-2030 г. (пример – рисунок 2.4)

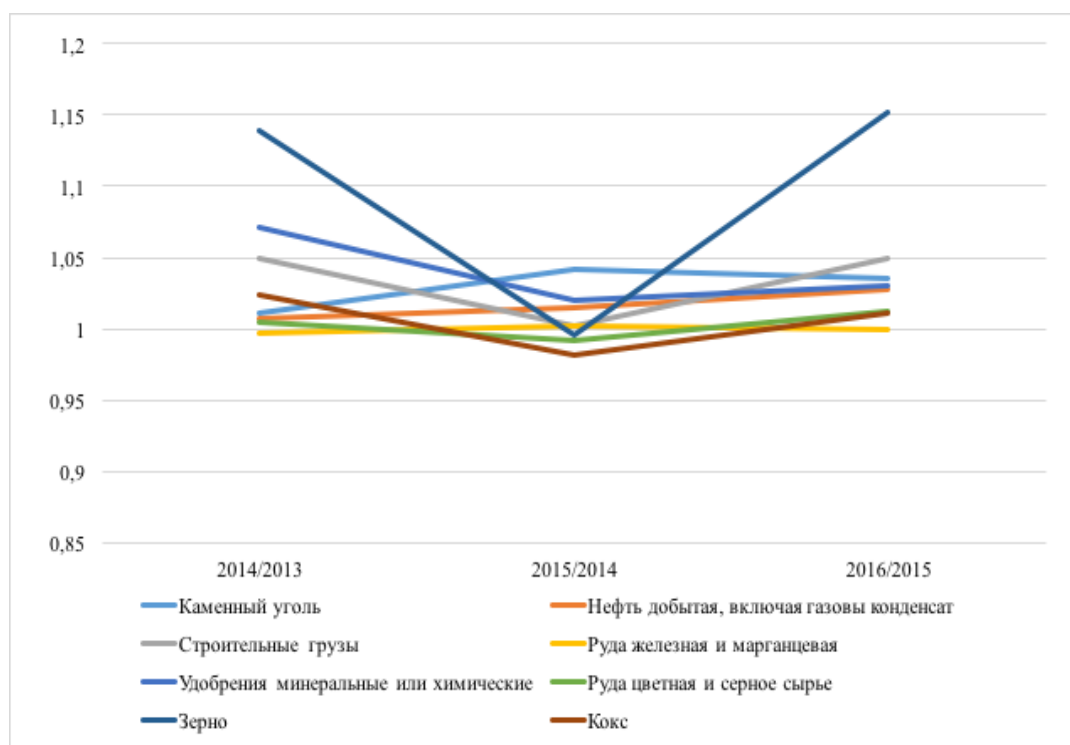


Рисунок 2.4 – Индексы товарных рынков в разрезе массовых грузов 2020-2030 г.

В таблице 2.14-2.16 представлена структура перевозки грузов на железнодорожном транспорте в сегментном разрезе групп в 2020-2030 г. Проанализировать данные и сформулировать вывод по структуре перевозки грузов на железнодорожном транспорте. Определить долю каждого рода груза в структуре перевозок.

Таблица 2.14 – Структура перевозки грузов на железнодорожном транспорте в сегментном разрезе групп в 2020 г., млн. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Каменный уголь	310,8	315,4	323,3	328,6	331,9	335,2
(1) Нефть добытая, включая газовый конденсат	250,3	256,5	251,2	235,8	238,2	240,5
(3) Строительные грузы	170,2	141,1	130,7	141	142,4	143,8
(2) Руда железная и марганцевая	110,7	108,6	109	109,5	110,6	111,7
(2) Удобрения минеральные или химические	47	49,2	51,4	53,5	54,0	54,6
(1) Руда цветная и серное сырье	20,6	19,3	20,4	21,1	21,3	21,5
(2) Зерно	13,8	18,2	18,7	19	19,2	19,4
(3) Кокс	11,5	11,8	11,1	11,7	11,8	11,9
(2) Прочие	302	270,9	298,7	303,1	306,1	309,2
Всего	1236,9	1227	1214,5	1223,3	1235,5	1247,9



Таблица 2.15 – Структура перевозки грузов на железнодорожном транспорте в сегментном разрезе групп в 2025 г., млн. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Каменный уголь	317,0	321,7	329,8	335,2	338,5	341,9
(1) Нефть добытая, включая газовый конденсат	255,3	261,6	256,2	240,5	242,9	245,4
(3) Строительные грузы	173,6	143,9	133,3	143,8	145,3	146,7
(2) Руда железная и марганцевая	112,9	110,8	111,2	111,7	112,8	113,9
(2) Удобрения минеральные или химические	47,9	50,2	52,4	54,6	55,1	55,7
(1) Руда цветная и серное сырье	21,0	19,7	20,8	21,5	21,7	22,0
(2) Зерно	14,1	18,6	19,1	19,4	19,6	19,8
(3) Кокс	11,7	12,0	11,3	11,9	12,1	12,2
(2) Прочие	308,0	276,3	304,7	309,2	312,3	315,4
Всего	1261,6	1214,8	1238,8	1247,8	1260,2	1272,8

Таблица 2.16 – Структура перевозки грузов на железнодорожном транспорте в сегментном разрезе групп в 2030 г., млн. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(2) Каменный уголь	348,7	353,9	362,7	368,7	372,4	376,1
(1) Нефть добытая, включая газовый конденсат	280,8	287,8	281,8	264,6	267,2	269,9
(3) Строительные грузы	191,0	158,3	146,6	158,2	159,8	161,4
(2) Руда железная и марганцевая	124,2	121,8	122,3	122,9	124,1	125,3
(2) Удобрения минеральные или химические	52,7	55,2	57,7	60,0	60,6	61,2
(1) Руда цветная и серное сырье	23,1	21,7	22,9	23,7	23,9	24,2
(2) Зерно	15,5	20,4	21,0	21,3	21,5	21,7
(3) Кокс	12,9	13,2	12,5	13,1	13,3	13,4
(2) Прочие	338,8	303,9	335,1	340,1	343,5	346,9
Всего	1387,8	1336,3	1362,7	1372,5	1386,3	1400,1

Показатель – индекс перевозимости формируется за счет коэффициента перевозимости. В свою очередь, коэффициент перевозимости продукции (К пр)', представляет соотношение объемов перевозок по железным дорогам к размерам производства данной продукции. Рассчитать и представить в таблице 2.17 коэффициенты перевозимости основных родов массовых грузов с 2020 по 2030 года.

Таблица 2.17 – Коэффициенты перевозимости массовых грузов

Наименование груза	2020	2025	2030
Каменный уголь			
Нефть добытая, включая газовый конденсат			
Строительные грузы			
Руда железная и марганцевая			
Удобрения минеральные или химические			
Руда цветная и серное сырье			
Зерно			
Кокс			

Рассчитать индексы перевозимости массовых грузов железнодорожным транспортом и представить получившиеся результаты в таблице 2.18.

Таблица 2.18 – Индекс перевозимости массовых грузов железнодорожным транспортом

Наименование груза	2025/2020	2030/2025	2030/2020
Каменный уголь			
Нефть добытая, включая газовый конденсат			
Строительные грузы			
Руда железная и марганцевая			
Удобрения минеральные или химические			
Руда цветная и серное сырье			
Зерно			
Кокс			

Используя вышеприведенные данные рассчитать и представить индексы конъюнктуры транспортного рынка в таблице 2.19. Сформулировать соответствующие выводы об изменении индекса конъюнктуры транспортного рынка на основе индекса товарных рынков.

Таблица 2.19 – Индекс конъюнктуры транспортного рынка по родам грузов.

Наименование груза	2020	2025	2030
Каменный уголь			
Нефть добытая, включая газовый конденсат			
Строительные грузы			
Руда железная и марганцевая			
Удобрения минеральные или химические			
Руда цветная и серное сырье			
Зерно			
Кокс			
<b>Индекс конъюнктуры транспортного рынка</b>			

Сформулировать соответствующие выводы об изменении индекса конъюнктуры транспортного рынка на основе индекса товарных рынков.

Индекс конъюнктуры транспортного рынка на основе грузооборота может быть выражен формулой:

$$I_{к.т.р.(I_T)} = \sum \gamma I_{pl.} * I_{п.}, \text{ где:}$$

$\gamma$  – структура (доля) перевозки грузов на железнодорожном транспорте (раздел 2.3);

$I_{pl.}$  – индекс грузооборота по родам грузов;

$I_{п.}$  – индекс перевозимости (раздел 2.3).

В таблице 2.20-2.22 представлены данные по грузообороту основных массовых грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Проанализировать данные и сформулировать вывод по структуре грузооборота. Определить долю каждого рода груза в структуре грузооборота основных массовых грузов.

Таблица 2.20 Структура грузооборота основных массовых грузов в 2020 г., млрд. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(1) Каменный уголь	900,4	965,4	991	1054,2	1064,7	1075,4
(1) Нефть добытая, включая газовый конденсат	461,2	482,7	484	421,6	425,8	430,1
(3) Строительные грузы	131,7	137,9	138,2	140	141,4	142,8
(2) Руда железная и марганцевая	131,7	114,9	115,2	140,1	141,5	142,9
(1) Удобрения минеральные или химические	87,8	91,9	92,2	93,7	94,6	95,6
(3) Руда цветная и серное сырье	21,9	23	23	23	23,2	23,5
(2) Зерно	22	22,8	23,2	23,8	24,0	24,3
(3) Кокс	21,8	22,9	23,1	23,4	23,6	23,9
(2) Прочие	417,3	436,7	414,9	421,7	425,9	430,2
Всего	2196,2	2298,8	2304,8	2342,6	2364,9	2388,6

Таблица 2.21 Структура грузооборота основных массовых грузов в 2025 г., млрд. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(1) Каменный уголь	918,4	984,7	1010,8	1075,3	1086,0	1096,9
(1) Нефть добытая, включая газовый конденсат	470,4	492,4	493,7	430,0	434,3	438,7
(3) Строительные грузы	134,3	140,7	141,0	142,8	144,2	145,7
(2) Руда железная и марганцевая	134,3	117,2	117,5	142,9	144,3	145,8
(1) Удобрения минеральные или химические	89,6	93,7	94,0	95,6	96,5	97,5
(3) Руда цветная и серное сырье	22,3	23,5	23,5	23,5	23,7	23,9
(2) Зерно	22,4	23,3	23,7	24,3	24,5	24,8
(3) Кокс	22,2	23,4	23,6	23,9	24,1	24,3
(2) Прочие	425,6	445,4	423,2	430,1	434,4	438,8
Всего	2239,7	2344,2	2350,9	2388,3	2412,2	2436,3

Таблица 2.22 Структура грузооборота основных массовых грузов в 2030 г., млрд. тонн

Наименование груза	Вариант					
	1	2	3	4	5	6
(1) Каменный уголь	1010,2	1083,2	1111,9	1182,8	1194,6	1206,6
(1) Нефть добытая, включая газовый конденсат	517,5	541,6	543,0	473,0	477,8	482,5
(3) Строительные грузы	147,8	154,7	155,1	157,1	158,7	160,2
(2) Руда железная и марганцевая	147,8	128,9	129,3	157,2	158,8	160,4
(1) Удобрения минеральные или химические	98,5	103,1	103,4	105,1	106,2	107,2
(3) Руда цветная и серное сырье	24,6	25,8	25,8	25,8	26,1	26,3
(2) Зерно	24,7	25,6	26,0	26,7	27,0	27,2
(3) Кокс	24,5	25,7	25,9	26,3	26,5	26,8
(2) Прочие	468,2	490,0	465,5	473,1	477,9	482,7
Всего	2463,7	2578,6	2586,0	2627,2	2653,4	2680,0

Рассчитать индексы грузооборота по основным массовым грузам и представить получившиеся данные в таблицу 2.23.

Таблица 2.23 – Индексы грузооборота по основным массовым грузам

Наименование груза	2025/2020	2030/2025	2030/2020
Каменный уголь			
Нефть добытая, включая газовый конденсат			
Строительные грузы			
Руда железная и марганцевая			
Удобрения минеральные или химические			
Руда цветная и серное сырье			
Зерно			
Кокс			
Прочие			
Общий итог			

Используя вышеприведенные данные рассчитать и представить индексы конъюнктуры транспортного рынка в таблице 2.24. Сформулировать соответствующие выводы об изменении индекса конъюнктуры транспортного рынка на основе динамики грузооборота с детализацией по основным массовым грузам.

Таблица 3.23 – Индекс конъюнктуры транспортного рынка по родам грузов.

Наименование груза	2014	2015	2016
Каменный уголь			
Нефть добытая, включая газовый конденсат			
Строительные грузы			
Руда железная и марганцевая			
Удобрения минеральные или химические			
Руда цветная и серное сырье			
Зерно			
Кокс			
Общий итог			

Проанализировать полученные индексы конъюнктуры транспортного рынка на основе грузооборота и индекса товарных рынков по родам грузов и представить наглядно их динамику на рисунке 2.5. а также сформулировать соответствующие выводы.

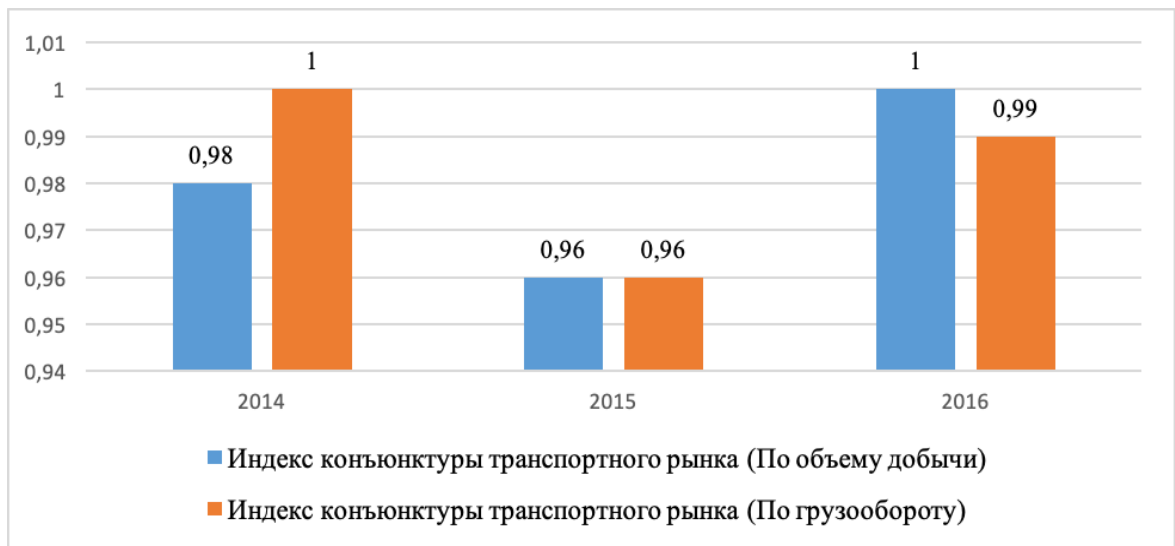


Рисунок 2.5 – Динамика индексов конъюнктуры транспортного рынка

### 3. ПОДГОТОВКА И ЗАЩИТА КУРСОВОЙ РАБОТЫ

#### 3.1. ПОРЯДОК НАПИСАНИЯ КУРСОВОЙ РАБОТЫ

Курсовая работа должна рассчитываться студентом. Самостоятельно, работая с литературой, студент пишет все теоретические и практические пояснения к расчётам.

Все разделы курсовой работы определяются содержанием предлагаемых методических указаний к курсовой работе.

##### *Оформление работы*

Курсовая работа должна быть написана от руки или напечатана через 1,5 интервала шрифтом 12 пт Times New Roman с частыми абзацами и полями 3 см слева, 1,5 см справа, по 2 см сверху и снизу. Сокращения слов, кроме общепринятых, не допускаются. Текст должен быть выровнен по ширине страницы.

Страницы текста должны быть пронумерованы. К тексту должен быть приложен список использованной при написании работы литературы. В тексте обязательно должны быть ссылки на литературные и статистические источники. Под использованием источников и литературы понимается следующее:

- точное цитирование;
- использование мысли автора цитируемого источника, однако сама мысль выражается словами автора курсовой работы;
- указание на ознакомление с источниками и литературой без прямого заимствования.

Курсовая работа должна иметь:

1. Титульный лист (оформляется в соответствии с приложением 2).
2. Содержание.
3. Введение.
4. Текстовое изложение теоретического материала, разбитое на разделы (подразделы и т.д.) с заголовками, соответствующими содержанию.
5. Заключение.
6. Список использованных источников и литературы.

При составлении списка литературы в перечень включаются только те источники и литература, которые действительно были использованы при подготовке и написании курсовой работы.

Список использованных источников и литературы составляется строго в алфавитном порядке, сначала на русском языке, затем на иностранных.

### 3.2. ПОРЯДОК ЗАЩИТЫ КУРСОВОЙ РАБОТЫ

Защита курсовой работы предполагает краткое изложение студентом основных положений и выводов, ответы на вопросы, беседу по содержанию работы или по источникам и литературе. При защите также учитывается:

1. Правильность оформления курсовой работы (титульный лист, содержание, таблицы, текст, список литературы).
2. Соответствие содержания наименованию разделов и подразделов.
3. Правильно составленный список использованных источников и литературы.
4. Уровень самостоятельности (проверяется постранично, с обсуждением выбранных отрывков).
5. Знание теоретического материала, на котором основаны расчёты в курсовой работе.
6. Умение делать выводы по расчётам, проведённым в курсовой работе.
7. Ответы на дополнительные вопросы.

Если при защите курсовой работы выясняется, что работа рассчитана и написана не автором, защита прекращается и студент обязан рассчитать курсовую работу по другому варианту.



## РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Багиев Г.Л., Международный маркетинг: Учебник для вузов / Г.Л. Багиев, Н.К. Моисеева, С.В. Никифорова. – СПб: Питер, 2001. – 512 с.
2. Беляевский И.К., Данченко Л.А., Коротков А.В. Татаркова. Статистика рынка товаров и услуг: учебно-практическое пособие/ Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. - 143 с., 2006.
- 3.Доббин Ф. Формирование промышленной политики: Соединённые Штаты, Великобритания и Франция в период становления.
4. Кондратьев Н.Д. Избр. соч. М., 1993. С. 25
5. Лапидус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений (системный анализ). [Текст] – М.: Издательство МГУ, 2000. – 288 с.
6. Мачерет Д.А. - «О разработке системы комплексной оценки и повышения производительности использования производственных ресурсов по направлениям (трудовые ресурсы, инфраструктура, подвижной состав, энергоэффективность)» [Текст]/ Объединенный ученый совет ОАО «РЖД», Бюллетень №2, Москва - 2010 г.
7. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управления на железнодорожном транспорте: Монография [Текст]/ Б.М. Лапидус, Д.А. Мачерет, А.В. Рышков и др.; Под общ. ред. Б.М. Лапидуса, Д.А. Мачерета - М.: МЦФЭР, 2007 – 160 с.
8. Ноздрева Р.Б. Международный маркетинг: Учебник / Р.Б. Ноздрева. – М.: Экономист, 2005. – 990 с.
9. Подсорин В. А. Экономическое развитие и управление производительностью труда на железнодорожном транспорте: монография [Текст] / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин; под общ. ред. докт. экон. наук, проф. Н. П. Терешиной. – М.: МИИТ, 2014. – 129 с.
10. Разумов И.В. Экономические отношения и конъюнктурная динамика на российском фондовом рынке. Ярославль, 2001.
11. Рышков, А.В. Исследование экономической конъюнктуры железнодорожного транспорта (методология, анализ, оценки) [Текст]: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Рышков Антон Владимирович. – М., 2009. – 355 с.
12. Рожков А.Д. Оценка влияния развития железнодорожного транспорта на макроэкономическую эффективность: Дисс...канд. Экон.наук: 08.00.05. / Рожков Алексей Давидович; Московский государственный университет путей сообщения МГУПС (МИИТ). – М., 2015 - 151 с.

13. Светуныхов С.Г. Методы социально-экономического прогнозирования: Учебник для вузов. Том II / С.Г. Светуныхов, И.С. Светуныхов. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 103 с

14. Сухобоков А. А., Лахвич Д.С. Влияние инструментария Big Data на развитие научных дисциплин, связанных с моделированием.// Наука и Образование. МГТУ им. Н.Э. Баумана. Электрон. журн. 2015. № 03. С. 207–240.

15. Терёшина Н.П., Подсорин В.А. Управление инновациями на железнодорожном транспорте: учебник для ВУЗов [Текст] // Под ред. Н.П. Терёшиной. – М.: Вега-Инфо, 2012 – 592 с

16. Терёшина Н.П. Демонполизация, дерегулирование и конкурентоспособность железнодорожного транспорта России [Текст]. – М.: МИИТ, 2009. – 243 с.

17. Транспортный маркетинг: учебник / В.Г. Галабурда, Г.В. Бубнова, Е.А. Иванова и др.; под ред. В.Г. Галабурды. — Изд. перераб. и доп. — М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. — 452 с..

18. Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., 1982.

19. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др., Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапируса – М.: УМЦ ЖДТ, 2008.

### **Описание электронных ресурсов**

20. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://ac.gov.ru/>.

21. Ассоциация американских железных дорог (Association of American Railroads, AAR) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.aar.org/>.

22. Годовая отчетность компании ОАО «РЖД» 2013 год [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

23. Годовая отчетность компании ОАО «РЖД» 2014 год [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

24. Годовая отчетность компании ОАО «РЖД» 2015 год [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

25. Годовая отчетность компании ОАО «РЖД» 2016 год [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

26. Корпоративный отчет компании DB Group // [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

27. Корпоративный отчет компании ОАО «РЖД» за 2013 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)
28. Официальный сайт Министерства экономического развития // Портал внешне-экономического анализа. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.ved.gov.ru/>.
29. Перспективы развития мировой экономики // Бюллетень от 19.01.2016. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.imf.org/external/russian/pubs/ft/weo/2016/update/01/pdf/0116r.pdf>.
30. Стратегия инновационного развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 г. (актуализированная редакция «Белой книги» ОАО «РЖД») [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru).
31. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р. [Электронный ресурс] Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) Официальный сайт ОАО «РЖД».
32. China-railway [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.china-railway.com.cn/en/>

#### **Статьи из журнала и периодической печати**

33. Лapidус Л.В. Цифровая экономика. Управление электронным бизнесом и электронной коммерцией Учебник / Москва, 2018. Сер. Высшее образование: Бакалавриат, М.:, 2018. – 479 с.
34. Лapidус Б.М. Влияние цифровизации и индустрии 4.0 на развитие экосистемы железнодорожного транспорта [Текст] // Журнал «Железнодорожный транспорт». 2018, №3, с. 28-33.
35. Мачерет Д.А. Динамика железнодорожных перевозок грузов как макроэкономический индикатор. [Текст] // Журнал «Экономическая политика». 2015. Т. 10. №2. С.133-150.
36. Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. Прогнозирование экономической конъюнктуры товарных рынков для эффективного развития транспортной компании. [Текст] // Сборник «Актуальные проблемы современной экономической науки»: Материалы V международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых: Ч. / Омск: Омский гос. ун-т путей сообщения. – 2017. – С. 107-112.
37. Подсорин В.А., Яшина А.С. Экономическая оценка влияния конъюнктуры рынка перевозок российского угля на развитие железнодорожного транспорта [Текст] // Журнал «Транспортное дело России», №1 — 2018. – С. 15-18.

38. Соколов Ю.И., Кожевников Р.А., Межох З.П. Значение транспорта в национальной экономической безопасности [Текст] // Журнал «Транспортное дело России» 2016, №6, с. 10—13.

39. Стратегический анализ влияния экономической конъюнктуры на работу ОАО «РЖД» [Текст] // Бюллетень за 2010-2012 гг.

40. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в России [Текст]/ Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет, Ю.В. Елизарьев, Ф.С. Пехтерев, В.А. Максимушкин / Под ред. Б.М. Лapidуса. – М.: МЦЭФР, 2008. – 304 с. - Приложение к журналу «Экономика железных дорог», 2008).

41. Сухарев О.С. Структурная динамика экономики России: к новой модели роста. Вопросы территориального развития. 2016, № 4 (34).

42. Сухобоков А. А., Лахвич Д.С. Влияние инструментария Big Data на развитие научных дисциплин, связанных с моделированием. // Наука и Образование. МГТУ им. Н.Э. Баумана. Электрон. журн. 2015. № 03. С.207–240.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ТИТУЛЬНОГО ЛИСТА КУРСОВОЙ РАБОТЫ

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

---

Институт экономики и финансов  
Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

по дисциплине «Экономическая оценка конъюнктуры рынка»  
Вариант \_\_\_\_\_

Выполнил студент группы:

\_\_\_\_\_

Проверил преподаватель:

\_\_\_\_\_

Москва – 2023

ПОДСОРИН ВИКТОР АЛЕКСАНДРОВИЧ  
ОВСЯННИКОВА ЕЛЕНА НАЗЫМОВНА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА  
КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ПОСОБИЕ  
К КУРСОВОЙ РАБОТЕ