

Титова Светлана Владимировна, Матвеева Дина Равиловна

### **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ**

В статье рассматривается история развития предпринимательства в г. Набережные Челны, начиная с XIX века. Большое значение имеет этап становления предпринимательства в советский период, когда предприниматели появились как особый класс. Особое внимание авторы акцентируют на особенностях развития предпринимательства в условиях моногорода, а также в сравнении со статистическими данными по Российской Федерации.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2012/11/57.html](http://www.gramota.net/materials/1/2012/11/57.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

#### **Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (66). С. 192-194. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2012/11/](http://www.gramota.net/materials/1/2012/11/)

#### **© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

16. Разумовский О. С. От конкурирования к альтернативам: экстремальные принципы и проблема единства научного знания. Новосибирск: Наука, 1983. 225 с.
17. Разумовский О. С. Современный детерминизм и экстремальные принципы в физике. М.: Наука, 1975. 248 с.
18. Терехович В. Э. Интерференция возможностей, или Как «интегралы по траекториям» объясняют вероятностную причинность // Философия науки. Новосибирск: СО РАН, 2012. Т. 52. № 2. С. 108-120.
19. Фейнман Р. Характер физических законов / пер. с англ. М.: Наука, 1987. 160 с.
20. Фейнман Р., Лейтон Р., Сэндс М. Фейнмановские лекции по физике. М.: Едиториал УРСС, 2004. Вып. 3. Излучения. Волны. Кванты. 240 с.
21. Фейнман Р., Лейтон Р., Сэндс М. Фейнмановские лекции по физике. М.: Едиториал УРСС, 2004. Вып. 6. Электродинамика. 352 с.
22. Фейнман Р., Хибс А. Квантовые интегралы по траекториям. М.: Мир, 1968. 384 с.
23. Цехмистро Л. Н. Эволюция и методологическое значение понятия действия в физике: дисс. ... канд. филос. наук: 09.00.08 / Харьковский инженерно-педагогический ин-т. Харьков, 1992.
24. Dyson F. Infinite in All Directions. N. Y., 1988.
25. Giavalisco M., Mancinelli B., Mancinelli P. J., Yahil A. // ApJ. 1993. 411.9.
26. Hanc J., Taylor E. F. From Conservation of Energy to the Principle of Least Action: a Story Line // Am. J. Phys. 2004. 72 (4). P. 514-521.
27. Katzav J. Dispositions and the Principle of Least Action // Analysis. 2004. 64 (3). P. 206-214.
28. Lemons D. S. Perfect Form: Variational Principle, Methods, and Applications in Elementary Physics. Princeton University Press, 1997.
29. Nusser A., Branchini E. On the Least Action Principle in Cosmology // Mon. Not. R. Astron. Soc. 2000. 313. P. 587-595.
30. Ogborn J., Taylor E. F. Quantum Physics Explains Newton's Laws of Motion // Physics Education. 2005. № 40. Is. 1.
31. Sharlow M. The Quantum Mechanical Path Integral: toward a Realistic Interpretation [Электронный ресурс]. URL: <http://philsci-archive.pitt.edu/3780> (дата обращения: 01.10.2012).
32. Taylor E. F. A Call to Action // American Journal of Physics. 2003. Vol. 71. Is. 5.
33. Taylor E. F., Wheeler J. A. Spacetime Physics. New York, 1992.
34. Valente M. B. Are Virtual Quanta Nothing but Formal Tools? // International Studies in the Philosophy of Science. 2011. 25 (1). P. 39-53.
35. Yourgrau W., Mandelstam S. Variational Principles in Dynamics and Quantum Theory. L., 2000.
36. Zurek W. H. Decoherence and the Transition from Quantum to Classical // Phys. Today. 1991. 44(10):36.

УДК 338

### Экономические науки

*В статье рассматривается история развития предпринимательства в г. Набережные Челны, начиная с XIX века. Большое значение имеет этап становления предпринимательства в советский период, когда предприниматели появились как особый класс. Особое внимание авторы акцентируют на особенностях развития предпринимательства в условиях моногорода, а также в сравнении со статистическими данными по Российской Федерации.*

*Ключевые слова и фразы:* предпринимательство; отрасли хозяйства; субъекты предпринимательства; малое и среднее предпринимательство; индивидуальное предпринимательство.

**Светлана Владимировна Титова**, к. пед. н.

*Кафедра менеджмента*

*Набережночелнинский филиал Института экономики, управления и права (г. Казань)*

*idun@yandex.ru*

**Дина Равилевна Матвеева**

*Кафедра экономики и менеджмента*

*Набережночелнинский филиал*

*Казанского национального исследовательского технического университета - КАИ*

*idun@yandex.ru*

### ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ<sup>©</sup>

Предпринимательская деятельность в г. Набережные Челны начала свое развитие еще в XIX веке. Основным продуктом, который пользовался наибольшей популярностью среди купцов, был хлеб.

Рост масштабов хлебной торговли был связан с увеличением валового сбора хлебов и возрастанием товарности крестьянского хозяйства. В 1902 г. валовой сбор хлеба в Мензелинском уезде составлял 10,9 млн пудов, а в 1913 г. - 23,9 млн пудов. Были в первые полтора десятилетия и неурожайные годы (1901 г., 1906 г., 1911 г.), но это не ставит под сомнение общее увеличение производства сельскохозяйственной продукции. Значительная часть выращенного хлеба поступала на внутренний и внешний рынок. Если в конце XIX века количество хлебных грузов, отправлявшихся с Челнинской пристани, обычно не превышало 2 млн пуд. за навигацию, то в начале XX столетия наблюдается довольно резкое возрастание этого потока [1, с. 53].

В начале XX века пристань в Бережных Челнах окончательно превратилась в одну из крупнейших грузовых пристаней на Волге и Каме. По объему перерабатывавшихся хлебных грузов она намного превосходила

соответствующие показатели работы пристаней в Елабуге, Сарапуле, Дербешках, Николо-Березовке, Чистополе, Казани, Нижнем Новгороде. Не слишком сильно она уступала и таким крупнейшим пристаням на Волге, как пристани в Самаре и Саратове. Что касается торговцев, то они имели самое разное происхождение. Здесь были и местные, челнинские купцы, и из уезда, других губерний России и даже германский подданный. Все они имели и разные возможности. Наиболее крупные операции проводили торговые дома (товарищества) [Там же, с. 54].

Три четверти заготовленного хлеба с Челнинской пристани по-прежнему отправлялось в Рыбинск. Большое количество грузов отправлялось также в Ярославль, Нижний Новгород, Городец, Казань, Астрахань, Муром, Пермь. Набережные Челны, как видим, были тесно вплетены в систему общероссийской хлебной торговли. Немалая часть хлеба через балтийские и черноморские порты уходила за границу [Там же, с. 55].

Вопросы развития предпринимательства для города Набережные Челны имеют особое значение, т.к. в СССР до начала бурного развития предпринимательства в городе 97% основных средств материального производства города принадлежали всего лишь двум крупным производствам - ОАО «КАМАЗ» и АО «КамГЭСэнергострой».

Пожар, который произошел уже после распада СССР, в 1993 г. на заводе двигателей ОАО «КАМАЗ», не мог не отразиться на экономике города. В то же время в городе резко начал падать объем производства ОАО «КАМАЗ» и на предприятиях стройиндустрии.

Объемы выполняемых заказов на предприятиях строительного комплекса снизились в связи с сокращением заказов основного заказчика строительных работ - ОАО «КАМАЗ». Следствием этого стало снижение поступлений в бюджет города. Благодаря заранее продуманному курсу развития предпринимательства в городе последствия пожара не сильно отразились на экономике города. Рост в городе малых предприятий был следствием большого промышленно-экономического потенциала, а также энтузиазма молодых людей города. Только за 1 год в 1995 году их было создано более 3000.

В 2011 году по городу Набережные Челны фактическое количество зарегистрированных субъектов предпринимательства (без индивидуальных предпринимателей, включая микропредприятия и организации неопределенного типа) составило 13 000 предприятий.

В Таблице 1 приведены данные по Российской Федерации и городу Набережные Челны по доле зарегистрированных предприятий по отраслям.

**Табл. 1.** Доля зарегистрированных хозяйствующих субъектов по отраслям хозяйства в Российской Федерации и городе Набережные Челны в 2011 году, %

№ п/п	Отрасль хозяйства	Доля зарегистрированных предприятий по отраслям, РФ	Доля зарегистрированных предприятий по отраслям, г. Набережные Челны
1	Торговля	41,1	40,1
2	Услуги	18,0	29,1
3	Обрабатывающие производства	10,5	12,1
4	Строительство	12,0	11,2
5	Другое	18,5	7,5
	Итого	100,0	100,0

В целом по Российской Федерации отраслевое распределение предприятий (за исключением индивидуальных предпринимателей, действующих, как правило, в сфере торговли и бытовых услуг) характеризуется высокой долей предприятий оптовой и розничной торговли, число которых составило по итогам 2009 года 662,5 тыс. или 41% от всех юридических лиц (в 2008 году - 42%). Такие компании предоставляют 28,6% рабочих мест в секторе малого бизнеса (3,5 млн человек) [2].

Отраслевая структура предпринимательства в городе Набережные Челны остается практически неизменной на протяжении последних десяти лет. Авторы обращают особое внимание на то, что число организаций, занятых в сфере торговли, с каждым годом снижается (в 2005 году в сфере торговли действовало 46% предприятий). В настоящий момент в Российской Федерации в сфере предпринимательства с учетом индивидуальных предпринимателей заняты более 15 млн человек [Там же]. В городе Набережные Челны по итогам 2010 г. относительно 2009 г. среднесписочная численность занятых на предприятиях (без учета внешних совместителей и работающих по договорам гражданско-правового характера) выросла на 1,2% и составила 40828 человек (см. Рис. 1).

От числа экономически активного населения города это составляет 11,8% и 21,8% от всей численности занятых в экономике города. Данный показатель ниже, чем в целом по Республике, где он составляет около 40%. В 2005-2007 гг. в городе наблюдалось постепенное увеличение среднесписочной численности занятых на предприятиях.

Во время экономического кризиса 2008 года численность занятых на предприятиях сократилась на 12,9% и в настоящее время еще не восстановилась до докризисного уровня. В 2011 году численность занятых на предприятиях г. Набережные Челны составила 44000 человек. Это говорит о постепенном восстановлении сектора предпринимательства, в котором немаловажную роль играют республиканские и городские программы поддержки предпринимательства.

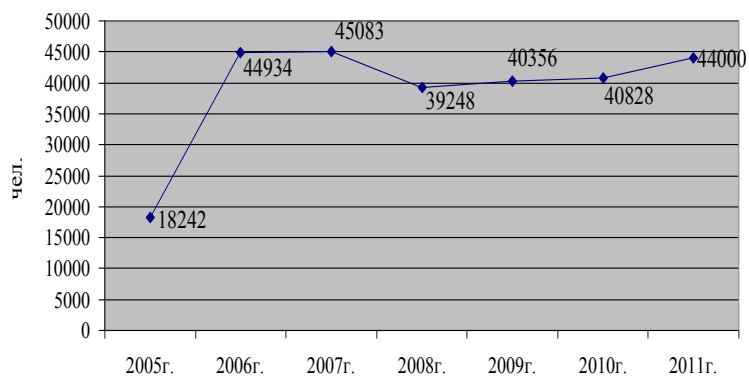


Рис. 1. Среднесписочная численность занятых на предприятиях по городу Набережные Челны в 2005-2011 гг.

#### Список литературы

1. Ермаков В. В. Челнинская история. Набережные Челны, 1989. 104 с.
2. Тезисы выступления директора Департамента развития малого и среднего предпринимательства А. В. Шарова на Втором ежегодном деловом форуме «Развитие малого и среднего бизнеса» [Электронный ресурс]. URL: [http://www.economy.gov.ru/minec/about/structure/depmb/doc20100518\\_07?presentationtemplate=docHTMLTemplate1&presentationtemplateid=2dd7bc8044687de796f0f7af753c8a7e&WCM\\_Page.ResetAll=TRUE&CACHE=NONE&CONTENTCACHE=NONE&CONNECTORCACHE=NONE](http://www.economy.gov.ru/minec/about/structure/depmb/doc20100518_07?presentationtemplate=docHTMLTemplate1&presentationtemplateid=2dd7bc8044687de796f0f7af753c8a7e&WCM_Page.ResetAll=TRUE&CACHE=NONE&CONTENTCACHE=NONE&CONNECTORCACHE=NONE) (дата обращения: 03.10.2012).

УДК 339.9

#### Экономические науки

*В статье рассматривается категория «экономическая безопасность» со ссылкой на внешние и внутренние угрозы формирования и функционирования автотранспортных предприятий. Выявлены объективные и субъективные факторы и угрозы экономической безопасности автотранспортных предприятий, методы и подходы к их снижению, также приведен анализ структуры экономики Республики Таджикистан и форм собственности.*

*Ключевые слова и фразы:* экономическая безопасность; станции технического обслуживания; автозаправочные станции; угрозы экономической безопасности; система оценки экономической безопасности.

#### Тохиржон Исломжонович Тохиров

*Кафедра «Автомобили и управление на транспорте»*

*Политехнический институт*

*Таджикский технический университет им. академика М. С. Осими*

*tohirov.82@mail.ru*

### УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ПУТИ ИХ СНИЖЕНИЯ<sup>©</sup>

Понятие экономической безопасности автотранспортного предприятия является комплексным и затрагивает практически все функциональные области деятельности предприятия. Теоретически под экономической безопасностью автотранспортного предприятия подразумевается состояние защищенности его жизненно важных интересов от недобросовестной конкуренции, противоправной деятельности криминальных формирований и отдельных лиц, способность противостоять внешним и внутренним угрозам, сохранять стабильность функционирования и развития в соответствии с его уставными целями.

Следует различать безопасность автотранспортного предприятия и безопасность продукции, то есть перевозок и предоставления сервисных услуг. На транспорте безопасность производства и устойчивость предприятия, свойство продукции, обеспечение безопасности жизни, здоровья и имущества граждан объединены в единый контекст. Продукция и производство контролируются государством путем сертификации. Как правило, при оценке экономической безопасности анализируется ряд положений автотранспортного предприятия, которые пересекаются с отдельными видами его деятельности. Это касается, прежде всего, формулирования стратегических интересов предприятия и их количественной интерпретации. Эти положения оценки экономической безопасности затрагивают область стратегического управления предприятием, и если