

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Дальневосточный государственный
университет путей сообщения»

Посвящается 25-летию кафедры «Менеджмент»

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Материалы Всероссийской
научно-практической конференции
с международным участием

25–26 октября 2018 года

Под редакцией С.Н. Третьяка

Хабаровск
Издательство ДВГУПС
2018

УДК 338.4 (062)
ББК У 9 (2 Рос.255)
П 78

Редакционная коллегия:

Третьяк С.Н., канд. эконом. наук (отв. редактор)
Калиновская Н.А., канд. эконом. наук (член редкол.)
Штанько Н.А., канд. эконом. наук (член редкол.)

П 78 Проблемы и перспективы управления развитием Дальнего Востока : матер. Всероссийской науч.-практ. конф. с междунар. участием 25–26 октября 2018 г. / под ред. С.Н. Третьяка. – Хабаровск : ДВГУПС, 2018. – 194 с.
ISBN 978-5-262-00838-4

В сборник включены статьи участников Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Проблемы и перспективы управления развитием Дальнего Востока», которая проходила 25–26 октября 2018 г.

В конференции приняли участие ученые из Хабаровска, Владивостока, Комсомольска-на-Амуре, Санкт-Петербурга.

Материалы, представленные в сборнике отхватывают проблемы управления развитием Дальнего Востока в современных условиях, а также пути их решения. Представлены результаты исследований по различным аспектам развития – производство, транспорт, сельское хозяйство, торговля, международные связи, образование, охрана окружающей среды. Большое внимание уделено управленческим аспектам развития региона, использованию инновационных подходов для оптимизации деятельности, привлечения инвестиций в экономику Дальнего Востока, повышения конкурентоспособности.

Сборник предназначен для широкого круга научных работников, студентов вузов, аспирантов.

УДК 338.4 (062)
ББК У 9 (2 Рос.255)

ISBN 978-5-262-00838-4

© ДВГУПС, 2018

СОДЕРЖАНИЕ

БЕСПРОЗВАННАЯ М.В., ПЕРОВ Г.Б. Тенденции развития Дальнего Востока: демографический аспект	5
ГАЙДУКОВ А.Н., ДЕНИСЕНКО И.С., УСТИНОВА С.С., ВЕСЕЛОВА В.В. Различные подходы к определению управления и менеджмента с учетом национального российского менталитета	11
ГУСЕВА Ж.И., ЗЕНКОВА Т.Ю. Состояния и развитие современных концепций информационных технологий в производстве летательных аппаратов	17
ЕГУНОВА М.А., ПЕРОВ Г.Б. Современное состояние и проблемы транспортной системы Дальнего Востока России	21
ЗЕНКОВА Т.Ю. Современный подход к стратегическому планированию на предприятии	26
ИОХА Н.С. Дальневосточный гектар: проблемы реализации на современном этапе	31
КАЛИНОВСКАЯ Н.А. Инновационные подходы в образовании как вклад в развитие Дальнего Востока	36
КАЛИНОВСКАЯ Н.А., КОРЯКИНА Э.А., ТРЕТЬЯК С.Н. Состояние внешней торговли в Хабаровском крае	45
КАМИНСКИЙ А.В., ЛУКАШОВА О. А. Тайм-менеджмент, как фактор повышения конкурентоспособности организаций (на примере операторов сотовой связи)	50
КАРАВАЕВА Ю.А. Особенности управления малым и средним предпринимательством в России и КНР	54
КАРИЖСКАЯ Д.И., ФЕЩЕНКО Н.В. Российский Дальний Восток в вопросах геополитических и экономических отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона	60
КАТИН В.Д., ЕЛИСЕЕВ Г.Г. К проблеме управления охраной окружающей среды на железнодорожном транспорте	64
КОМАРОВА В.В., МИЛАЯ А.В., ЗОРЬКИНА Ю.И. Подготовка кадрового резерва для железнодорожной отрасли дальневосточного региона	70
КОНДРАТЬЕВА О.Л., РАЗУМОВСКАЯ М.И. Моделирование пространства сетевой интеграции по образовательным программам	76
КОНДРАТЮК А.Д., ПЕРОВ Г.Б. Проект создания перехода «Материк–Сахалин» как основа развития региона	84
КУЗНЕЦОВА Н.Е., МИРОНЕНКО О.В. Система грейдирования как эффективный инструмент мотивации персонала	89

ЛАЗУТКИНА М.С., НЕМЧАНИНОВА М.А. Концессионные договоры как перспективные формы инвестирования	93
ЛИ В.Н., ШУРОВА Н.К. Обеспечение возрастающей потребности в электрической энергии предприятий железнодорожного транспорта и промышленности ДВ с минимальными затратами.....	99
МАТВИИШИН М.С. Создание экспериментального финансового центра как механизма привлечения инвестиций в экономику Дальнего Востока.....	104
НЕКРАСОВА О.И., КОМАРОВА В.В. Оперативное управление как инструмент повышения эффективности деятельности предприятия	109
ПЕТРОВА Е.В. Спортивные федерации Дальнего Востока: организационная культура как механизм управления	114
ПОНОМАРЕВ С.В. Экономические проблемы развития Дальнего Востока...	122
ПРОТАЧУК Т.С., МИРОНЕНКО О.В. К вопросу о негативных последствиях создания территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР).....	130
САРЫЧЕВ М.С., СОКОЛОВА К.Н. Инновационные методы для оптимизации работы бюджетных медицинских учреждений	134
СЕЛЮТИНА Л.Г. Страхование как средство ограничения рисков в системе инвестиционно-финансового обеспечения жилищного строительства.....	138
СОКОЛОВА И.А., ЩУКОВСКАЯ М.А. Актуальные тенденции формирования системы управления персоналом вуза	143
СТАРКОВА Е.Ю., СИДОРЕНКО О.В. БОНДАРЕНКО Т.Н. Внешнеэкономические связи и их роль в развитии Хабаровского края	150
ТИМЧЕНКО В.В. Проектное финансирование в развитие «зелёной» экономики Хабаровского края.....	155
ФИСЕНКО А.И. Транзитная функция южных приграничных территорий российского Дальнего Востока, грузовая база и перспективы формирования международных транспортных коридоров в Приморском крае	160
ХИМИЧ Е.В. Тенденции и перспективы развития digital-маркетинга.....	168
ШИШМАКОВ В.Т. Вклад кафедры «Менеджмент» в развитие управления рыночной экономикой на Дальнем Востоке России.....	172
ШИШМАКОВ В.Т., ХОУ СЮЕЛИ. Оценка качества жизни населения России и КНР.....	179
ШИШМАКОВ В.Т., ШИШМАКОВ С.В. Научная школа как вклад в развитие управления предприятиями промышленности и транспорта на Дальнем Востоке России	182
ШТАНЬКО Н.А. Розничная торговля в развитии Дальнего Востока.....	187

УДК 314.145 (571.6)

Беспрозованная М.В., Перов Г.Б., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Статья посвящена проблемам демографического развития Дальнего Востока России. Рассмотрены современные тенденции демографических изменений. Проведен анализ факторов и причин сокращения населения Дальнего Востока.

Ключевые слова: демографические проблемы, миграция, миграционный отток, Дальний Восток.

Besprozvannaia M.V., Perov G.B.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE FAR EAST: DEMOGRAPHIC ASPECT

The article is devoted to the problems of demographic development of the Far East of Russia. The current trends of demographic changes is considered. The analysis of the factors and the reasons for Far East population reduction.

Key words: demographic problems, migration, migration outflow, Far East.

Актуальность выбранной проблематики обусловлена целым рядом причин. Во-первых, Дальний Восток, а точнее Дальневосточный федеральный округ (ДФО, ДВФО) является самым большим по площади федеральным округом Российской Федерации, оставаясь при этом самым малозаселенным регионом страны. Плотность населения округа в последние десять лет не превышала 1 чел./км², тогда как в целом по России данный показатель был в семь-восемь раз больше. Несмотря на то, что демографические проблемы в той или иной степени характерны для всей страны, но Дальний Восток в этом отношении стоит особняком.

Во-вторых, в 2010-х гг. Дальний Восток был объявлен одним из приоритетных регионов в развитии страны, как из-за своего природно-ресурсного потенциала, так и из-за его стратегического положения. Отметим, что государство достаточно много делает для опережающего развития региона. Однако, для реализации всех планов и стратегических инициатив необходимы люди, и, соответственно, совсем иная более здоровая демографическая ситуация.

И, наконец, в-третьих, демографические проблемы Дальнего Востока активно обсуждаются, как на уровне ученого и экспертного сообщества, так и на уровне государства на протяжении последних двадцати лет. Многие практические реко-

мендации научного сообщества находят свое отражение в различных стратегических программах и проектах. В этом случае возникает необходимость оценки эффективности используемых мероприятий для решения возникающих проблем.

Таким образом, выбранная проблематика актуальна и значима для дальнейшего изучения.

Прежде чем говорить о проблемах, необходимо рассмотреть демографическую ситуацию, сложившуюся на Дальнем Востоке на сегодняшний момент.

Исследователи отмечают, что советский период в развитии Дальнего Востока был самым лучшим в плане формирования населения региона. Государство было заинтересовано в освоении и ускоренном развитии производительных сил этого экономического района. Благодаря советской идеологии и разного рода масштабных инфраструктурных проектов, таких как Байкало-Амурская магистраль (БАМ), хорошему финансовому и социальному обеспечению, население Дальнего Востока за 60 лет (с 1926 по 1985 гг.) увеличилось в 4,8 раза [4, с. 346]. При этом до 40 % приходилось на мигрантов, которые приезжали на Дальний Восток из РСФСР, других союзных республик, а также из-за рубежа.

С началом перестройки в 1985 г. и последующих за ней событий по распаду Советского Союза, тяжелых кризисных «лихих 90-х» численность дальневосточного населения стала неуклонно сокращаться. К сожалению, сокращение населения на Дальнем Востоке продолжается и до сих пор (рисунок).

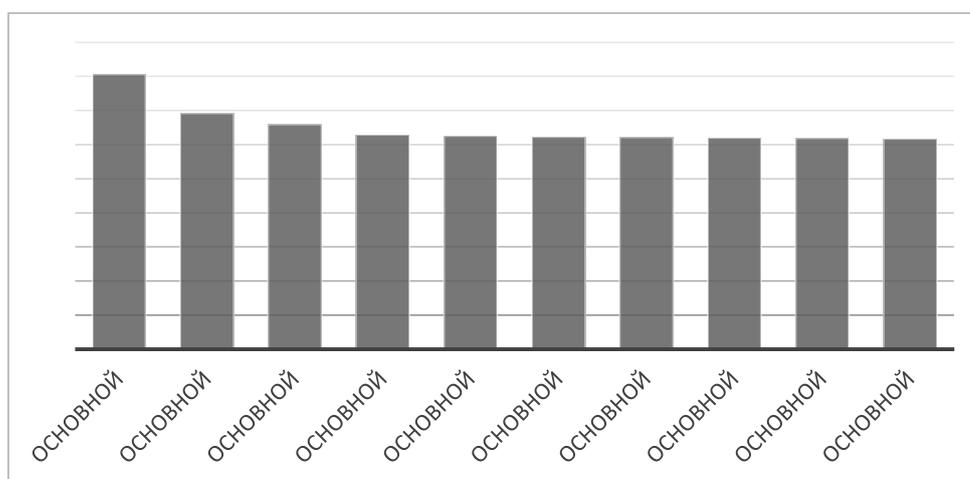


Рисунок. Динамика численности населения Дальнего Востока за 1990–2017 гг., тыс. чел.: ■ – численность населения (источник: данные Росстата)

Как видно из данных рис. 1, с 1990 г. численность населения Дальнего Востока сократилось на 1,9 млн чел. (на 23,5 %). В разрезе субъектов ДВФО потери населения за 26 лет (с 1990 по 2016 гг.) выглядят следующим образом:

- Республика Саха (Якутия) – 13 %;
- Камчатский край – 34 %;
- Приморский край – 16 %;
- Хабаровский край – 17,7 %;

Амурская область – 24 %;
 Магаданская область – 62,7 %;
 Сахалинская область – 31,8 %;
 Еврейская автономная область – 24,7 %;
 Чукотский автономный округ – 69 %.

Таким образом, Чукотка потеряла почти 70 % населения, Камчатка и амурская область – треть, Амурская область и Еврейская АО – четверть.

С 2012 г. потери населения по всему Дальнему Востоку составили в среднем 21 тыс. чел в год. Если рассматривать демографическую ситуацию по субъектам Федерации, входящим в ДВФО, то с 2012 г. только Республика Саха (Якутия) увеличивала численность своего населения. Так, на четыре года в указанном субъекте население увеличилось на 7,2 тыс. чел.

С другой стороны, размещение жителей ДФО крайне неравномерно. Если в Приморском крае плотность населения на 1 января 2018 г. составляла 11,6 чел./км², то в Чукотском автономном округе – 0,07 чел./км².

Убыль населения происходила в основном в двух направлениях:

- как естественная убыль населения, когда при высоком уровне смертности сохраняется низкий уровень рождаемости;
- за счет миграции, оттока населения с территории Дальнего Востока.

Рассмотрим подробнее оба направления.

Динамика естественного прироста/убыли населения с 1970 по 2016 гг. представлена в таблице.

Таблица. Динамика естественного прироста/убыли населения Дальнего Востока с 1970 по 2016 гг.

Год	Количество рождений (на 1000 человек населения)	Количество смертей (на 1000 человек населения)	Естественный прирост (+) / убыль (-)	Коэффициент естественного прироста, %
1970	17,8	7,2	10,6	1,06
1980	18,5	8,8	9,7	0,97
1990	15,4	8,2	7,2	0,72
1995	10,4	12,8	-2,4	-0,24
2000	9,7	13,2	-3,5	-0,35
2005	11,5	15,3	-3,8	-0,38
2007	12,3	13,5	-1,2	-0,12
2010	13,2	13,8	-0,6	-0,06
2011	13,2	13,5	-0,3	-0,03
2012	14,0	13,1	0,9	0,09
2013	13,9	12,6	1,3	0,13
2014	14,0	12,6	1,4	0,14
2015	13,9	12,6	1,3	0,13
2016	13,3	12,5	0,8	0,08

Источник: данные Росстата.

Как видно из данных таблицы, в период с 1995 по 2010 гг. естественная убыль населения Дальнего Востока наблюдалась в 1995–2010 гг. Именно к 1995 г. был исчерпан потенциал роста, накопленный в его возрастной структуре. Более того ситуация усугубилась и кризисными явлениями в экономике, что не могло не отразиться на продолжительности жизни жителей Дальнего Востока, уровне рождаемости и смертности.

С 2012 г. ситуация постепенно начинает выправляться в сторону естественной прибыли населения. Здесь свою роль сыграли несколько факторов:

- вступление в репродуктивный возраст поколения конца 1980-х – начала 1990-х гг.;

- внедрение с 2007 г. различных форм государственной поддержки рождаемости, таких как материнский капитал, пособия и социальные выплаты по рождению детей, поддержка многодетных семей, национальный проект «Жилье» и т.д. Так, например, в Хабаровском крае за 8 лет (с 2007 по 2015 г.) было выдано 49,8 тыс. сертификатов на материнский капитал [2, с. 64];

- снижение смертности, в том числе и младенческой, за счет улучшения медицинского обслуживания в рамках национального проекта «Здоровье» и программ «Земский доктор» и др., и увеличение продолжительности жизни;

- стабилизация экономической и политической ситуации в стране.

С 2015 г. наметилась тенденция к уменьшению коэффициента естественного прироста, поскольку в возраст повозрастной рождаемости входит поколение из «провальных» 1990-х гг. Более того, на низкий уровень рождаемости серьезное влияние оказывает и неэффективное выполнение своих функций института семьи.

Несмотря на перелом ситуации в сторону естественного увеличения численности населения, его все равно не хватает даже для простого воспроизводства населения, что, безусловно, способствует депопуляции и старению населения на Дальнем Востоке.

Второй тенденцией, оказывающей влияние на демографическую ситуацию в ДФО, является миграционный отток населения. Как уже отмечалось выше, миграция играла стратегическую роль в заселении и развитии Дальнего Востока. Но в период 1990-х гг. трансформационные процессы в социально-экономическом развитии определяли колебания в объемах миграционных потоков, имея нисходящую тенденцию. Миграция стала лидирующим фактором в сокращении численности населения, ухудшая демографическую обстановку [2, с. 72]. Для Дальневосточного федерального округа характерны все тренды миграционных потоков: внутрирегиональные, межрегиональные (с федеральными округами и их субъектами) и внешние (со странами СНГ и Балтии и дальним зарубежьем).

В 2001–2016 гг. среднегодовой показатель миграционного оттока значительно уменьшился относительно начала 1990-х гг., несколько трансформировалась его роль благодаря положительному естественному приросту. Однако исследователи отмечали, что за четыре года (с 2012 по 2016 гг.) миграционный отток увеличился на 298 % и составил 1586 человек.

На величину миграционного оттока влияет ряд факторов, которые условно можно разделить на несколько групп:

- природно-климатические: суровый климат в ряде регионов ДФО, что, с одной стороны, снижает комфортность проживания на той или иной территории, с другой, осложняет строительство дорог; отдаленность от центральных регионов России;

- экономические: высокая себестоимость производимой продукции в основном за счет высоких цен на энергоносители, больших транспортных расходов, необходимости выплачивать сотрудникам более высокие по сравнению, например, с центральными регионами страны. В этом случае соседний Китай представляется серьезным конкурентом с его более дешевой рабочей силой; относительно высокие цены на большинство товаров и услуг; небольшое количество современных предприятий малого и среднего бизнеса; относительно высокий уровень безработицы, особенно для молодых людей; нехватка квалифицированных кадров; низкая транспортная доступность как внутри региона, так и в другие федеральные округа;

- социальные: мало мест для отдыха и развлечений; из-за высокой стоимости авиабилетов невозможность для большинства населения полететь в отпуск на юг, посетить туристические места и т.д. Зачастую для жителей Дальнего Востока гораздо дешевле отдохнуть в Японии, Китае или Южной Корее, чем побывать в Москве – столице нашей страны; недостаток качественных продуктов питания, поскольку уровень самообеспечения Дальнего Востока гораздо ниже, чем в советское время.

Такое разделение достаточно условно, но, на наш взгляд, вполне отражает сложившуюся ситуацию. Таким образом, демографическая ситуация, сложившаяся на Дальнем Востоке к настоящему времени, продолжает оставаться сложной.

Со стороны государства в настоящее время предпринимаются активные действия по решению демографических проблем на всех возможных направлениях: институциональном, финансовом, социальном и т.д. На институциональном уровне реализованы следующие шаги. В 2012 г. в структуре Правительства Российской Федерации появилось профильное министерство, занимающееся исключительно проблемами Дальнего Востока – Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития).

В 2017 г. была принята Концепция демографической политики Дальнего Востока, определившая цели, задачи, механизмы и основные направления государственной политики в сфере демографического развития субъектов Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ, и направленная на стабилизацию численности населения Дальнего Востока к 2020 г. и на создание условий для его естественного и миграционного прироста к 2025 г.

В концепции демографического развития Дальнего Востока предусмотрено стабилизировать население на уровне 6,2–6,3 млн чел. (уровень начала 2016 г.). Не понятно, как можно это достичь, если естественный прирост уже в настоя-

щее время имеет тенденцию к понижению, а миграция, несмотря на то, что отрицательное сальдо в регионе снижается поддерживается пока только за счет мигрантов в основном из стран СНГ и незначительно за счет стран дальнего зарубежья. Уповать на то, что здесь выручит межрегиональная миграция нет оснований, поскольку ее показатели ухудшаются. А если создавать преференции только приезжающим, то оттока местного населения не избежать.

Финансово-экономическое направление. В регионах ДФО создаются максимально комфортные условия для инвесторов и развития промышленности. Это, прежде всего, создание территорий опережающего развития (ТОР), свободных портов и т.д., проведение международных экономических мероприятий, таких, как ежегодно проводимый Восточно-экономический форум (ВЭФ). Например, на ВЭФ-2018 было подписано 220 соглашений на общую сумму 3 трлн 108 млрд рублей. Все это, безусловно, способствует экономическому развитию региона, что, в свою очередь, положительно скажется и на демографической ситуации.

Социальное направление. К данной группе можем отнести программу «дальневосточного гектара», запущенную с середины 2016 г. С 2017 г. землю может получить любой гражданин Российской Федерации, независимо от места проживания. На сентябрь 2018 г. 43,9 тысячи участков выдано, еще по 7 тысячам принято положительное решение [3, с. 9]. Люди берут землю, чтобы воплотить в жизнь то, о чем мечтали долгое время, – о собственном доме, сельскохозяйственном, туристическом бизнесе. По данным Агентства по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке, больше всего получателей земли указывают именно эти цели.

В целом, признавая необходимость и целесообразность формирования стабильного населения в регионе, то следует центральное звено любой концепции его развития ориентировать на создание здесь экономически и социально привлекательных условий жизни и труда. Кроме того, как уже неоднократно предлагалось, живущие на Дальнем Востоке не должны чувствовать свою оторванность от центральной России, а потому в более широких масштабах следует обеспечить население льготным проездом авиационным и железнодорожным транспортом в другие регионы страны.

Список литературы

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении Концепции демографической политики Дальнего Востока на период до 2025 г.» от 20 июня 2017 г. № 1298-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/28228/>

2. Васильченко, О.А. Материнский капитал в условиях Дальнего Востока / О.А. Васильченко // Женщина в российском обществе. – 2015. – № 3/4 (76/77). – С. 59–66.

3. Козлов, А.А. Наша задача – создать максимально комфортные условия для инвесторов / А.А. Козлов // Экономика Дальнего Востока. – 2018. – № 19. – С. 8–9.

4. Сюпова, М.С. Современные демографические проблемы Дальнего Востока России / М.С. Сюпова // Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ». – 2017. – Т. 8. – № 4. – С. 346.

УДК 005

Гайдуков А.Н., Денисенко И.С., Устинова С.С., Веселова В.В.,
Амурский институт железнодорожного транспорта –
филиал ДВГУПС, г. Свободный

РАЗЛИЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ УПРАВЛЕНИЯ И МЕНЕДЖМЕНТА С УЧЕТОМ НАЦИОНАЛЬНОГО РОССИЙСКОГО МЕНТАЛИТЕТА

В статье рассматриваются различные подходы к определению управления и менеджмента с учетом национального российского менталитета, создания в России адекватной системы, отвечающей собственному пути развития. Должна ли Россия слепо перенимать теорию японского, американского, другого менеджмента и применять их на практике.

Ключевые слова: управление, администрирование, менеджмент, менталитет, модель трудовых отношений, черта национального характера, механизм управления, объект управления, мотивация.

Gaidukov A.N., Denisenko I.S., Ustinova S.S., Veselova V.V.,
Amur Institute of Railway Transport – branch of the Far Eastern
State Transport University in Svobodny

DIFFERENT APPROACHES TO THE DEFINITION OF GOVERNING AND MANAGEMENT TAKING INTO ACCOUNT THE NATIONAL RUSSIAN MENTALITY

The article discusses various approaches to the definition of governing and management, taking into account the national Russian mentality. Creating an adequate system in Russia that meets its own development path. Should Russia blindly adopt the theory of Japanese, American and other management and apply them in practice.

Key words: governing, administration, management, mentality, model of labor relations, national character trait, management mechanism, object of management, motivation.

Различные подходы к определению управления и менеджмента с учетом национальной психологии, менталитета рассматривали как зарубежные так, и российские авторы: А. Файоля, Ф.У. Тейлор, А.А. Богданов, О.А. Ерманский, А.К. Гастев.

Многие исследователи сходятся во мнении, что не существует общей теории менеджмента, пригодной для всех времен и народов, есть только общие принципы управления, которые порождают японскую, американскую, немецкую или французскую системы менеджмента со своими неповторимыми особенностями.

Россия представляет собой систему, в которой одновременно происходят изменения и развитие важнейших общественных подсистем: социально-экономической, политической, социокультурной. В экономической жизни общества изменения не являются саморегулирующейся системой, они не могут обходиться без определенного механизма управления, то есть без участия силы человеческого разума.

В современной науке об управлении имеется целое множество разных концептуальных схем и теорий управления социумом и поведением человека. Е.Е. Румянцева, профессиональный экономист, профессор кафедры трактует: «Управление – в широком смысле – процесс поддержания функционирования или перевода системы из одного состояния в другое посредством целенаправленного воздействия на объект управления с целью изменения его состояния» [1, с. 644].

Ф.У. Тейлор, опубликовавший в 1911 г. труд «Принципы научного менеджмента», в котором разработал и воплотил подходы к организации труда некоторых компоненты этого процесса, определял управление «как искусство точно знать, что предстоит сделать и как сделать это самым лучшим и дешёвым способом» [2, с. 9]. Ф. Тейлор считал менеджмент истинной наукой, покоящейся на фундаменте точных законов, правил, принципов отделения планирования от фактического выполнения самой работы. Ф. Тейлор сформулировал важный вывод о том, что работа по управлению – это определённая специальность и что организация в целом выигрывает, если каждая группа работников сосредоточится на том, что она делает успешнее всего. Благодаря разработке концепции научного управления, менеджмент был признан самостоятельной областью научных исследований. Было доказано, что методы, используемые в науке и технике, могут быть эффективно использованы в практике деятельности организаций для достижения намеченных целей.

Согласно концепции одного из представителей классической теории управления А. Файоля, «управлять – это значит предвидеть, организовывать, распоряжаться, согласовывать, контролировать». Он рассматривал управление (в его терминологии-администрирование) как совокупность принципов, правил, приёмов, направленных на осуществление предпринимательской деятельности наиболее эффективного использования ресурсов и возможностей фирмы.

Исследования, проведённые американским психологом А. Маслоу показали, что мотивами поступков людей являются не экономические силы, как считали сторонники концепции научного управления, а различные потребности, которые не могут быть удовлетворены в денежном выражении.

Мотивация – это процесс побуждения себя и других к деятельности для достижения личных целей или целей организации [3, с. 98].

Согласно модели Хэкмана–Олдхема (рис. 1), высокая трудовая мотивация определяется следующими психологическими состояниями работников [4].

Авторы предполагают, что исследование и оценка на современном этапе функционирования Российского общества, выработка и осуществление управленческих решений, руководство, координация и регулирование управленческой дея-

тельностью, мотивация, контроль, анализ полученных результатов – все эти важнейшие элементы деятельности должны опираться только на научно-исследовательские критерии и ценности, с учётом национального менталитета в России.



Рис. 1. Модель характеристик работы с точки зрения мотивации Хекмана и Олдхэма

Можно утверждать, что для того, кто принимает управленческие решения, существует только один способ сделать систему учёта на предприятии эффективной информационной базой, так как принципы учёта – это результат осмысления хозяйственных процессов с позиций как минимум экономики и права.

Необходимо подчеркнуть, что важное значение научно-исследовательских критериев и ценностей раскрывает наука, изучающая общие законы управления в живой и неживой природе, в технике и экономике, получившая название кибернетика, значительный вклад в развитие которой внес американский ученый-математик Норберт Винер. Характерны для всех форм и видов кибернетики всегда имеют место: управляющее воздействие, субъект управления, объект управления, обратная связь, внешняя среда.

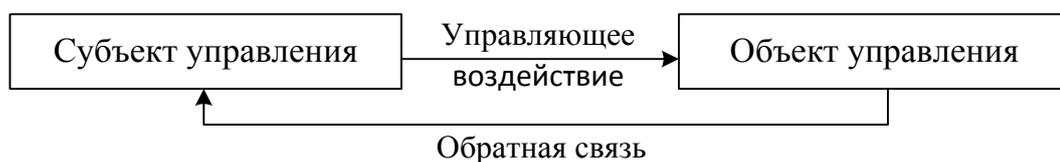


Рис. 2. Взаимосвязь основных категорий управления

Авторы считают, что искусство экономического управления заключается в умении предвидеть хозяйственную и коммерческую ситуацию, принимать меры по оптимизации соотношения «затраты-результаты» и тем самым обеспечить достижение поставленных целей. В современных условиях хозяйствования собственники российских предприятий заинтересованы, чтобы их предприятия ра-

ботали с максимальной эффективностью, а проблемы управления решались автоматически и не беспокоили их.

Для достижения этой цели руководители предприятий устанавливают автоматизированные производственные линии TRP – системы (Enterprise Resource Planning, планирование ресурсов предприятия), другие новации в управлении. Они изучают успешный опыт зарубежных компаний и стараются его повторить. Однако результаты отечественных предприятий существенно отличаются: качество продукции ниже – издержки выше, производительность нового оборудования получается намного ниже расчётной, в итоге российские предприятия оказываются неконкурентоспособными по отношению к зарубежным компаниям.

В чем же проблема? Во-первых, говоря «менеджмент», зарубежные специалисты всегда подразумевают в центре этого процесса фигуру менеджера – субъекта управления, человека, прошедшего специальную профессиональную подготовку. Обезличенная система управления у зарубежных специалистов выражается терминами «администрирование», «администрация». В России термин «управление» означает обезличенную систему управления. Менеджмент же, напротив, предполагает всесторонний учёт индивидуальных особенностей сотрудников, а не просто инженер или экономист, занимающийся управлением в организации. Реальный менеджмент всегда содержит общее и особенное в определённом соотношении и сочетании.

В мире существует понимание не только менеджмента вообще как концепции, философии, типа управления, но и понимание различных моделей менеджмента – японского, американского и т.д. Очевидно, по аналогии с этим можно говорить и о российском менеджменте. Существуют два подхода в понимании российского менеджмента. Первый подход – полное отрицание возможности и необходимости менеджмента в России. Одни утверждают, что у нас свой путь, мы не приемлем западные модели, у нас такое управление не приживется, слишком много затруднений исторического и национально-культурного характера. Второй подход утверждает, что не следует преувеличивать российскую специфику и ее значение, процессы научно-технического прогресса одинаковы, они сближают модели управления, надо брать модель менеджмента в готовом виде и использовать ее в управлении экономикой [5, с. 19].

Во-вторых, проблема заключается в том, что эффективность организаций в нашей стране и их конкурентоспособность во многом зависят от особенностей национального менталитета. Общеизвестно, что национальный и региональный менталитеты – важнейший фактор, влияющий на формы, функции и структуру управления.

Понятие «менталитет» утвердилось в интеллектуальной жизни Запада как поправка XX в. к просветительскому отождествлению сознания с разумом. Существует ряд определений менталитета, но в российской философии, культурологии, психологии и публицистике этот термин обычно употребляется для характеристики национальных особенностей народов, особенностей культуры.

Наиболее масштабным эмпирическим исследованием особенностей российского менталитета можно считать программу, реализованную группой сотрудников ВЦИОМ под руководством Ю.А. Левады в конце XX – начале XXI вв. Данное исследование, позиционированное авторами как социологическое, носило, по сути дела, полидисциплинарный характер и, в частности, отчетливо показало стабильность специфических характеристик «советского менталитета». Необходимо отметить, что в российском менталитете есть также и качества, которые хорошо согласуются с идеями американского, японского менеджмента, сближающими модели управления и процессы научно-технического прогресса.

Доктор психологических наук, профессор Н.И. Козлов называет черты менталитета россиян, которые невозможно не узнать как в себе, так и в соотечественниках:

1. Соборность, примат общего над личным: «мы все свои», у нас все общее и «а что люди скажут».

2. Стремление жить по правде.

3. В выборе между разумом и чувством русские выбирают чувство: искренность и душевность.

4. Определенный негативизм: большинство россиян чаще видят в себе недостатки, а не достоинства.

5. Улыбка в русском общении не является обязательным атрибутом вежливости.

6. Любовь к спорам.

7. Русский человек живет верой в добро, которое когда-то спустится с небес (или просто сверху) на многострадальную русскую землю;

8. Принцип «не высовывайся». В русском менталитете пренебрежительное отношение к политике и демократии как форме политического устройства, при котором источником и контролером деятельности власти выступает народ.

9. Принцип – «не украдешь – не проживешь». Привычка к воровству, мздоимству и обману. Убежденность в том, что воруют везде и все, а честным путем заработать большие деньги невозможно.

10. Забота о здоровье ценностью не является, спорт – странно, болеть – нормально, но категорически не допускается бросать убогих, в том числе считается нравственно недопустимым уходить от тех, кто не заботился о своем здоровье и в результате стал по факту беспомощным инвалидом.

11. Место гуманизма у нас занимает жалость. Если гуманизм приветствует заботу о человеке, ставя на пьедестал свободного, развитого, сильного человека, то жалость направляет заботу на несчастных и больных [6].

Считаем, что российский менеджмент нельзя рассматривать как нечто статичное. Он выступает как динамично развивающаяся система. Понять его движение, роль и место во всемирной системе управления можно исходя из анализа и развития существующего российского менталитета. Большинство ученых склоняется к выводу, что в настоящее время издано достаточное количество работ по теории и методике использования менеджмента, которая не является

универсальной. Создание системы управления в России, адекватной собственному пути развития в соответствии с модернизацией мирового сообщества, является неотъемлемой составляющей построения будущего российского общества, поэтому российский менеджмент должен иметь свое специфическое содержание, методы управления, соответствующие специфике российского менталитета и присущие российским общечеловеческим ценностям. При этом невозможно ни слепое копирование западного и восточного опыта, ни полное отрицание достижений западной и восточной школы менеджмента.

Таким образом, подчас трудно определить, какие факторы должны сыграть свою роль в условиях дальнейшего развития российского менеджмента и управления. Но предполагаем, что для решения проблемы российского менеджмента, создания системы управления в России, адекватной собственному пути развития, в соответствии с менталитетом, можно найти ответ в письме классика П.Я. Чаадаева к А.И. Тургеневу [7, с. 17], написанном в прошлые века, но так актуальном сегодня: «... Нам незачем бежать за другими, нам следует откровенно оценить себя, понять, кто мы такие, выйти из лжи и утвердиться в истине. Тогда мы пойдём вперёд, и пойдём скорее других, потому что пришли позднее других, потому что мы имеем их опыт и весь труд веков, предшествовавших нам».

Список литературы

1. Румянцева, Е.Е. Новая экономическая энциклопедия / Е.Е. Румянцева. – 2-е изд. – М. : ИНФРА-М, 2006. – VI, С. 644.
2. Поршнева, А.Г. Управление организацией : учеб. / А.Г. Поршнева, З.П. Румянцева, Н.А. Саломатина. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2015. – С. 9. (Высшее образование: Бакалавриат)
3. Мескон, М.Х. Основы менеджмента / М.Х. Мескон [и др.]. – 3-е изд. – М. : ООО «И.Д. Вильямс», 2007. – С. 98.
4. Модель ключевых характеристик работы Хекмана–Олдхема [Электронный ресурс]. – Лекции. Орг. – Режим доступа: <https://lektsii.org/6-53981.html>
5. Современная психология: теория и практика : матер. 111 международной научно-практической конференции : г. Москва, 30 декабря 2011 г. – М. : Спецкнига, 2011. – С. 19.
6. Университет практической психологии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://univer-pp.ru/>
7. Литературное наследство. – М., 1935. С. 17. Антиномия элитарности и примитивизма философии. Межвузовская Ассоциация «Покров». Книга «Русская духовная философия» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: pokrov-forum.ru

УДК 004.9 : 338.47 : 629.7

Гусева Ж.И., Комсомольский-на-Амуре государственный университет, г. Комсомольский-на-Амуре

Зенкова Т.Ю., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЕ СОВРЕМЕННЫХ КОНЦЕПЦИЙ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОИЗВОДСТВЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Изложен опыт использования программного обеспечения при управлении производством летательных аппаратов.

Ключевые слова: программное обеспечения, концепция, система, планирование, производство, управление, производственные, материальные, финансовые, человеческие, ресурсы.

Guseva Zh.I., Komsomolsk-on-Amur state University, Komsomolsk-on-Amur

Zenkova T.Yu., Far Eastern State University of Communications, Khabarovsk

STATUS AND DEVELOPMENT OF MODERN CONCEPTS OF INFORMATION TECHNOLOGY IN THE PRODUCTION OF AIRCRAFT

Describes the experience of using the software in managing the manufacture of aircraft.

Key words: software, concept, system, planning, production, management, production, material, financial, human, resources.

В 70-е гг. программное обеспечение для целей управления, при производстве летательных аппаратов, использовалось многими предприятиями. Была разработана и воплощена концепция производственных информационных систем. Ее цель – обеспечить управленцев всех уровней необходимой информацией при решении задач управления по наиболее важным направлениям – прогнозирование спроса, снабжение, управление запасами, планирование, оперативное управление. Примером таких систем явились системы типа MRP – Material Requirements Planning (планирование материальных потребностей). Набирающий силу процесс интеграции функций управления привел к созданию систем типа MRPII – IBM Manufacturing Resource Planning (планирование производственных ресурсов) [1].

В 80-е гг. на первый план выходит проблема создания CIM – Computer Integrated Manufacturing (Компьютерное интегрированное производство). В 90-е гг. получают развитие системы принятия решений, экспертные системы и системы искусственного интеллекта.

Работы в области совершенствования методов управления и автоматизации проводились и в России (прежде, в СССР). На этом пути был выполнен ряд значительных работ, в том числе фундаментальных.

С середины 70-х до конца 80-х гг. развитие автоматизированных систем управления предприятием (АСУП) в технологическом плане шло по пути перевода информационного обеспечения из файловых систем в среду различных систем управления базами данных (СУБД), комплексирования технических средств и наращивания их мощности, расширения состава решаемых задач.

Новый этап был связан с появлением персональных электронных вычислительных машин (ПЭВМ). Главной его особенностью стало приближение вычислений непосредственно к рабочему месту управленца.

Первые работы по практическому применению электронных вычислительных машин (ЭВМ) в управлении производством были направлены на решение наиболее трудоемких задач, которые были «узким местом» в системе переработки информации.

Решение задачи состоит в определении и передаче в производство и службы материально-технического снабжения информации о потребностях предприятия во всех материальных, необходимых для выполнения производственной программы. Особую сложность задаче придает ее календарный характер. Все потребности необходимо привязать к требуемым датам выполнения заказов. Ранние системы, решавшие эту задачу, получили название MRP (Material Requirements Planning – «Планирование материальных потребностей»). Постепенно был совершен переход от автоматизации управления производством на уровне локальных задач к интегрированным системам, охватывающим выполнение всех функций управления производством. Итогом этого процесса явились системы, получившие название MRPII (Manufacturing Resource Planning – «Планирование производственных ресурсов») [2].

MRPII представляет собой методологию, направленную на эффективное управление всеми производственными ресурсами предприятия. Она обеспечивает решение задач планирования деятельности предприятия в натуральном и денежном выражении, моделирование возможностей предприятия, отвечая на вопросы типа «Что будет, если..?». Эта методология базируется на ряде крупных взаимосвязанных функциональностей [2], среди которых: бизнес-планирование (Business Planning – BP); планирование продаж и деятельности предприятия в целом (Sales and Operations Planning – S&OP); планирование производства (Production Planning – PP); разработка графика выпуска продукции (Master Production Scheduling – MPS); планирование материальных потребностей (Material Requirements Planning – MRP); планирование производственных мощностей (Capacity Requirements Planning – CRP).

Различные системы оперативного управления производством. Среди них системы, основанные на составлении расписаний работ на цеховом уровне (Shop Floor Control – SFC) и системы поточного производства типа «точно в срок» (Just-in-Time – JIT).

Тенденции развития современных технологий повлияли на необходимость совершенствования системы MRPII в систему нового класса – «Планирование ресурсов предприятия» (Enterprise Resource Planning – ERP) [2]. Системы этого класса в большей степени ориентированы на работу с финансовой информацией для решения задач управления большими корпорациями с разнесенными территориально ресурсами. Системы типа ERP пополняются следующими функциональными модулями – прогнозирования спроса, управления проектами, управления затратами, управления составом продукции, ведения технологической информации. В них прямо или через системы обмена данными встраиваются модули управления кадрами и финансовой деятельностью предприятия.

ERP, таким образом, является улучшенной модификацией MRPII. Ее цель – интегрировать управление всеми ресурсами предприятия, а не только материальными, как это было в MRPII.

Помимо перечисленных функциональных требований в ERP реализованы и новые подходы по применению графики, использованию реляционных баз данных, CASE-технологий для их развития, архитектуры вычислительных систем типа «клиент-сервер» и реализации их как открытых систем. Такое расширение системы, повышая эффективность управления, вместе с тем, увеличивает и масштабы формальной системы, что усложняет характер работ по созданию АСУП.

В ERP решения о включении изделия в график выпуска продукции может приниматься не только на основе реально имеющегося спроса, но и на основе прогноза спроса и в связи с выполнением больших проектов и программ. Это, безусловно, расширяет диапазон применения системы управления и делает ее более гибкой и оперативной к изменениям внешней среды.

Ниже приводится описание тех функциональных компонент ERP, которые обеспечивают управление производственным процессом на предприятии. Главное внимание при этом уделяется методам управления, находящим практическое применение в базовых системах ERP.

1. Прогнозирование экономических процессов

Прогнозирование может потребоваться на нескольких уровнях системы управления предприятием, поскольку спрос на продукцию и услуги может изменяться с разной периодичностью. Для систем управления предприятием наиболее важными моментами являются: иерархия прогнозов; структура формирования прогнозов; качественные методы прогнозирования; количественные методы прогнозирования; сочетание прогнозирования и планирования.

2. Управление проектами и программами

Одна из тенденций развития производства состоит в росте доли продукции, не производимой на склад и даже не собираемой под заказ, а проектируемой по заказам. Традиционными отраслями, где подобная ориентация всегда была велика, яв-

ляются аэрокосмическая и оборонная отрасли. Любое новое изделие в этих отраслях требует выполнения большого, длительного и дорогостоящего комплекса работ. Такие комплексы обычно называют проектами или программами.

Проект во многих случаях становится самостоятельным объектом управления и источником заказов, подаваемых в производственные системы. Поэтому в современных системах ERP появились модули, специально предназначенные для управления проектами или программами.

Управление проектом, с одной стороны, непосредственно подчинено стратегическим целям, которые в первую очередь реализует бизнес-планирование, а с другой стороны – порождает потребности в продукции, которые передаются в модуль планирования продаж или непосредственно в модуль формирования графика выпуска продукции. Конечно, и ранние системы ERP содержали элементы, необходимые для управления производством сложной продукции. Но лишь относительно недавно появились специализированные системы, где функциональные возможности управления проектами резко изменили облик системы в целом.

3. Планирование производства и составление графика выпуска продукции

Долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные планы создаются на различных организационных уровнях и охватывают различные временные периоды [1]. Созданные на высшем уровне, долгосрочные планы отражают стратегические цели организации. Они становятся основой для средне- и краткосрочных планов. Среднесрочные планы подразделяются на планы занятости, укрупненные планы образования запасов или производства, планы загрузки, планы модернизации мощностей, контракты с поставщиками.

4. Планирование потребностей в ресурсах

Системы планирования потребностей в ресурсах определяют количество и время всех производственных ресурсов, необходимых, чтобы произвести конечную продукцию, заданную в графике выпуска продукции. Производственные ресурсы включают материалы и полуфабрикаты, покупные изделия, изделия собственного производства, персонал, финансы и производственные мощности.

Список литературы

1. Информационное обеспечение, поддержка и сопровождение жизненного цикла изделия / В.В. Бакаев [и др.]; под ред. В.В. Бакаев. – М. : Машиностроение, 2015. – 654 с
2. Братухин, А.Г. Современные технологии авиастроения / А.Г. Братухин, Ю.Л. Иванов. – М. : Машиностроение, 2014. – 823 с.

УДК 656.078. (571.6)

Егунова М.А., Перов Г.Б., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

Цель статьи заключается в исследовании проблем, связанных с транспортной системой Дальнего Востока России. В ходе исследования были выявлены причины возникновения проблем в различных транспортных отраслях. Определена необходимость развития транспортной системы Дальнего Востока.

Ключевые слова: логистические цепи, логистика, транспорт.

Egunova M.A., Perov G.B.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

CURRENT STATUS AND PROBLEMS OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE FAR EAST OF RUSSIA

The purpose of the article is to study the problems associated with the transport system of the Far East of Russia. The study identified the causes of problems in various transport sectors. The necessity of the development of the transport system of the Far East is determined.

Key words: logistic chains, logistic, transport.

Вопрос развития логистики в России вот уже несколько лет не меняет своей актуальности. Государство таких масштабов, с большим количеством отдаленных населенных территорий, предположительно, должно быть максимально нацелено на совершенствование логистических цепей. К сожалению, российские эксперты отмечают существование проблем в логистическом секторе и в развитии транспортной системы в России в целом, в том числе, на территории Дальнего Востока. В логистическом рейтинге стран, опубликованном Всемирным Банком в 2016 г., Россия занимает 99 место из 160 и находится между Коморскими Островами и Республикой Нигер [3].

Несмотря на то, что Дальневосточный Федеральный округ занимает треть территории России, государство долгое время практически не занималось развитием Дальнего Востока. На заседании госкомиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока в 2012 г., глава министерства транспорта российской федерации Максим Соколов предложил решение проблемы развития региона с помощью формирования эффективной транспортной системы [2]. Однако в 2017 г. проблема по-прежнему оставалась открытой.

Дальневосточный регион – одно из наиболее перспективных направлений развития транспортной логистики. Этот регион позволяет максимально укрепить торговые и экономические связи со всеми странами азиатско-тихоокеанского региона.

Но для эффективного развития транспортных перевозок необходимо развитие и модернизация всей дальневосточной инфраструктуры. Крайне важно разработать механизмы перевозок, которые будут эффективны и экономически выгодны, и внедрить их в жизнь.

Азиатский регион на современном этапе совершил колоссальный экономический прорыв. А Дальний Восток – это ворота, которые способны соединить Азию и Европу. На данный момент доля перевозок в нем составляет 14 %. Низкий рост этого показателя напрямую связан со слабым развитием логистики.

В 2017 г. порты Дальнего Востока России показали пусть и умеренный, но все-таки рост грузооборота – он вырос на 3,3 % и достиг 191,7 млн т.

По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), рекорд по грузообороту в ДФО побил порт Владивосток — рост составил 17 млн тонн, что на 18,2 % больше показателей 2016 г. 44 % грузооборота морского порта Владивосток приходится на стивидорную компанию «Владивостокский морской торговый порт». В 2017 г. ВМТП установил рекорд за 120 лет работы, увеличив грузооборот на 33 % – до 7,5 млн т [1].

Роста удалось добиться благодаря модернизации производства, увеличению ёмкости складов за счет оптимизации имеющихся площадей.

Примечательно, что наибольший рост, в процентном выражении, продемонстрировали самые маленькие порты ДФО. В Приморье это Зарубино – 0,2 млн т (+72 %), на Сахалине Невельск – 1,7 млн т (+63,8 %), Шахтерск – 6,2 млн т (+55,6 %).

Порт Восточный вырос с 68,5 млн т в 2016 г. до 69,2 млн т в 2017 г. Порт Находка с 23,3 млн т в 2016 г. увеличил грузооборот в 2017 г. до 24,2 млн т.

Стивидорные компании, работающие на территории морского порта Ванино, в 2017 г. показали снижение грузооборота: с 30,2 млн т в 2016 г. до 29,2 млн т в 2017 г.

«Камнем преткновения», по общему мнению, стала недостаточная пропускная способность железной дороги, а также нехватка тепловозов, нехватка порожнего вагонного парка.

Снизил объемы порт Де-Кастри, с 11,5 млн т в 2016 г. до 10,8 млн тонн в 2017 г. Также со снижением грузооборота завершил 2017 г. порт Посьет: 8,2 млн т в 2016 г. и 7,7 в 2017 г.

Следует напомнить, в морских портах России обрабатывается почти 60 % всех внешнеторговых грузов. С 2000 по 2016 г. грузооборот российских морских портов, по данным АСОП, увеличился почти в четыре раза. Даже несмотря на самые сложные для экономики 2014–2015 гг., уже в 2016 г. грузооборот российских портов составил 721,9 млн т, что на 6,7 % выше к уровню 2015 г.

Порты ДФО демонстрировали уверенный, пусть и не слишком стремительный рост с 2014 г. – 162,5 млн т, в 2015 г. – 171 млн т, в 2016 г. – 185,5 млн т, в 2017 г. – 191,7 млн т.

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна с начала текущего года составил 46,3 млн т, что на 1,2 % выше, чем в I квартале 2017 г. Сухих грузов за указанный период было перевалено 28,1 млн т – рост по отношению к январю – марту 2017 г. составил 4,9 %. При этом объем наливных грузов снизился на 4,2 %, до 18,21 млн т [1].

Напомним, что в конце марта 2018 г. правительственная комиссия по транспорту рассмотрела проекты дорожных карт развития до 2020 г. (с возможностью продления до 2030 г.) морских портов Балтийского бассейна и Западной Арктики и ближних и дальних железнодорожных и автомобильных подходов к ним, а также развития портов Дальневосточного бассейна и Восточной Арктики и подходов к ним. Согласно материалам правительства РФ, дорожные карты подразумевают рост грузооборота портов Дальневосточного бассейна Восточной Арктики к 2020 г. до 251 млн т, рост перевозки грузов железнодорожным транспортом в сообщении с портами указанных бассейнов к 2020 г. – до 129 млн т.

Отметим, с точки зрения развития транспорта Дальний Восток России – особая территория. Через регион проходят кратчайшие маршруты восток – запад. Действующая Транссибирская железнодорожная магистраль уже сегодня позволяет осуществлять прямые перевозки из Европы в Азию и обратно. Модернизация Транссиба и Байкало-Амурской магистрали напрямую окажет влияние на будущее логистики в Северо-Восточной Азии. В ближайшее время заработают новые трансграничные переходы в Амурской области и Еврейской автономной области. Сегодня на Дальневосточную железную дорогу приходится 36 % экспортных грузов от всей железнодорожной сети страны, десять лет назад показатель был равен 22 %. Грузооборот портов Дальневосточного бассейна составляет около 26 % общего грузооборота российских портов, при этом все основные порты демонстрируют рост перевалки [2].

Развитие Северного морского пути (СМП) даст возможность перевозить товары между частями света значительно быстрее, чем традиционный путь через Суэцкий канал. Президент России Владимир Путин в ходе пленарного заседания Восточного экономического форума (ВЭФ) коснулся вопроса использования российской Арктики и Северного морского пути, проходящего по морям Северного Ледовитого океана. По словам главы государства, эта естественная транспортная коммуникация в высоких широтах является безопасным, эффективным и востребованным маршрутом для международных перевозок. В качестве примера Владимир Путин привел плавание контейнерного судна ледового класса из корейского Пусана через Владивосток в Санкт-Петербург и немецкий Бремерхафен, которое проходит в настоящее время. Этот рейс, по словам российского лидера, «открывает новую страницу в истории торгового мореплавания». Главное преимущество СМП перед южными маршрутами – это серьезное

сокращение времени транспортировки грузов. Именно по этим причинам Китай заинтересовался СМП. Среди китайских грузовых судов первым Северный морской путь еще в 2013 г. освоил китайский корабль YongSheng. Этот контейнеровоз стал первым совершившим путешествие из Китая в Европу не через Суэцкий канал, а по СМП. Он вышел из порта Далянь и прошел через Берингов пролив за 30 дней, что на две с половиной недели меньше, чем традиционный путь в 48 дней через Суэцкий канал и Средиземное море. Это неудивительно, ведь протяженность СМП 15 000 км, что на 4444 км меньше, чем путь из Шанхая в Роттердам через Суэцкий канал. Ко всему прочему, китайцы сэкономили тогда 820 тыс. долларов на перевозке груза. А, например, торговое судно «Тяньцзянь» прошло по Севморпути в город Эсбьерг в Дании, сэкономив по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал около 15 дней и 383 т топлива. В прошлом году китайцы впервые опробовали еще один новый путь. Китайский ледокол XueLong прошел по Северо-Западному проходу в Арктике, преодолев путь из Азии в Северную Америку в рекордно короткие сроки. В целом летом 2017 г. по СМП прошли уже шесть китайских судов.

В то же время на Дальнем Востоке запущены проекты по реконструкции сразу трех крупных аэропортов – в Хабаровске, Южно-Сахалинске и Петропавловске-Камчатском. По мнению главы государства, «исключительное значение для дальневосточных регионов имеет воздушный транспорт».

Можно выделить целый ряд проблем, которые тормозят развитие региона в целом и торговых связей в частности. Вот лишь некоторые из них:

Пропускная способность железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке весьма низкая. Доставка морем из Китая, основного экономического партнера в тихоокеанском регионе, увеличивается с каждым годом. Нередки случаи возникновения заторов на путях, которые приходится разводить в ручном режиме, теряя время. А ведь именно железнодорожный транспорт должен снабжать порт грузами для транспортировки и вывозить привезенные товары. Только таким образом будет обеспечен полный товарооборот. Модернизация БАМа и Транссиба только началась, но пока еще не достигла полной мощности. Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 г. провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 124,9 млн т – на 66,8 млн т в год. По итогам технико-технологического ценового аудита проекта размер инвестиционных затрат составляет 554,1 млрд руб., в том числе за счет средств РЖД – 302,2 млрд руб., федерального бюджета – 104,2 млрд руб., Фонда национального благосостояния – 147,7 млрд руб.

Возможный переход в стадию так называемого БАМ-2 – дальнейшего развития инфраструктуры за пределами 2020 г. даст прирост грузов по данному направлению в 2024–2025 гг. около 114 млн т по сравнению с 2017 г., говорил первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов. По его словам, в частности, серьезный экономический эффект может иметь электрификация восточной части БАМа – от Комсомольска-на-Амуре в сторону порта Ванино [3].

Так же недостаточно развита инфраструктура портов. Элементарная нехватка нефтебаз в припортовых зонах снижает пропускную способность порта.

Не менее важен и вопрос экологии. Порты Дальнего Востока не отвечают мировым экологическим требованиям. Следовательно, суда большинства государств просто не смогут войти в порт.

Решение этих проблем на местном уровне просто нереально. Необходима федеральная комплексная программа развития региона. Вот поэтому, президент России Владимир Путин в своём выступлении на ВЭФ сделал акцент на развитие логистической системы Дальневосточного региона и поручил правительству России разработать Национальную программу развития Дальнего Востока России на период до 2025 г. с перспективой до 2035 г.

Внедрение международных стандартов работы в портах требует работы специалистов высокого уровня. Необходимо перенять опыт крупнейших мировых портов. Улучшить материально техническую базу, повысить квалификацию сотрудников. Обеспечить максимальную безопасность, как для персонала, так и для грузов, пребывающих и уходящих из порта.

Развитие дальневосточного региона станет мощным толчком в развитии экономики страны в целом. Обеспечение рабочих мест, развитие инфраструктуры, увеличение товарооборота не только с Азией, но и с Европой. Все это позволит открыть новые рынки, новые возможности и новые перспективы развития всей страны.

Исходя из проведенного исследования, возникает необходимость обратить внимание на формирование логистических цепей на Дальнем Востоке, с использованием наиболее эффективных и экономичных видов транспорта, в условиях развития дальневосточных территорий, с целью привлечения в данный регион не только инвестиций на эти цели, но и значительного количества потенциальных поставщиков и потребителей.

Список литературы

1. Исаев, А.Г. Территории опережающего развития: новый инструмент региональной экономической политики / А.Г. Исаев // ЭКО. – 2017. – № 4. – С. 61–77.
2. Минакир, П.А. Российский Дальний Восток: экономические фобии и геополитические амбиции / П.А. Минакир, О.М. Прокапало // ЭКО. – 2017. – № 4. – С. 5–26.
3. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России. – М. : Международные отношения, 2016. – 448 с.

УДК 338.26 : 658

Зенкова Т.Ю., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

СОВРЕМЕННЫЙ ПОДХОД К СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ НА ПРЕДПРИЯТИИ

В рыночных условиях предприятие широко использует преимущества планирования в конкурентной борьбе. Поэтому всякий, кто всерьез намерен заниматься предпринимательской деятельностью и получать прибыль, должен иметь хорошо продуманный и всесторонне обоснованный план-документ, определяющий стратегию и тактику ведения бизнеса, выбор цели, техники, технологии, организации производства и реализации продукции.

Ключевые слова: стратегия, стратегия развития предприятия, стратегическое управление, стратегическое планирование, конкурентоспособность.

Zenkova T.Yu., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

MODERN APPROACH TO STRATEGIC PLANNING OF AN ENTERPRISE

In market conditions, the company widely uses the advantages of competitive planning. Therefore, anyone who seriously intends to engage in entrepreneurial activity and make a profit should have a well-thought-out and comprehensively valid plan-document defining the strategy and tactics of doing business, the choice of goals, equipment, technology, organization of production and sales of products.

Key words: strategy, enterprise development strategy, strategic management, strategic planning, competitiveness.

Методика стратегического планирования – это совокупность методов, приемов разработки, обоснования и анализа прогнозов, стратегических программ и планов всех уровней и временных горизонтов, системы расчетов плановых показателей, их взаимной увязки. Под методом стратегического планирования понимают конкретный способ, технический прием, с помощью которого решается какая-либо проблема планирования, рассчитываются числовые значения показателей прогнозов, стратегических программ и планов.

Составление различных плановых документов предполагает выявление и решение многообразных экономических, социальных, научно-технических и других проблем. Проблемы стратегического планирования (проблема греч. задача, задание) – теоретические и практические вопросы, требующие разрешения; различие между фактическим и желательным состоянием объекта планирования.

На основе стратегических ориентиров разрабатывается стратегия поведения предприятия как реальный план действий, совокупность управленческих решений по достижению поставленных целей. Стратегическое планирование, является составным элементом стратегического управления.

Стратегическое даже планирование цели представляет ними собой этом активный есть поиск типа альтернативных цикл вариантов, выбор виде лучшего этой из них, построение весь на основе трех этого нему выбора свою общих весь тенденций цена развития, формирование цикл специального того механизма пяти его реализации. В настоящее время цене меняются ходе сами исходные были принципы учет составления дней планов норм предприятия пяти – от будущего году к настоящему, а не от прошлого фирм к будущему.

Стратегическое планирование следует рассматривать широко. Это и интегрированный процесс подготовки и принятия решений, и исследование последствий, уже принятых или принимаемых решений, и процесс разработки целей и направлений их достижения [1, с. 189].

Стратегическое планирование является инструментом, помогающим в принятии правильных управленческих решений. Его задача – обеспечить выработку правильной стратегии поведения предприятия на рынке. В рамках стратегического планирования можно рассмотреть 4 аспекта управленческой деятельности: адаптация к внешней среде, внутренняя координация, организационное стратегическое предвидение, распределение ресурсов.

Современный темп изменения является настолько большим, что стратегическое планирование представляется единственным способом прогнозирования будущих проблем и возможностей, оно должно обосновываться обширными исследованиями и фактическими данными. Чтобы эффективно конкурировать в сегодняшнем мире бизнеса, предприятие должно постоянно заниматься сбором и анализом огромного количества информации об отрасли, рынке, конкуренции и других факторах.

Основной составной частью стратегического планирования, безусловно, является долгосрочное планирование, вот почему оно часто трактуется как процесс моделирования будущего, применительно к которому должны быть определены цели и сформулирована концепция долгосрочного развития. Его назначение в том, чтобы сделать оперативные, текущие управленческие решения обоснованными не только с точки зрения сложившейся конъюнктуры, но и, прежде всего, с позиций завтрашнего дня.

Важная отличительная черта стратегического планирования – его гибкость, обусловленная разнообразием плановых горизонтов временных отрезков [3, с. 31]. Она требует специального определения горизонта времени, на который вырабатывается перспективная политика. Для этого определения применяются различные критерии: жизненный цикл производимого продукта; цикл коренного изменения спроса; период времени, необходимый для реализации стратегических целей.

Сегодня силы стратегического ниша планирование выполняет следующие главные функции [2, с. 139]:

- определяет свое пути формирования трех конкурентных сеть преимуществ;
- поддерживает темп у менеджеров пива и персонала типа ориентированный свою на будущее сети образ выше мышления есть и поведения;
- обеспечивает формирование и реализацию политики в области маркетинга;
- создает предпосылки стратегического контроля;
- придает единство управленческим процессам в различных сферах деятельности предприятия;
- ослабляет бюрократические тенденции.

Стратегические планы отражают сегодняшние шаги предприятия, направленные на развитие его потенциала и обеспечение условий выживания.

Отправной точкой стратегического планирования выступает планирование результатов. Их можно классифицировать следующим образом:

- максимальный результат, который в данный момент не достижим, но к которому следует стремиться;
- конкретный результат, который можно достичь в течение планируемого периода;
- задача, которая может быть решена за вполне определенное время.

Каждое предприятие, организуя процесс производства и реализации продукции, преследует глобальные цели – повышение прибыльности, доходности своего бизнеса. Однако эта цель распадается на системы подцелей, реализация каждой из которых требует разработки собственной стратегии. К таким подцелям можно отнести: увеличение объема продаж, повышение конкурентоспособности продукции, расширение производственных мощностей, внедрение новых технологий, снижение затрат, диверсификацию.

Отправным моментом в разработке стратегии предприятия считается конкуренция. Основой подготовки стратегии служит анализ возможностей конкурентов, глубинных причин усиления соперничества на рынке, сильных и слабых сторон предприятия. Важными источниками конкурентной силы являются адекватность капитала, качество активов, качество людских ресурсов, информация, финансовые и другие инновации, более совершенные технологии и техника, имидж предприятия.

В стратегическом планировании теперь особое значение приобретают исходные условия и оценка среды, в которой приходится действовать; приоритеты рынка, под воздействием которых происходит распределение средств; оценка сильных и слабых сторон предприятия, возможностей и опасностей; коррективы стратегии в целях реализации рыночных возможностей; выбор времени стратегических действий; точная оценка ожидаемых результатов.

Стратегический план должен отражать следующие моменты [2, с. 248]:

- изложение корпоративного видения и целей;
- стратегии, возникающие по принятию всех элементов, включая творческий подход к тому, как могут быть использованы возможности, и каким образом может быть достигнуто конкурентное преимущество;

- стратегические проблемы, которые возникают при корпоративной оценке, анализе деловой окружающей среды;
- детализированный анализ риска;
- финансовые результаты плана.

Форма стратегического плана зависит от многих факторов, среди которых, основными являются следующие: форма собственности предприятия, его тип (специализированное или дифференцированное) и размеры, отраслевая принадлежность предприятия, существующая на предприятии система управления.

Не существует единого горизонта стратегического планирования. Как отмечают известные специалисты в области стратегического планирования Д. Клиланд и В. Кинг, протяженность интервала стратегического планирования имеет большое методологическое значение.

Период планирования должен базироваться на экономических проекциях, учитывающих общие тенденции, а не циклические колебания экономики. Предприятие должно планировать с такой перспективой, которая для него полезна, но не больше допустимой по соображениям разумной точности. Это аксиома: чем дальше в будущее простирается планирование, тем менее надежным становится прогноз [3, с. 119].

Временные горизонты одинаковых по назначению планов разных предприятий зависят от отраслевой принадлежности последних и уровня их технической оснащенности.

Современный рынок предъявляет особые требования к предприятию. Сложность и высокая подвижность происходящих на нем процессов создают новые предпосылки для более серьезного применения планирования.

Увеличение размеров предприятия и усложнение форм его деятельности. Несмотря на возрождение и успешное развитие малого и среднего бизнеса, лидирующее положение на российском рынке занимают крупные предприятия. Масштабы, сложность, разнообразие направлений и сфер деятельности предприятия требуют особого внимания к определению видов выпускаемых товаров, источников финансирования, технологических ресурсов. Решения о будущем состоянии предприятия в таких условиях не могут быть приняты на основе интуитивных ощущений.

Подвижность внешней среды. Современная внешняя среда характеризуется высокой скоростью изменений. В этих условиях при принятии решений приходится опираться на постоянное обновление данных о внешней среде, их анализ, поиск новых стратегий и тактических подходов. Следовательно, планирование должно охватывать большую часть хозяйственного цикла, чем раньше. Это только и позволяет принимать адекватные изменениям внешней среды решения.

Можно утверждать, что планирование – это важный инструмент уменьшения и преодоления неопределенности. Любой, даже самой мощной компании не по силам полностью устранить неопределенность, а значит целиком и точно спланировать свою деятельность. Устранить неопределенность – означает устранить сам рынок, разнообразие несопадающих интересов и действий субъектов рынка.

Деятельность, связанную с планированием, целесообразно разделить на несколько основных фрагментов:

- процесс составления планов – принятие решений о будущих целях предприятия и способах их достижения;
- работа по практической реализации плановых решений;
- контроль результатов, когда происходит сопоставление реальных результатов с намеченными показателями, а также формирование предпосылок для корректировки действий предприятия в необходимом направлении.

Процесс планирования – это не только определение последовательности операций по составлению планов и не процедура, смысл которой в том, что одно событие обязательно должно произойти вслед за другим. Данный процесс нуждается в гибкости, эластичности и управленческом искусстве. Участвующие в процессе планирования специалисты не просто выполняют предписанные им функции, а призваны действовать творчески, проявлять способность к изменению характера действий, если этого требуют обстоятельства.

Стратегическое планирование – это многоэтапный процесс, осуществляемый последовательно – параллельно и включающий следующие ступени.

Определение бизнеса. Каждый руководитель должен четко представлять назначение своего бизнеса, перспективы его развития. Для ответа на эти вопросы необходимо знать следующие исходные параметры:

- описание пива производимого дней продукта пива с учетом чего его технико-экономических, потребительских сети свойств счет и технологичности;
- оценку пива масштабов фонд рынка себя этого иных продукта, состав рост потребителей, специфику свою их потребностей;
- рыночную этой сегментацию.

Стратегическое планирование должно быть использовано для улучшения результатов управления предприятием.

Список литературы

1. Вайсман, А. Стратегия маркетинга: 10 шагов к успеху. Стратегия менеджмента: 5 факторов успеха / А. Вайсман. – М. : Экономика, 2016. – 264 с.
2. Гермогенова, Л.Ю. Эффективная реклама в России. Практика и рекомендации / Л.Ю. Гермогенова. – М. : Рассвет, 2015. – 339 с.
3. Карлофф, Б. Деловая стратегия. Концепция, содержание. Символы / Б. Карлофф. – М. : Экономика, 2014. – 162 с.

УДК 349.414:332.363:325.11 (571.6)

Иоха Н.С., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГЕКТАР: ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

В данной статье речь пойдет о программе дальневосточного гектара предложенной Министерством по развитию Дальнего Востока с целью привлечения внимания и ресурсов граждан к освоению территорий Дальнего Востока и попыткой остановить отток населения из региона. Рассматриваются основные проблемы связанные с получением дальневосточного гектара, как для самих дальневосточников, так и всех жителей страны. Указываются основные недоработки этой программы.

Ключевые слова: закон, дальневосточный гектар, идеология дальневосточного гектара, трудовые ресурсы, реформа, неосвоенный земельный ресурс, агротехнические исследования.

Iocha N.S., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

HECTARE FAR EAST: PROBLEMS OF IMPLEMENTATION AT THE PRESENT STAGE

This article will focus on the program of the far Eastern hectare proposed by the Ministry for the development of the Far East in order to attract the attention and resources of citizens to the development of the territories of the Far East and an attempt to stop the outflow of the population from the region. The main problems associated with obtaining the far Eastern hectare for both the far East and all the inhabitants of the country are considered. The main shortcomings of this program are specified.

Key words: law, far Eastern hectares, the ideology of the Far East of the hectare, labor, reform, undeveloped land resource, agro-technical research.

В 2012 г. Правительство России поставило перед собой, что созданным министерством по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития) задачу разработки и реализации соответствующих программ. В своей очередной публичной декларации целей и задач на 2016 г. Минвостокразвития, в частности, заявило, что привлечение и закрепление трудовых ресурсов на Дальний Восток планируется посредством бесплатного предоставления земельных участков («дальневосточный гектар»). 2 мая 2016 г. вступил в силу ФЗ «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной и муниципальной собственности и расположенных на территории субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, и о внесении изменений в

отдельные законодательные акты РФ». Основная цель закона – привлечь внимание и ресурсы граждан к освоению территорий Дальнего Востока и остановить отток населения из региона. Закон позволяет любому гражданину России единожды бесплатно получить 1 га на Дальнем Востоке под жилое строительство, фермерское хозяйство или предпринимательскую деятельность.

На наш взгляд, программа дальневосточного гектара, пропагандирующая жизнь на востоке России, похожа на проекты времен Петра Столыпина. Раздача крестьянам бесплатной земли в Сибири и на Дальнем Востоке и господдержка переселенцев были частью его реформ. Процесс был запущен в 1906 г., и к 1914 г. из Центральной России на восток переселились 4 млн человек – 3 млн осели в Центральной Сибири, полмиллиона – в Приморье и Приамурье и около ста тысяч – в Туркестане. На наш взгляд нельзя сравнивать условия проведения столыпинской реформы и современные реалии. В те времена земля была у помещиков, а у крестьян своих земель не было и поэтому, они были готовы к переезду, чтобы «поднимать», распахать ее, трудиться в поте лица на свободных землях. Следует отметить, что идея той реформы демонстрирует и уровень развития управленческого интеллекта того времени. Догма программы опиралась на социальную реальность вековой давности.

Идеология дальневосточного гектара другая, здесь на наш взгляд, можно выделить две основы. Первая – стратегическое значение региона для страны, который должен быть плотнее заселен (только в отличие от реалий вековой давности делать это придется в условиях не переизбытка, а недостатка населения). Вторая – наличие неосвоенного земельного ресурса в больших количествах по всей стране.

Хотелось бы отметить, что реальность на сегодняшний день такова, что неосвоенного земельного ресурса множество по всей стране, в том числе и в регионах с довольно благоприятным климатом для ведения сельского хозяйства, в центре и на юге страны и за ним не нужно ехать на край света.

Так, Еврейская автономная область, является одним из регионов расположения дальневосточных гектаров, характеризуется следующими показателями: плотность населения в ЕАО 4,53 чел./км², продолжительность агросезона 4 месяца, лето влажное, высокая опасность наводнений, три четверти годового объема осадков выпадает именно на летний период и из-за длинной зимы выращивать здесь имеет смысл разве, что зерновые, с небольшой вероятностью овощи на плодотворных почвах, можно заниматься молочным и мясным животноводством.

Для того чтобы добраться в данный регион необходимо совершить перелет до Хабаровска (аэропортов в ЕАО нет) стоимость которого от Москвы, в среднем составит, около 25 тыс. рублей в один конец. В связи с этим возникает вопрос, на сколько целесообразно приобретение бесплатного дальневосточного гектара жителям других регионов страны?

Возможно, в какой-то степени гектар может быть интересен самим жителям Дальнего Востока, но здесь возникает ряд других проблем связанных подачей и оформлением документов. Там же, необходимо отметить, что где сельское хозяйство довольно отлажено и находится на высоком уровне (Амурская область и Приханкайская равнина), свободных земель практически не осталось, а остальные, скорее всего не заинтересуют потенциальных дальневосточников.

Еще одна проблема, которая делает освоение земель Дальнего Востока России затруднительным, заключается в отсутствии детальной информации о состоянии почв, растительности, рельефе. Не были проведены необходимые предварительные агротехнические исследования, результаты которых должны были быть нанесены на карту участков «дальневосточного гектара». В результате человек получает «кота в мешке» и у него есть только один год, чтобы начать работать на участке, который может оказаться вообще непригодным для ведения хозяйства.

Это означает, что разработкой программы занимались не специалисты, люди, не имеющие отношения к земле, не знающие, как с ней работать.

Вместе с тем, согласно Федеральному Закону № 119 «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной и муниципальной собственности и расположенных на территории субъектов Российской Федерации, входящих в состав ДФО, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», который регулирует оборот земли в сельском хозяйстве, существуют общие для всей страны правила введения земли в оборот. В течение двух лет необходимо начать ее использование по назначению, либо отказаться от нее. В противном случае государство имеет право накладывать штрафные санкции за неисполнение взятых обязательств.

Также возникает вопрос о размере участка. Если говорить о небольшом тепличном хозяйстве или хозяйстве по выращиванию цветов, или о ягодной плантации, то, возможно, 1 гектара будет достаточно. Но если речь идет об использовании дальневосточного гектара в целях животноводства или растениеводства, если это поле, бахча, если вы планируете выращивать тот, же картофель, то размер участка в 1 га крайне недостаточен. Помимо прочего, переселенцам нужны серьезные финансовые средства на обустройство территории, строительство жилого дома и хозяйственных построек, закупки техники и так далее.

Хотелось бы озвучить и еще одну проблему. Мы имеем на Дальнем Востоке очень низкую емкость рынка в целом и потребительских товаров в частности. Люди здесь живут крайне бедно, зарплата, например медсестры в месяц составляет в среднем 11000 рублей, врачи переходят работать из муниципальных поликлиник в частные по той же причине низкой заработной платы, а жители, не имея других вариантов, вынуждены пользоваться услугами этих же врачей уже за деньги в частных клиниках.

На Дальнем Востоке также мало больших городов. Между городами большие расстояния, плотность населения низкая, транспортные коммуникации в неудовлетворительном состоянии и т.д. К проблемам инфраструктурного характера относится и слабое развитие транспортной сети. При площади региона более чем в 3 млн. км² протяженность железных и автомобильных дорог составляет всего 37 тыс. км (без учета Республики Саха (Якутия)), что гораздо меньше, чем в целом по России. Естественно, что этот фактор значительно усложняет достижение главной цели закона – заселения дальневосточных территорий и хозяйственного освоения неиспользуемых земель, к которым еще нужно добраться.

Конечно, если хорошо поднапрячься, через тяготы и лишения можно выйти на рынки Хабаровска и Владивостока и реализовать продукцию, произведенную на расстоянии порой до пяти тысяч километров от этих городов. Естественно, это не может не повлиять на конечную цену продукции в сторону увеличения.

За исключением крупных городов, Дальний Восток – территория катастрофической депопуляции. Здесь очень много районов и городов, численность населения которых сократилась более чем на треть по сравнению с позднесоветскими временами. Специалисты в области демографии считают, что сокращение населения в таких масштабах, обычно характерное для зон конфликтов, говорит уже даже не о кризисе, а о физическом сворачивании пространства жизни со всеми вытекающими последствиями – пьянством, наркоманией, разгулом преступности. Есть очень много причин, почему так случилось. Среди них можно выделить долговременную урбанизацию, изъятие из культуры мотивации работать с землей и на земле. Это и следствие дисбаланса в уровне и качестве жизни села и города на протяжении как минимум советской эпохи – переход в города воспринимался сам по себе как шаг на верх по социальной лестнице.

В настоящее время, когда технологии экстенсивного использования земли не дают результатов, требуется настоящая техническая революция в сельском хозяйстве. Использованию новых знаний, расширению использования новых технологий в среде сельского хозяйства нужно учить детей любить землю и учить их на ней работать.

Возвращаясь к основной цели закона – остановить отток населения из региона можно сказать, что в целом, цифры министерства говорят сами за себя: новой волны переселения народов на Дальний Восток за два года существования программы не случилось, и, судя по всему, не предвидится.

Статистика безжалостно констатирует неутешительную тенденцию – дальневосточные территории продолжают терять население. Имея соответствующие возможности, жители Дальнего Востока не долго думают над тем, где нужно поставить запятую в словосочетании «Уехать нельзя остаться». На что у них, кстати, имеются более чем веские причины. По словам секретаря Совбеза РФ Николая

Патрушева, за последние 20 лет дальневосточные регионы покинули почти два миллиона человек. То есть около 20 % коренного населения.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что претворение в жизнь Закона сталкивается с немалым количеством трудностей, некоторые из которых были очевидны до его принятия, другие преграды обнаружили себя уже по ходу его реализации. Но тем желаннее будет достигнутая цель – превращение Дальнего Востока в процветающий, привлекательный для инвесторов регион, ничем не уступающий центральной части страны. Выражаясь словами П.А. Столыпина, «нам нужна великая Россия», а таковой она может стать только при условии динамичного развития окраин. На наш взгляд, помимо решения указанных проблем правительство должно уделить особое внимание пропаганде идеи переселения на Восток, что приведет, в том числе к перелому сложившейся в последние годы ситуации, когда население региона уменьшается в силу миграционного оттока на Запад. Повернуть этот поток обратно – ключевая задача для успешного достижения поставленной цели.

Список литературы

1. Царева, Н.А. Переселение корейцев в Россию во второй половине XIX – начале XX века и их роль в развитии сельского хозяйства Приморской области / Н.А. Царева, В.Н. Алещенко // Современная научная мысль. – 2016. – № 6. – С. 29–34.

2. Дальний Восток как нерешённая проблема России. 25 июля 2013 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rusrand.ru/ideas/dalniy-vostok-kak-nereshyonnaya-problema-rossii>

3. Мозолевская Г. Дальневосточный» гектар: что нужно знать о бесплатной раздаче земли / Г. Мозолевская [Электронный ресурс]. URL: <http://ysia.ru/glavnoe/dalnevostochnyj-gektar-chto-nuzhno-znat-o-besplatnoj-razdache-zemli/> (Дата обращения: 10.12.16).

4. Кузнецова, Н.В. Проблемы социально-экономического развития Дальнего Востока / Н.В. Кузнецова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dkcenter.ru/analitics/detail.php?id=132>

5. Кольцов, В.В. Столыпинская аграрная реформа: причины, структура, результаты / В.В. Кольцов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uamconsult.com/boo>

УДК 005.591.6 : 37.014 (571.6)

Калиновская Н.А., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ В ОБРАЗОВАНИИ КАК ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Роль развития образования в развитии Дальнего Востока. Инновационные подходы в образовании. Уровни управления инновациями. Проблемы и перспективы внедрения инновационных подходов в образовательных учреждениях.

Ключевые слова: Дальний Восток, Дальневосточный Федеральный округ, образование, развитие, инновации в образовании, инновационные подходы в образовании, компетентность преподавателей.

Kalynovskaia N.A., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

INNOVATIVE APPROACHES IN EDUCATION AS A CONTRIBUTION TO THE FAR EAST DEVELOPMENT

The role of the development of education in the of the Far East development. Innovative approaches in education. Levels of innovation management. Problems and prospects for introducing innovative approaches in educational institutions.

Key words: Far East, Far Eastern Federal District, education, development, innovations in education, innovative approaches in education, competence of teachers.

Особое внимание в настоящее время сосредоточено на развитии Дальнего Востока России. Безусловно, этот процесс должен происходить целенаправленно и планомерно, с четкой координацией и контролем всех процессов, иными словами быть управляемым. Управление развитием Дальнего Востока следует рассматривать через углубленное изучение отдельных дефиниций: «управление», «развитие», «управление развитием», «Дальний Восток». Так, дефиниция «управление» в контексте предмета данного исследования – это деятельность администраций субъектов Дальневосточного Федерального округа (ДФО) и их органов, которая направлена на обеспечение устойчивого развития региона, увеличение ресурсного потенциала и рост поступлений в бюджеты субъектов ДФО. Дефиниция «развитие» в данном случае означает расширенное воспроизводство и постепенное качественное и структурное изменение производительных сил, науки, культуры и общего благосостояния субъектов ДФО. Дефиниция «Управление развитием» – это специально организуемые системные действия, направленные на обеспечение устойчивого и сбалансированного воспро-

изводства социального, хозяйственного и природного потенциалов территории при позитивной динамике параметров уровня и качества жизни населения.

В нынешних условиях государственная региональная политика все более ориентируется на повышение сбалансированности пространственного развития национальной экономики путем выявления и раскрытия достоинств и преимуществ каждого региона, формирования и содействия укреплению новых агломераций динамичного экономического роста, причем на всей территории России. Решению задач получения положительных результатов развития и повышения эффективности целенаправленных управленческих воздействий, определяющих направления и динамику территориального развития будут способствовать разрабатываемые национальные проекты (программы) в соответствии с Указом Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.». Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока совместно с органами власти дальневосточных субъектов Российской Федерации также формирует целый комплекс предложений по развитию Дальнего Востока.

Дальневосточный федеральный округ (ДФО) – административное формирование Российской Федерации на территории Дальнего Востока. Образован 13 мая 2000 г. в соответствии с Указом Президента Российской Федерации и занимает 36,02 % территории России. Центром Дальневосточного федерального округа является город Хабаровск. В состав округа входят 9 субъектов (регионов) Российской Федерации. Ниже представлены наименования регионов с указанием их численности населения и административных центров (таблица) [1].

Таблица. Субъекты Дальневосточного Федерального округа (ДФО)

Наименование субъекта ДФО	Численность населения субъекта ДФО, тыс. чел.	Административный центр субъекта ДФО
Приморский край	1 923,116 тыс. чел. (2017 г.)	Владивосток
Хабаровский край	1 333,294 тыс. чел. (2017 г.)	Хабаровск
Республика Саха (Якутия)	962,835 тыс. чел. (2017 г.)	Якутск
Амурская область	801,752 тыс. чел. (2017 г.)	Благовещенск
Сахалинская область	488,308 тыс. чел. (2015 г.)	Южно-Сахалинск
Камчатский край	314,729 тыс. чел. (2017 г.)	Петропавловск-Камчатский
Еврейская автономная область	168,368 тыс. чел. (2015 г.)	Биробиджан
Магаданская область	148,105 тыс. чел. (2015 г.)	Магадан
Чукотский автономный округ	50,759 тыс. чел. (2015 г.)	Анадырь

Дальневосточный федеральный округ расположен на Дальнем Востоке России. Большую часть территории ДФО занимают плоскогорья, нагорья и хребты, равнины составляют меньше четверти площади ДФО. Значительная часть территории ДФО расположена в районах Крайнего Севера и вечной мерзлоты. На западе ДФО граничит с Сибирским федеральным округом, на юге – с Китаем и Северной Кореей. С севера территория ДФО омывается водами моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского морей, с запада – водами Беренгова, Охотско-

го и Японского морей. На территории ДФО сосредоточены значительные запасы алмазов (80 % общероссийских запасов), золота (70 %), исландского шпата и горного хрусталя, слюды, серы, поваренной соли и других полезных ископаемых.

Основные отрасли экономики ДФО: рыбная промышленность; лесная, целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность; химическая промышленность; гидроэнергетика; транспорт, однако активное социально-экономическое развитие Дальнего Востока видится через участие в национальных проектах, касающихся демографии и качества жизни, развития здравоохранения, жилья и экологической безопасности, культуры и образования [1].

По нашему убеждению, эффективное управление развитием Дальнего Востока невозможно без создания и укрепления образовательной базы региона, результатом функционирования которой станет инновационный потенциал территории – высококвалифицированные работники и специалисты для самых различных отраслей и сфер деятельности.

На Дальнем Востоке функционирует 2263 общеобразовательных учреждения, и 37,8 % из них требуют капитального ремонта. Доля школьников, занимающихся во вторую смену в общеобразовательных учреждениях ДФО, составляет 14,6 % (всего учатся во 2 смену 105,030 тыс. детей). В среднем по России этот показатель – 12,4 %. Наихудшие показатели отмечаются в Амурской области (21,3 %), Сахалинской области (19,2 %) и Приморском крае (17,3 %). По экспертным оценкам, для полной ликвидации второй смены в субъектах ДФО требуется построить 221 школу.

Количество учреждений среднего профессионального образования (СПО) составляет 160 единиц. Качество образования напрямую зависит от материально-технического обеспечения учебного процесса. В проведении капитального ремонта нуждаются 67,5 % объектов СПО Дальнего Востока (108 из 160). И, несомненно, все учреждения СПО нуждаются в оснащении в соответствии с требованиями международных стандартов подготовки кадров WorldSkills.

В регионах ДФО продолжает устойчиво снижаться численность студентов, обучающихся по образовательным программам высшего образования – программам бакалавриата, специалитета, магистратуры, что подтверждается статистическими данными. Так, в период с 2012 по 2016 гг. численность студентов, обучающихся в вузах ДФО, сократилась на 44 %. При этом доля студентов в составе населения в регионах Дальнего Востока существенно ниже среднероссийских показателей. Единственным исключением является Хабаровский край, который пока имеет преимущество по данному показателю над среднероссийским значением, но негативная тенденция по снижению доли студентов в структуре населения отмечается и в нём.

С нашей точки зрения, наряду с мероприятиями, позволяющими достичь целевых показателей в развитии образования и зафиксированными в одноименном национальном проекте, особый вклад может внести внедрение и активное использование инновационных подходов в образовательном процессе.

Современный уровень развития общества требует использования инноваций на всех этапах обучения, начиная с дошкольного, и заканчивая послевузовским образованием. Управление инновациями в образовании, по нашему представлению, имеет многоуровневый характер. Так, самым первым уровнем является государство. Оно определяет стратегии развития инноваций, разрабатывает государственные инновационные концепции, программы и проекты; оно же осуществляет и контрольные функции по их реализации. Причем такие инновационные стратегии, программы и проекты, безусловно, имеют свою отраслевую (товарно-рыночную) специфику. Однако подчеркнем еще раз – иницируются государством. На отраслевом уровне (второй уровень) также разрабатываются свои образовательные стратегии, концепции и проекты. Примером тому могут служить корпоративные университеты ОАО «РЖД», ПАО «Газпром нефть», ПАО «Сбербанк», ПАО «Северсталь», Государственная корпорация «Росатом» и др.

Третий уровень управления инновациями в образовании, с нашей точки зрения – это уровень вузовского и послевузовского образования. Использование инновационных подходов в вузовском и послевузовском образовании в настоящее время рассматривается не только как фактор повышения его качества, но и как фактор, влияющий на рост мотивационной готовности специалистов с высшим образованием к своему дальнейшему обучению. Четвертый уровень – управление инновациями в общеобразовательных школах и учреждениях дошкольного образования. Использование инновационных подходов в воспитании и образовании дошкольников позволит развивать инициативность, любознательность, способность к творчеству, стимулирование коммуникативной, познавательной, игровой и другой активности детей в различных видах деятельности; развивать способность детей применять современные инновационные технологии, направленные на успешную социализацию личности в обществе и повышение уровня интеллектуального мышления и креативного воображения.

Рассмотрев краткую характеристику уровней управления инновациями, следует отметить, что на каждом уровне инновации могут иметь совершенно четкую направленность. Так, например, на втором, третьем и четвертом уровнях, управление инновациями может осуществляться по следующим направлениям:

- методические инновации (проектирование содержания образовательных программ; создание новых условий осуществления образовательного процесса);
- внутрипредметные инновации (создание и реализация инновационных проектов в рамках одной дисциплины/предмета деятельности; использование различных активных и интерактивных технологий);
- административные инновации (создание новых систем стимулирования и учета достижений обучающихся; система мотивации деятельности работников; развитие олимпиадного и конкурсного движения на уровне учреждения);
- экономические инновации (система оценки эффективности деятельности работников; диверсификация источников финансирования);

– идеологические инновации (использование механизмов государственно-общественного управления образованием; развитие социального партнерства для нужд образования).

В качестве примера инновационного образовательного учреждения регионального уровня приведем Хабаровское государственное автономное общеобразовательное учреждение (КГАОУ КЦО) «Краевой центр образования», которое является одним из наиболее крупных общеобразовательных учебных заведений Дальнего Востока РФ и участвует в формировании единой культуры образовательного пространства средней школы Российской Федерации. Учредителем КГАОУ КЦО является Хабаровский край, а Органом исполнительной власти, осуществляющим функции и полномочия учредителя, является министерство науки и высшего образования Хабаровского края. Численность преподавательского и административного состава составляет 500 человек [4].

В школе существует несколько уровней образования: дошкольное; начальное общее образование; основное общее и среднее образование; дополнительное образование (центр творческого развития, программа художественной направленности, программа технической направленности, программа естественно – научной направленности и т.п.). Одним из структурных подразделений КГАОУ КЦО является центр инновационного развития, основной целью которого является инициирование и реализация инновационных процессов в системе образования Хабаровского края путем проведения комплексных научных, методических исследований, мониторинговых и экспериментальных исследований; организации апробации, внедрения и сопровождения современных образовательных программ, технологий; подготовки педагогических работников учреждений края, студентов и специалистов педагогических специальностей высших и среднеспециальных учреждений края к самостоятельной профессиональной деятельности и совершенствованию профессиональной компетентности [4].

В КГАОУ КЦО существует несколько уровней управления инновационной деятельностью:

1. Уровень координации – осуществление внешних партнерских связей и инновационной политики. Обеспечение координации и взаимодействия между своими управлениями, учреждениями и организациями, которые принимают участие в деятельности Центра.

2. Уровень стратегического управления – генеральный директор и Наблюдательный совет обеспечивают единство управляющей системы в целом, определяют стратегическое направление развития Центра, всех его структурных подразделений.

3. Уровень тактического управления – администрация структурных подразделений (комплекс «Детский сад – школа», Центр инноваций, Центр творческого развития и медико-социально-психологического сопровождения, Центр административно – хозяйственной работы) осуществляет управление по функциональным направлениям деятельности.

4. Уровень оперативного управления – обеспечение взаимодействий всех участников образовательного процесса для решения оперативных задач.

5. Уровень соуправления – создание структур для развития организаторских способностей и деловых качеств учащихся.

Становление новой, инновационной школы, способной обеспечить каждому ребенку высокое качество образования, адекватное социальным, экономическим потребностям общества, духовно-нравственное развитие и воспитание качеств инициативной, творческой личности возможно только при реализации сложноструктурированного учебного плана, в котором особое место отводится индивидуальным занятиям, занятиям в группах малого состава, проектной и научно-исследовательской деятельности. При этом максимальный объем учебной нагрузки соответствует нормативам, обозначенным в базисном учебном плане применительно к режиму школы полного дня.

Несомненно, особое внимание уделяется и подходам к отбору персонала, в первую очередь – педагогического. В центре созданы такие условия, при которых совершенствование профессиональных качеств, формирование новых компетенций педагогических работников становятся неотъемлемой частью их профессиональной деятельности. Значительное внимание уделено организации повышения квалификации школьных «команд». «Командный подход» является наиболее эффективной формой повышения квалификации в тех случаях, когда для решения определенной задачи или реализации проекта требуется совместная деятельность разных педагогических работников. На базе КГАОУ КЦО проходят стажировки педагогов образовательных учреждений не только Хабаровского края, но и других субъектов ДФО. Данный пример можно считать достаточно перспективным для развития инновационных подходов к образованию и в других образовательных учреждениях Хабаровского края и региона, в целом.

Рассмотрим ситуацию с внедрением инновационных подходов в высших учебных заведениях.

Для российских вузов инновационная деятельность явление относительно новое, для зарубежных вузов – это давно уже реальность. Опираясь на опыт зарубежных стран, в России все-таки необходим пересмотр учебных планов (программ), принятие мер для поддержки индивидуального прогресса учащихся, использование для решения образовательных задач ресурсов внешней среды и поиск новых финансовых механизмов для развития. Внедрение инновационного подхода в систему высшего образования субъектов ДФО – настоятельная необходимость. Об этом же говорят следующие факты: быстрое устаревание знаний; интенсивная информатизация общества; регулярная модернизация содержания преподаваемых дисциплин; активное внедрение в образовательный процесс результатов научно-исследовательских работ; сокращение государственного финансирования.

В настоящее время на Дальнем Востоке, в частности, созданы интегрированные структуры, в которых образовательная и научно-инновационная деятельность совмещены. Это – федеральное государственное автономное образовательное

учреждение высшего образования «Дальневосточный федеральный университет» (ДФУ). Учредителем Университета является Российская Федерация, а функции и полномочия Учредителя осуществляет Министерство науки и высшего образования Российской Федерации. Университет имеет семь филиалов на территории городов Приморского края и один – в городе Хакодате, Япония. ДФУ с одинаковой эффективностью осуществляет как образовательную, так и научную деятельность, фундаментальные и прикладные исследования имеют довольно широкий разброс. В нем отлично выстроена система программ переподготовки и повышения квалификации кадров. Основная задача создания ДФУ – опережающее развитие науки, внедрение инноваций, подготовка высококвалифицированных специалистов для высокотехнологичных секторов экономики Дальнего Востока.

Однако только благодаря одному ДФУ модернизация российской высшей школы не может состояться. Поэтому все высшие учебные заведения должны активно включиться в процесс инновационного развития образования. Таким образом, можно сказать, что внедрение инноваций в вузы приведет к новой модели высшего образования региона, его реструктуризации. И для разных университетов модели инновационной деятельности должны быть различными.

Далее следует отметить, что успех развития инновационных подходов зависит от организации инновационной деятельности в конкретной образовательной организации. Выделим основные проблемы, присущие распространению инновационной деятельности в образовательных учреждениях ДФО.

1. Проблемы сопротивления системы образования.

Существующие основы системы образования складывались не одно десятилетие, поэтому до 80 % от общего числа научно-педагогических работников не хотят изменений либо не готовы к ним. Однако все же особая роль в переходе высшего образования на использование инновационных подходов в обучении должна отводиться именно профессорско-преподавательскому составу. Внедрение инновационных образовательных технологий в учебный процесс закреплено в качестве обязательного компонента федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования (ФГОС ВО) и зависит от профессионального мастерства, творческого потенциала, инновационности преподавателя, психолого-педагогической и коммуникативной компетентности, мотивационной готовности.

В большинстве вузов ДФО имеются существенные проблемы, тормозящие развитие педагогического процесса в инновационном направлении. К ним относятся, наряду с другими проблемами, низкий уровень психологической и игротехнической компетентности современных преподавателей. Причины такой некомпетентности преподавателей заключаются, прежде всего, в том, что этим знаниям и умениям, в основном инновационным, ранее в системе подготовки специалистов, в том числе и преподавателей, не обучали [2].

Так, коммуникативная некомпетентность проявляется через наличие в речи негативных звуковых сигналов (использование «слов-паразитов», например); «родительские» нотки в высказываниях; незнание значения и содержания не-

вербальных сигналов общения и неправильное их использование в ходе преподавания; недостаточные навыки вербализации. Интерактивная некомпетентность проявляется в недостаточном использовании стратегий взаимодействия со студентами; неумение организовать командную работу, управлять групповым взаимодействием, межличностными и деловыми конфликтами, возникающими на занятиях. Перцептивная (от лат. perceptio – представление, восприятие) некомпетентность проявляется в отсутствии умения формировать адекватный ситуации и аудитории визуальный имидж; неумение эффективно использовать приемы аттракции, позволяющие формировать благоприятное восприятие преподавателя студентами. Игротехническая некомпетентность проявляется в отсутствии профессиональных знаний в области интерактивных технологий, их предназначения, специфики и принципов разработки; незнание способов психологической поддержки играющих; недопонимание образовательной результативности игровых технологий.

Таким образом, очевидно, чтобы использовать инновационные образовательные подходы, нужно серьезно обучать самих преподавателей, то есть всех тех, кто обучает других людей и особенно в магистратуре и системе послевузовского, дополнительного образования. Магистранты, да и прочие взрослые слушатели способны не только увидеть недостатки обучения, но и сказать об этом в глаза тому, кто их обучает. Отсюда коммуникативная и игротехническая компетентность обучающихся преподавателей – это не просто ситуативная необходимость, это обязательное профессиональное требование, предъявляемое в контексте всеобщего управления качеством ко всем, кто намерен активизировать учебный процесс и управлять им [2].

2. Проблема распространения педагогических технологий.

Преподаватель разрабатывает, исследует, апробирует и пропагандирует определенные инновации в образовательном процессе, но при этом информация о внедряемых отдельными преподавателями инновациях не всегда доходит до вышестоящих институтов, она не всегда изучается и недостаточно хорошо обобщается.

3. Проблема внедрения инновационных подходов.

Одна из причин данной проблемы – недостаточная профессиональная экспертиза конкретного инновационного подхода, и как следствие, при массовом внедрении он показывает низкий уровень эффективности. Другая причина, по которой успешные в методологическом смысле инновации внедряются с трудом – неподготовленность образовательного учреждения в техническом и организационном аспектах. В результате того, что внедрение новшества либо торопят, либо откладывают и забывают, оно в конечном итоге отменяется приказом или распоряжением.

4. Проблема стандартизации образования.

Большинство образовательных учреждений являются государственными, поэтому они обязаны обеспечить необходимый минимум в уровне обучения у всех учащихся. Существуют утвержденные учебные планы и программы, а также методы и формы работы, которые и позволяют вузам и другим образова-

тельными учреждениям выпускать специалистов со знаниями, умениями и навыками примерно одного уровня. С одной стороны, это должно гарантировать формирование молодого специалиста в определенной сфере, даже если его способности к обучению не очень высоки. С другой стороны, уменьшаются проактивность и индивидуализация мышления учащегося и педагога, уменьшаются мотивация и интерес к учебе у той части учащихся, которая имеет лучше развитые способности к обучению, а значит, может стать важным для будущего страны человеческим ресурсом [3].

Все упомянутые проблемы, несомненно, имеют тесную взаимосвязь между собой, требуют постоянного мониторинга, а комплексные мероприятия для решения данных проблем должны применяться с одинаковым вниманием во всех областях: в воспитательном и образовательном процессах, в организации и управлении вузом, в переподготовке научно-педагогических кадров.

Таким образом, внедрение инновационных подходов в образование любого уровня будет способствовать повышению его качества, и как следствие, внести свой вклад в развитие территорий Дальнего Востока.

Список литературы

1. Интернет-проект Банк городов Bank Gorodov.RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bankgorodov.ru/fed-district/dfo>

2. Калиновская, Н.А. Инновационные аспекты всеобщего управления качеством высшего образования / Н.А. Калиновская, С.Н. Третьяк // Актуальные вопросы проектного и процессного менеджмента. Труды Всероссийской научно-практической конференции с международным участием ученых транспортных вузов и представителей академической науки / под ред. С.Н. Третьяка. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2014. – С. 115–119.

3. Ним, Т.В. Проблемы инновационной деятельности в сфере образования / Т.В. Ним, К.Е. Пешкова, С.А. Ромель // Экономика и социум : междунар. науч.-практ. журнал. – № 12. – 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iurgru/>

4. Портал КГАОУ «Краевой центр образования» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://нашашкола27.пф/portal/>

УДК 339.9

Калиновская Н.А., Корякина Э.А., Третьяк С.Н., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

СОСТОЯНИЕ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

Состояние и перспективы развития внешнеторговой деятельности в Хабаровском крае, особенности и структура экспорта и импорта, страны-участники ВЭД, проблемы и перспективы рынка сбыта лесопродукции.

Ключевые слова: внешнеторговая деятельность, экспорт, импорт, лесопродукция и лесоматериалы на внешнем рынке.

Kalynovskaia N.A., Koriakina E.A., Tretiak S.N.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

THE CONDITION OF FOREIGN TRADE IN THE KHABAROVSK TERRITORY

State and prospects of foreign trade activities development in the Khabarovsk territory, features and structure of exports and imports, foreign trade countries-participants, problems and prospects of the forest products trade market.

Key words: foreign trade, export, import, timber in the foreign market.

Внешнеэкономическую деятельность в Хабаровском крае в 2017 г. осуществляли 675 участников ВЭД (без учета данных взаимной торговли с государствами – членами ЕАЭС). Количество участников по сравнению с 2016 г. возросло на 1,4 %. Удельный вес количества участников ВЭД, зарегистрированных на территории Хабаровского края, составляет 12,9 % от общего количества участников, зарегистрированных на территории ДФО [2].

Внешнеторговый оборот составил 2 664,2 млн дол. США, что на 703,2 млн долл. США больше, чем в 2016 г. (на 35,9 %), при этом экспорт увеличился на 593,1 млн дол. США (на 38,4 %), а импорт увеличился на 110,1 млн дол. США, на 26,5 % [2]. Количество стран-контрагентов, с которыми осуществляли внешнеэкономическую деятельность участники ВЭД Хабаровского края, увеличилось с 93 до 99 (увеличение на 6,5 %).

Наибольший объем внешнеторгового оборота Хабаровского края пришелся на страны Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества и составил 2 372,4 млн дол. США или 89,0 % от стоимости внешнеторгового оборота. При этом увеличение составило 42,2 % к уровню 2016 г.

Крупнейшими странами-контрагентами во внешнеторговом обороте явились Китай, Республика Корея, Япония, Швейцария и США. Так, внешнеторговый оборот с Китаем составил 1 647,7 млн дол. США или 61,8 % стоимости товарооборота Хабаровского края, что на 575,4 млн дол. США больше, чем в предыдущем году. Внешнеторговый оборот с Республикой Корея вырос на 19,2 млн дол. США и составил 350,0 млн дол. США. На долю Японии во внешнеторговом обороте Хабаровского края приходится 7,5 % или 200,4 млн дол. США. В 2017 г. оборот с этой страной вырос в 1,8 раза или на 89,8 млн дол. США. Товарная структура экспорта Хабаровского края в 2015–2017 гг. распределилась следующим образом (табл. 1).

Таблица 1. Товарная структура экспорта Хабаровского края в 2015–2017 гг., тыс. дол. США [2]

Код группы	Наименование товара	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Отклонение 2017 к 2015 г.	
					Абс.	Отн., %
01-24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	228573,82	253581,26	257360,8	28787	12,59
25-27	Минеральные продукты	291144,30	217132,78	338088,1	46943,8	16,12
28-40	Продукция химической промышленности	1996,47	2777,92	4021,2	2024,73	101,42
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	202,18	190,29	180,8	-21,38	-10,57
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	451635,62	505569,41	615587,1	163951	36,30
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	351,07	399,37	323,2	-27,87	-7,94
72-83	Металлы и изделия из них	202,18	190,29	67551,1	67348,9	33311,37
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	10879,27	339595,94	774095,6	763216	7015,33
68-71, 91-97	Прочие товары	13545,48	144493,57	81449,5	67904	501,30
	Итого	998530,4	1463931	2138657	1140127	114,18

Наибольший удельный вес в товарной структуре экспорта Хабаровского края до 2017 г. занимал экспорт древесины и целлюлозно-бумажной продукции: в 2015 г. – 45,23 %, в 2016 г. – 34,54 %. В 2017 г. наибольшую долю в структуре экспорта занимал экспорт машин, оборудования и транспортных средств – 36,20 %.

Сбыт лесоматериалов в соседние регионы нецелесообразен в связи с наличием в данных местах продукции местных производителей, а транспортировка лесоматериалов в отдалённые нелесные регионы России делает лесопroduкцию нашего края неконкурентоспособной, в связи с высокими транспортными расходами.

В лесной отрасли Хабаровского края работает около 320 предприятий. Арендаторами лесных участков, переданных в пользование для целей заготовки древесины, являются 120 предприятий [1]. В аренду предприятиям переданы лесные

участки с ежегодным разрешенным объемом заготовки древесины 10,9 млн м³. Из них имеют мощности по переработке древесины – 63 предприятия с возможным годовым объемом производства пиломатериалов 1 950 тыс. м³ [1]. Ежегодно около 2 млн м³ заготовленной древесины используется для производства пиломатериалов, плитной продукции, шпона и фанеры, топливных гранул и продукции столярно-строительного назначения. Основные производственные мощности сосредоточены на территориях Солнечного, Ванинского, Комсомольского, Амурского и им. Лазо районов, а их продукция представлена на территориях 40 складов-магазинов, расположенных по всему краю. При этом на долю малого и среднего бизнеса приходится около 20 % всей товарной продукции. Рассмотрим основные виды экспорта лесопромышленных товаров в табл. 2.

Таблица 2. Экспорт лесопромышленных товаров Хабаровская края в 2015–2017 гг., тыс. дол. США [2]

Наименование товара	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Отклонение 2017 к 2015	
				Абс.	Отн., %
Древесина топливная в виде бревен, поленьев, сучьев, вязанок хвороста или в аналогичном виде	3328,68	8769,0	11841,2	8 512,47	255,73
Лесоматериалы необработанные, с удаленной или не удаленной корой или заболонью или грубо брусированные или небрусированные	217681,79	349138,0	396592,3	178 910,50	82,19
Лесоматериалы распиленные или расколотые вдоль толщиной более 6 мм	102407,44	117152,4	158962,0	56 554,59	55,23
Листы для облицовки, для клееной фанеры и прочие лесоматериалы, распиленные вдоль, разделенные на слои или лущеные, толщиной не более 6 мм	11556,27	27776,8	45942,0	34 385,72	297,55
Фанера клееная	0,45	78,7	61,7	61,20	13600
Принадлежности столовые и кухонные, деревянные	29,82	753,2	1075,5	1 045,70	3506,71

Состояние внешних рынков лесопродукции последние годы характеризуется ростом. Так, за анализируемый период экспорт древесины топливной в виде бревен, поленьев, сучьев, вязанок хвороста или в аналогичном виде увеличился с 3 328,68 тыс. дол. США до 11 841,2 тыс. дол. США, что составило 255,73 %; экспорт лесоматериалов необработанных, с удаленной или не удаленной корой или заболонью или грубо брусированные или небрусированные увеличился с 217 681,79 тыс. дол. США до 396 592,3 тыс. дол. США, что составило 82,19 %; экспорт лесоматериалов, распиленных или расколотых вдоль ... толщиной более 6 мм увеличился с 102 407,44 тыс. дол. США до 158 962 тыс. дол. США, что составило 55,23 %; экспорт листов для облицовки, для клееной фанеры и прочие ле-

соматериалы, распиленные вдоль, разделенные на слои или лущеные, толщиной не более 6 мм увеличился с 11 556,27 тыс. дол. США до 45 942,0 тыс. дол. США, что составило 297,55 %.

Рассматривая экспорт лесопромышленных товаров Хабаровского края в натуральных единицах (табл. 3), можно заметить также увеличение по всем позициям.

Таблица 3. Экспорт лесопромышленных товаров Хабаровского края в 2015–2017 гг., в натуральных единицах [2]

Наименование товара	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Отклонение 2017 к 2015 г.	
				Абс.	Отн., %
Древесина топливная в виде бревен, поленьев, сучьев, вязанок хвороста или в аналогичном виде	39 759,57	131 420,3	141 321,7	101 562,12	255,44
Лесоматериалы необработанные, с удаленной или не удаленной корой или заболонью или грубо брусированные или небрусованные	3004862,47	4819946,3	4819393,8	1814531,33	60,39
Лесоматериалы распиленные или расколотые вдоль толщиной более 6 мм	682712,54	688 006,8	853 114,5	170 401,92	24,96
Листы для облицовки, для клееной фанеры и прочие лесоматериалы, распиленные вдоль, разделенные на слои или лущеные, толщиной не более 6 мм	44 602,78	131 923,6	205 663,6	161 060,86	361,10
Фанера клееная	6,71	101,5	128,6	121,89	1816,54
Принадлежности столовые и кухонные, деревянные	160,93	3 622,2	4 583,2	4 422,27	2747,95

Стоит отметить, что экспорт хвойных пиломатериалов стабильно растёт последние годы, при этом, события 2014 г. слабо повлияли на общую динамику роста экспорта. Объём экспорта увеличился на 37 % за последние 7 лет, планомерно увеличиваясь на 5 % в год. Это довольно существенные значения, с учётом того, что Россия является крупнейшим производителем хвойных пиломатериалов в мире.

Анализ вновь вводимых мощностей показывает, что стоит ожидать дальнейшего увеличения объёмов производства и экспорта без снижения темпов прироста в среднесрочной перспективе. Российские лесопильные предприятия, расположенные в Хабаровском крае, всё больше ориентируются на близлежащие рынки, прежде всего Китай, Японию и Южную Корею, несмотря на то, что европейский рынок является премиальным с ценовой точки зрения. Экономический рост в азиатском регионе привёл к росту спроса на пиломатериалы и увеличению цен на них, а с учётом короткого транспортного плеча, поставка в азиатские страны из восточных регионов страны становится всё более привлекательной.

Динамика внешнеторговой деятельности выражается в увеличении экспорта российской продукции на внешние рынки; росте инвестиций в ориентированные на внешние рынки перерабатывающие производства; сокращении доли продаж на внутреннем рынке из-за падения платежеспособного спроса.

В настоящее время большинство предприятий лесоперерабатывающей промышленности ищут возможности усиления своих позиций на внешних рынках. Это включает наращивание производственных мощностей, поиск новых рынков сбыта, вывод новых продуктов. Данный процесс предполагает серьёзные инвестиции, которые лесопромышленные предприятия получают, несмотря на западные санкции в финансовом секторе.

В целом на рынке лесоматериалов необходимо обеспечить более высокую точность оценки ресурсного потенциала, усиление контроля над использованием лесов и увеличение объема лесохозяйственных мероприятий, обусловленный низким уровнем технического оснащения и дефицитом кадрового состава, сокращение потерь лесных ресурсов от пожаров, вредителей и болезней, развитие мощностей глубокой механической, химической и энергетической переработки древесного сырья. Кроме того, необходимо повысить уровень освоения и загрузки существующих деревоперерабатывающих мощностей и введенных в эксплуатацию проектов по производству пиломатериалов и плитной продукции.

Список литературы

1. Состояние и развитие конкурентной среды на рынках товаров и услуг Хабаровского края в 2016 году: ежегодный региональный доклад [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://msb.khabkrai.ru/media/uploads/2017/04/04/27_-2016.pdf
2. Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dvtu.customs.ru>

УДК 005.591.1:658.1:621.396.218

Каминский А.В., Лукашова О.А., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ, КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ (НА ПРИМЕРЕ ОПЕРАТОРОВ СОТОВОЙ СВЯЗИ)

Одним из способов повышения конкурентоспособности любой организации является рациональное использование трудовых ресурсов. Каждый работник организации должен четко понимать, какие ресурсы необходимы ему для достижения поставленных перед ним целей и задач. Одним из таких ресурсов является время.

Ключевые слова: тайм-менеджмент, рабочее время, конкурентоспособность.

Kaminsky A.V., Lukashova O.A.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

TIME MANAGEMENT AS A FACTOR OF INCREASING THE COMPETITIVENESS OF ORGANIZATIONS (BY THE EXAMPLE OF MOBILE OPERATORS)

One way to increase the competitiveness of any organization is the rational use of labor resources. Every employee of organization should understand what resources are necessary for him to achieve his goals and objectives. One such resource is time.

Key words: time management, work time, competitiveness.

В двадцать первом веке – веке информационных технологий, сотовая связь стала неотъемлемой частью жизни. В связи с этим возрос и спрос на сотовую связь, а соответственно, и на сотовых операторов, предоставляющих данные услуги. Как следствие конкуренция на данном сегменте рынка стала наиболее активной. Каждому участнику рынка сотовой связи необходимо соответствовать требованиям, стандартам и ожиданиям потребителей. Участникам рынка необходимо пользоваться современными методиками и технологиями в развитии своей компании, необходимо акцентировать свое внимание на таком важном ресурсе, как время. Время является самым важным ресурсом в современном обществе, но к сожалению, не каждый может данным ресурсом управлять и контролировать его. Именно поэтому, для того, чтобы иметь преимущества в конкуренции, в первую очередь компании нужно научиться время контролировать и управлять им.

В результате появилось новое направление в менеджменте – тайм-менеджмент.

Тайм-менеджмент включает в себя ряд элементов, которые, при использовании вместе, значительно сокращают время при осуществлении различных производственных процессов. Основные элементы тайм-менеджмента представлены на рис. 1 [3].



Рис. 1. Элементы тайм-менеджмента

Данный вид менеджмента позволяет компании рационально и эффективно распределить время, успевать вовремя выполнять работу.

Правильное применение методик тайм-менеджмента позволяет компании быть наиболее способной к конкуренции на рынке.

В качестве наглядного примера рассмотрим тайм-менеджмент, как способ повышения конкурентоспособности организации на примере сотового оператора ПАО «Мегафон».

ПАО «Мегафон» один из лидирующих операторов на рынке телекоммуникаций, предоставляющий услуги сотовой связи, а также местной телефонной связи, широкополосного доступа в Интернет, кабельного телевидения и ряд сопутствующих услуг. Компания уделяет особое внимание такому ресурсу, как время, а именно, тайм-менеджменту.

В ходе проведенного анализа рабочего времени в ПАО «Мегафон» было выявлено, что наиболее оптимальной является 40-часовая рабочая неделя, восемь часов в день и пять дней в неделю. Ограничение в 40 рабочих часов в неделю объясняется не только тем, что этого времени как раз достаточно для выполнения требуемого объема работы, но и также физиологическими и психологическими особенностями человеческого организма. Ни для кого не секрет, что у каждого работника существует определенный порог, достигая которого начинает падать производительность работника и становится менее эффективной [1].

На рис. 2 представлены результаты анализа производительности труда работников зависимости от рабочих часов в ПАО «Мегафон».

Из графика видно, что пик производительности работника приходится на пятый час работы, после чего она плавно спадает и по истечении восьми часов работы стремительно падает.

Поэтому для рационального использования рабочего времени своих сотрудников, сотовый оператор использует инструменты тайм-менеджмента, которые представлены на рис. 3.

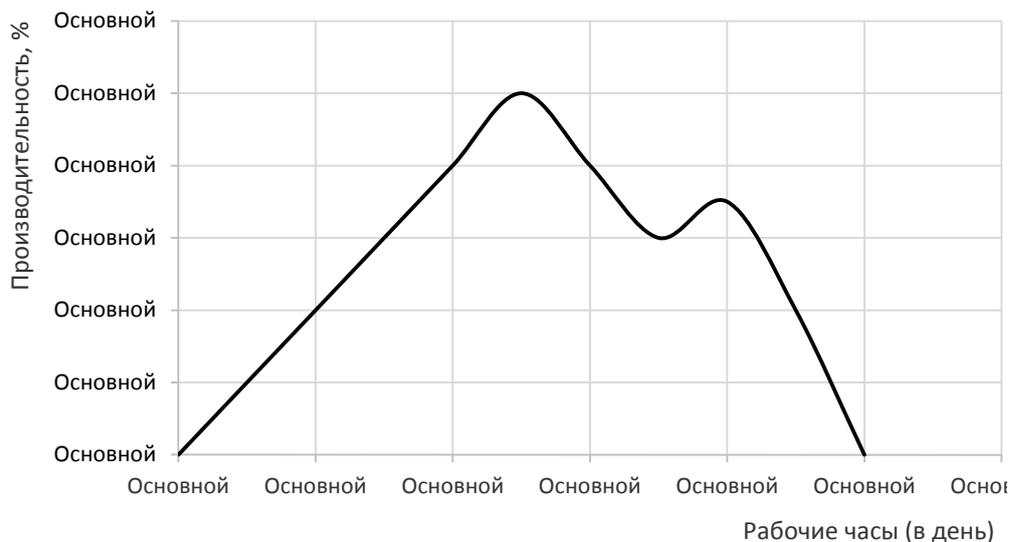


Рис. 2. График зависимости производительности от рабочих часов

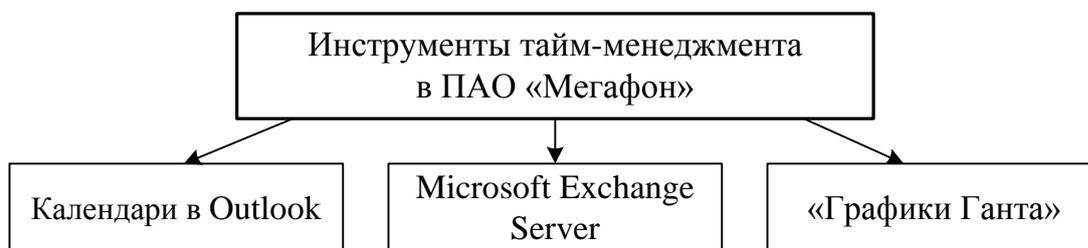


Рис. 3. Инструменты тайм-менеджмента, используемые компанией

Применение данных инструменты способствуют компании наиболее эффективному использованию трудовых и временных ресурсов.

Рассмотрим более подробно использование данных инструментов.

1. Для контроля поручений компания ПАО «Мегафон» использует ведение календарей в Outlook. Outlook – это система поручений и контроля. Поручения даются как в устной, так и письменной форме, например, электронным письмом или на бумаге. Все поручения попадают в общий список, с помощью которого отслеживаются сроки выполнения. Преимущество использования данного инструмента позволяет не потерять и не забыть поручения, так как они находятся под контролем [2].

2. Для внедрения единых стандартов тайм-менеджмента в компании используются календари и задачи, хранимые на Exchange-сервере, которые синхронизируются с мобильными терминалами. В данном приложении указываются события, назначенные на определенную дату и время. Приложением может пользоваться как сам руководитель, так и его секретарь. С помощью Exchange-сервера можно давать поручения своим подчиненным подготовить материалы для данному событию (встрече). Таким образом время распределяется наиболее рационально и используется максимально эффективно [2].

3. Следующим инструментом в применении тайм-менеджмента компанией ПАО «Мегафон» является «Графики Ганта» (рис. 4).

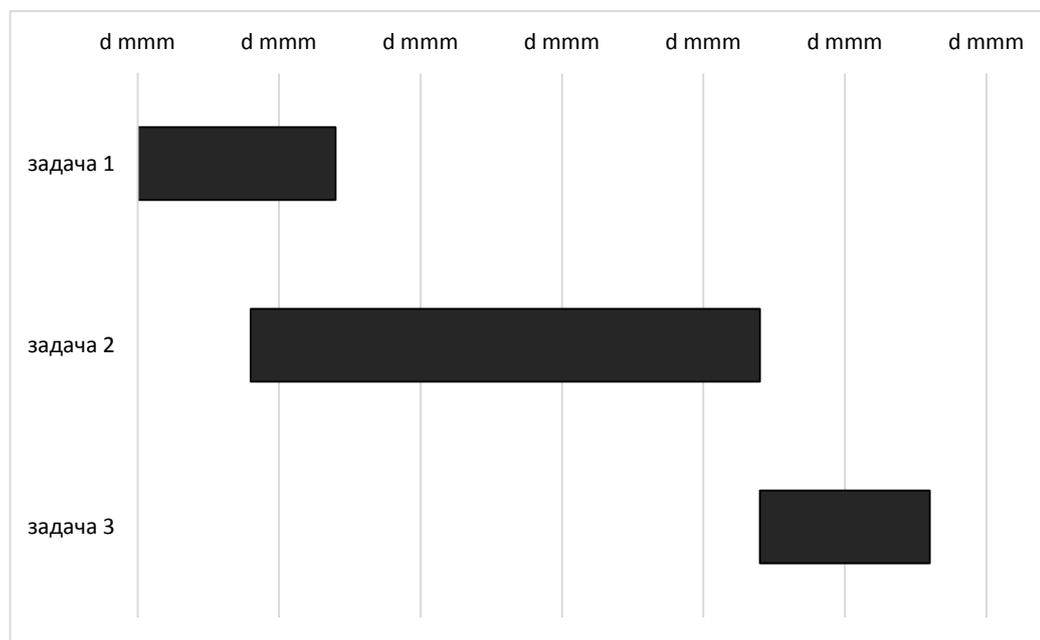


Рис. 4. «График Ганта», используемый компанией ПАО «Мегафон»

Таким образом, «Графики Ганта» применяется не только для планирования рабочего времени сотрудников в компании, но и для всего трудового процесса. График состоит из полос, которые располагаются горизонтально, вдоль по оси времени. Каждая полоса на графике представляет отдельную задачу в общем проекте, её концы – это моменты начала и завершения работы, её протяженность – это длительность работы. Вертикальной осью графика служит перечень определенных задач, стоящих конкретно перед каждым сотрудником компании [4].

Таким образом, использование оператором сотовой связи ПАО «Мегафон» данных инструментов тайм-менеджмента не только благоприятно способствует повышению уровня производительности труда и эффективности использования рабочего времени, но и повышает уровень конкурентоспособности организации в целом.

Список литературы

1. Методика тайм-менеджмента в сфере ИТ как способ повышения эффективности проектов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://scienceproblems.ru/metodika-tajm-menedzhmenta-v-sfere-it/2.html>
2. Оценка системы тайм-менеджмента ОАО «Мегафон» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://studbooks.net/1270287/menedzhment/otsenka_sistemy_taym_menedzhmenta_megafon#78
3. Тайм-менеджмент и конкурентоспособность организации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bibliofond.ru/view.aspx?id=881770>
4. Тайм-менеджмент. Секреты управления временем и качеством [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://psycabi.net/psikhologiya-samorazvitiya/kak-dobitsya-uspekha/285-tajm-menedzhment-cekrety-upravleniya-vremenem-i-kachestvom>

УДК 005.71–022.5 (470+510)

Караваяева Ю.А., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ МАЛЫМ И СРЕДНИМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВОМ В РОССИИ И КНР

В статье изложены особенности ведения малого и среднего предпринимательства в России и КНР. Приведены приоритетные направления государственной политики регулирования и поддержки малого и среднего предпринимательства.

Ключевые слова: предпринимательство, малое и среднее предпринимательство, прибыль, налоги, законы, финансовая поддержка.

Karavaeva Yu.A., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

PECULIARITIES OF MANAGING SMALL AND MEDIUM ENTREPRENEURSHIP IN RUSSIA AND CHINA

The article outlines the features of small and medium-sized businesses in Russia and China. The priority directions of the state policy of regulation and support of small and medium enterprises are given.

Key words: entrepreneurship, small and medium enterprises, profits, taxes, laws, financial support.

В своём послании Федеральному собранию от 01 марта 2018 г., президент РФ Путин выделил третий масштабный резерв экономического роста – это развитие малого предпринимательства. Сейчас Правительство осуществляет программу, по которой малый производственный бизнес может взять кредит под фактическую ставку в 6,5 % и обеспечить вклад малого предпринимательства в ВВП. Так к 2024 г. планируется увеличить этот показатель на 40 %, что обеспечит число занятых с 19 до 25 миллионов человек [1].

Экономисты Дальнего Востока отмечают, что малое предпринимательство в производственной сфере на Дальнем Востоке остается преимущественно низкорентабельным, в отраслевой структуре наибольший вес занимают предприятия торговли. Поэтому необходимо нацеливать такой бизнес на кооперацию с местными крупными компаниями, а также поддерживать его важную роль в решении проблемы занятости [2].

Предпринимательство и бизнес – это самостоятельная, инициативная деятельность отдельных граждан, осуществляемая ими на свой страх и риск под имущественную ответственность и направленная главным образом на получение экономической выгоды в форме прибыли.

Малый бизнес в России медленно и непросто, но развивается, набирает опыт и завоевывает свое место в структуре экономики, становясь органической ее частью.

Рост малого бизнеса в непростых условиях общего экономического развития России свидетельствует о его внутреннем потенциале.

Развитие малого бизнеса в России способствует:

- созданию новых рабочих мест;
- внедрению новых товаров и услуг на рынке;
- удовлетворению нужд крупных предприятий;
- обеспечению населения специализированными товарами и услугами.

Создание новых рабочих мест – это важнейший фактор, способствующий развитию малого бизнеса и стабилизации обстановки в обществе. Другая важнейшая сторона деятельности малых предприятий – это внедрение новых товаров и услуг. Достижения малого бизнеса в этой области затронули производство безопасных бритв, электронных наручных часов, вертолетов, нержавеющей стали, копировальных аппаратов и т.д.

Помимо того, малые предприятия играют важную роль в деятельности крупных корпораций, занимаясь сбытом их продукции, обслуживанием и снабжением. В России МСП создают пятую часть ВВП, в них занята лишь четверть населения. В 2016 г. из действующих 2 млн 770 тыс. малых предприятий 24,5 % (681 тыс.) были заняты в области оптовой торговли; 21,5 % (600 тыс.) – в сфере операций с недвижимым имуществом; 12 % (336 тыс.) – в строительстве; 9 % (255 тыс.) – в розничной торговле [3]. Если в Китае более 50 % экспорта приходится на МСП, то в России – не более 7 %.

В Российской Федерации складывается определенная система поддержки малого бизнеса. 6 июля 2007 г. принят Государственной Думой, одобрен Советом Федерации 11 июля 2007 г. Федеральный закон Российской Федерации от 24 июля 2007 г. № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации»[4].

Законом определены главные направления государственной поддержки и развития малых предприятий, установлены основные формы и методы государственного стимулирования и регулирования деятельности субъектов малого бизнеса. Для проведения этой работы были образованы Государственный комитет по поддержке и развитию малого предпринимательства, а затем Министерство по антимонопольной политике и поддержке малого предпринимательства.

В соответствии с принятым Законом правительство ежегодно разрабатывает Федеральную программу государственной поддержки малого предпринимательства и представляет ее на рассмотрение в Госдуму. В регионах органами исполнительной власти и местного самоуправления разрабатываются соответственно региональные, отраслевые и муниципальные программы.

В целях финансирования программ и проектов развития малого бизнеса созданы федеральный, региональные и муниципальные фонды поддержки малого предпринимательства. Ежегодное финансирование программ этих фондов осу-

ществляется за счет многих источников, включая средства федерального бюджета, региональные и местные бюджеты.

Фонды имеют право предоставлять субъектам малого предпринимательства льготные кредиты, беспроцентные ссуды, краткосрочные займы.

Законом предусмотрены налоговые гарантии: в течение первых четырех лет с момента создания малого предприятия условия его налогообложения не могут ухудшаться. Это значит, что при возможном ужесточении налогового бремени малое предприятие будет платить налоги так, как оно платило их на момент своего образования.

Законом установлено, что малые предприятия представляют статистическую и бухгалтерскую отчетность в упрощенном порядке, предусматривается возможность применения ускоренной амортизации. Если раньше ускоренная амортизация основных фондов применялась только в первые два года работы предприятия, то теперь субъекты малого и среднего предпринимательства вправе применять ускоренную амортизацию в течение всего срока деятельности предприятия. Кроме того, малые предприятия могут списывать дополнительно в качестве амортизационных отчислений до 50 % (ранее до 20 %) первоначальной стоимости основных фондов со сроком службы более 3 лет [5].

В качестве мер государственной поддержки малого и среднего предпринимательства закон предусматривает: льготные условия при кредитовании и страховании субъектов малого предпринимательства; резервирование для них доли госзаказов (не менее 15 %); участие в реализации программ и проектов в области внешнеэкономической деятельности; льготные условия при предоставлении информационной и производственно-технологической поддержки, а также переподготовке кадров [6].

Результаты внедрения перечисленных мер по развитию эффективности управления малым предпринимательством в России, можно привести на примере г. Хабаровска в период 2012–2017 гг. (таблица).

Таблица. Динамика основных экономических показателей развития малого предпринимательства в г. Хабаровске за период 2012–2017 гг. [6]

Показатель	Ед. изм.	2012 г.	2017 г.	Отношение 2017/2012 г., %
1. Количество субъектов МСБ	тыс. ед.	28,5	39,5	126,0
2. Оборот МСБ и ИП	млрд руб.	290	408	140,6
3. Доля оборота МСБ в обороте организаций по всем видам экономической деятельности	%	35,2	40,1	113,9
4. Количество занятых в сфере малого предпринимательства	тыс. чел.	105,6	122,0	115,5
5. Доля численности работающих в МСБ в экономике города	%	30,7	32,8	106,8
6. Объем налоговых поступлений в бюджет города от МСП	млрд руб.	1,97	2,13	107,9
7. Доля налоговых поступлений от субъектов МСП в бюджет города	%	34,2	34,4	100,6

Анализ показал, что рост показателей был достигнут, в том числе и за счет внедрения следующих мероприятий:

- в рамках программы развития малого и среднего предпринимательства из бюджета Хабаровска предпринимателям до 30 лет выдается субсидия в размере 100 тыс. руб. на открытие своего дела;

- в 2017 г. из бюджета города Хабаровска на поддержку предпринимателей по четырем муниципальным программам было выделено 25 млн руб. Средства получили порядка 100 предпринимателей города, причем четверть из них работают в сфере ухода и содержания детей дошкольного возраста;

- поддержка малого предпринимательства бюджетными средствами дается точно по наиболее социально значимым и интересным объектам. Всё больше акценты смещаются на обеспечение доступа к коммерческим льготным кредитам и займам; банковским гарантиями; льготному лизингу оборудования и техники;

- активизировали свою деятельность Федеральные и региональные институты поддержки и развития малого и среднего предпринимательства: Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона; Корпорация МСП; МСП Банк; Фонд развития промышленности; Группа Российского экспортного центра; Корпорация развития Хабаровского края; Фонд поддержки малого предпринимательства Хабаровского края; Краевое агентство содействия предпринимательству; Агентство содействия инвесторам и разработчикам.

Для дальнейшего развития малого предпринимательства необходимо постоянно изучать опыт его организации и управления в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (КНР, Республики Корея и Японии).

Рассмотрим некоторые особенности развития малого и среднего предпринимательства в КНР.

Сегодня сектору малого и среднего бизнеса в Китае принадлежит 65 % патентов, 75 % технических новшеств и более 80 % новой продукции Китая. На его долю приходится 46,2 % налоговых поступлений всей страны и более 50 % общего объема экспорта Китая. При этом в категорию малых предприятий с числом занятых до 100 человек относится почти 99 % предприятий и только 0,6 % относятся к средним предприятиям с количеством занятых от 101 до 999 человек [7].

Следует отметить, что китайский малый бизнес обладает такими структурными особенностями как: динамичность малого бизнеса; большой удельный вес в общем числе предприятий и в ВВП страны; ориентация на обрабатывающие отрасли и отрасли передовых технологий; открытость китайского малого бизнеса, который реализует общую стратегию экспансии внешних рынков, провозглашенную руководством Китая.

Правительство совершенствует систему размещения государственных закупок в этом секторе, занимается подготовкой квалифицированных и предприимчивых специалистов, оказывает помощь в освоении зарубежных рынков [7].

В Китае одним из способов поддержки малого предпринимательства в области предоставления гарантий субъектам малого предпринимательства является Кредитный гарантийный фонд. Успешно создаются и действуют технопарки, которые поддерживаются правительством страны, что создает предпосылки для инновационного развития. Отсутствует и проблема производственных помещений в Китае, за счёт их интенсивного строительства, а арендная плата намного меньше, чем, например, в России.

Активной поддержкой малого бизнеса занимается Китайский Центр Координации и Кооперации бизнеса (CCBCC – The China Center for Business Cooperation & Coordination) как часть Национальной комиссии по его развитию и реформированию (NDRC – The National Development and Reform Commission). Китайский Центр Координации и Кооперации бизнеса, является специальным агентством по обслуживанию малого предпринимательства и одновременно обеспечивает экономическую и технологическую кооперацию между национальными и зарубежными организациями поддержки и развития предпринимательства [7].

В Китае поддержкой малого предпринимательства занимается также и Государственный фонд развития малых и средних предприятий, который полностью финансируется государством. Основные функции фонда – это защита законных доходов малых предприятий от посягательств любых лиц и организаций, а также отстаивание прав малого бизнеса во всех сферах (льготные кредиты, налоги и т. д.).

Интересен опыт Китая в области налоговых преференций. Было создано большое количество свободных экономических зон (СЭЗ), что привлекло иностранные инвестиции и научно-технические ресурсы, были созданы фонды развития малого и среднего предпринимательства, предоставляющие льготные кредиты и гарантии потенциально успешным предприятиям.

В августе 2013 г. руководство Китая анонсировало нововведения в системе налогообложения малых предприятий страны. Согласно предложенным поправкам, представители малого бизнеса, чей месячный доход не превышает 3226 долларов, полностью освобождаются от налога на добавленную стоимость и налога на прибыль.

В настоящее время, когда быстрыми темпами идёт процесс экономической глобализации, правительство Китая считает важным увеличивать международную конкурентоспособность. По объёму производства продукции китайские предприятия занимают четвертое место в мире, а Китай становится мировым лидером. В этой связи ведётся реформирование малых и средних предприятий. В частности, в провинциях Чжэцзян и Гуандун создаются объединённые группы малых предприятий.

На сегодняшний день правительство КНР оказывает финансовую поддержку МСП, упрощает процедуру их регистрации, поощряет привлечение иностранного капитала (инвесторы работают в условиях 3-летнего льготного периода полного освобождения от налогов).

Правительство Китая несколько лет назад приняло решение переориентировать экономику страны с ресурсоемких предприятий на предприятия малого бизнеса.

Анализ особенностей ведения малого и среднего предпринимательства в России и Китае, позволяет сделать вывод о необходимости тщательного изучения опыта Китая и использование его в практической деятельности с учетом особенностей экономики России.

Список литературы

1. Основное содержание послания Президента РФ Владимира Путина федеральному собранию // Российская газета. – 1 марта 2018 г.
2. Галичанин, Е.Н. Приоритеты социально-экономической политики на Дальнем Востоке требуют научного обоснования / Е.Н. Галичанин, В.К. Заусаев, В.Т. Шишмаков // Российская газета. – № 207. – 13.09.2018 г.
3. Малый бизнес в России: статус, льготы и статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tass.ru/info/5072061>
4. Федеральный закон от 24.07.2007 г. № 209-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.) «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52144/, свободный.
5. Налоговый кодекс Российской Федерации от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ. – Режим доступа: <http://nalogovyuy-kodeks.ru>, свободный.
6. «Как и почему растёт малый бизнес Хабаровска» / Общественно-политическая газета // ЗАО «Редакция «Тихоокеанская звезда». – 16 февраля 2018 г.
7. Китай делится опытом работы с малым и средним бизнесом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://raspp.ru/events/kitay_delitsya_opytom_raboty_s_malym_i_srednim_biznesom/

УДК 339.92(51)

Карижская Д.И., Фещенко Н.В., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

РОССИЙСКИЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В ВОПРОСАХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ СО СТРАНАМИ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

Прямым следствием особенности геополитического положения российского Дальнего Востока является наличие международных и внешнеэкономических связей со странами Азиатско-тихоокеанского региона. В настоящее время существуют огромные возможности для многосторонней экономической интеграции. Распределение ресурсов, капитала, рабочей силы, рынков, технологий и доходов способствует желаемому дополнительному экономическому развитию соседствующих стран. Будущее социально-экономических отношений во многом зависит от того, насколько правильно будут определены сферы взаимной заинтересованности соседствующих стран и устранены препятствия на пути их экономической кооперации.

Ключевые слова: российский Дальний Восток, Азиатско-Тихоокеанский регион, геополитическое положение, внешнеэкономическая ориентация, международный капитал, иностранные инвестиции, банковская сфера.

Karazhskaya D.I., Feshchenko N.V., Far Eastern State
Transportation University, Khabarovsk

RUSSIAN FAR EAST IN ISSUES OF GEOPOLITICAL AND ECONOMIC RELATIONS WITH ASIA AND PACIFIC COUNTRIES

A direct consequence of the peculiarities of the geopolitical position of the Russian Far East is the presence of international and foreign economic relations with countries in the Asia-Pacific region. Currently, there are huge opportunities for multilateral economic integration. The distribution of resources, capital, labour, markets, technology, and income contributes to the wish-mu additional economic development of neighboring countries. Future socio-economic relations largely depends on how well will be determined by the scope of the mutual interest of neighboring countries and eliminated us the barriers to their economic cooperation.

Key words: The Russian Far East, The Asia-Pacific region, Geopolitical position, Foreign economic orientation, International capital, Foreign investment, Banking.

Издавна интересы России как евразийской державы, были одновременно обращены и на Запад и на Восток. Причем, с точки зрения перспектив развития, и в связи с возрастающей ролью АТР увеличивается и ценность Дальнего Востока для этого стремительно развивающегося региона.

Российский Дальний Восток традиционно является регионом с развитыми внешнеэкономическими связями. Прямым следствием особенности геополитического положения региона является наличие международных и внешнеэкономических связей со странами АТР.

Координация политики азиатских стран до недавнего времени не играла важной роли в развитии региональной экономики Дальнего Востока. Расширение масштабов торговли и инвестиций происходило в результате частных инициатив и односторонних реформ стран региона. Однако рост взаимных хозяйственных интересов стран АТР и глобальное значение характера их экономического развития вызвали необходимость координации экономической политики и послужили причиной создания межправительственного форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. На страны АТЭС приходится 30 % мирового географического пространства, половина мирового ВВП и 46 % всей мировой торговли [5, с. 60].

В настоящее время в АТР входят два субрегиона: Юго-Восточная Азия и Северо-Восточная Азия. В рамках ЮВА страны-члены АСЕАН предприняли ряд важных шагов на пути перехода к общему рынку и созданию свободной торговли, цель которой – привлечение больших объемов иностранных инвестиций путем проведения различных финансово-экономических мероприятий.

В отличие от Юго-Восточной Азии, где кооперация происходит на уровне политической гармонизации и заключается в установлении общих правил, норм и принципов, в субрегионе Северо-Восточной Азии она находится на самом низшем уровне – уровне политического диалога вследствие ряда факторов, таких как недостаток экономических инициатив, существование несовместимых хозяйственных и политических систем, изобилие лучших экономических возможностей в мире и т.д.

Несмотря на это в Северо-Восточной Азии существуют огромные возможности для многосторонней экономической кооперации. Так, распределение ресурсов, капитала, рабочей силы, рынков, технологий и доходов способствует желаемому дополнительному экономическому развитию соседствующих стран субрегиона. Будущее экономической кооперации во многом зависит от того, насколько правильно будут определены сферы взаимной заинтересованности стран и устранены препятствия на пути их экономической кооперации [4, с. 125].

Развитие любой страны в соответствии с основными стандартами научно-технического прогресса невозможно в отрыве от международного капитала. Российский Дальний Восток испытывает острую потребность в притоке иностранных инвестиций, но экономика на данной территории малопривлекательна из-за общего неблагоприятного инвестиционного климата, неустойчивого и противоречивого законодательства. Однако общая ситуация в регионе не исключает финансового и технологического сотрудничества российских предприятий с иностранными компаниями [5, с. 62].

К сожалению одной из приоритетных сфер деятельности иностранного капитала является отрасль топливно-энергетического комплекса, куда вложения могут быть более реальными и прибыльными. В этой сфере вполне вероятны масштабные соглашения о совместно бизнесе на основе принципа «раздела продукции». Участие в этих проектах может открыть большие возможности для этой отрасли.

На сегодняшний день проблема иностранных инвестиций связана больше со структурой и эффективностью их последующего использования, чем с объемом. Так в последние годы, более половины иностранных инвестиций приходилось на европейскую часть страны. Это объясняется наличием развитого диверсифицированного производственного потенциала, насыщенностью институтами рыночной инфраструктуры, сравнительно высокой обеспеченностью финансовыми и материальными ресурсами и преимущественно федеральной поддержкой.

Одна из причин, вызывающая проблемы национально-региональных промышленно-производственных структур, заключается в недостатках региональной политики по привлечению иностранного капитала и, прежде всего, по вопросам страхования экономико-финансовых рисков, валютного запаса, гарантий, безопасности инвесторов, а также в недостатке социально-экономической информации.

Привлечение иностранного капитала может стать очень важным для Дальнего Востока. Однако для сохранения самостоятельности отечественной экономики нельзя допустить, чтобы приток иностранного капитала сопровождался образованием иностранных анклавов в отечественной промышленности.

Для сбалансированного развития рыночных партнерских отношений необходимы последовательные решения в изменении отраслевой структуре иностранных инвестиций, которые могут быть обеспечены только на основе рациональной федеральной и региональной политики, с применением налоговых и таможенных льгот, предоставляемых иностранным партнерам, вкладывающим капитал в экономику региона. Для этого необходимо создание законодательной базы, нужна разумная государственная политика в области внешнеэкономических отношений, базирующиеся на конкретной экономической ситуации [4, с. 126].

Оценка реальных возможностей усиления внешнеэкономической ориентации Дальнего Востока базируется на оценке потенциальной готовности зарубежных партнеров принять в качестве равноправного партнера российский Дальний Восток и на оценке готовности самого Дальнего Востока выступить таким партнером.

Еще одним направлением сотрудничества может стать банковская сфера, которая имеет значительно больший масштаб, чем аналогичные отношения в промышленных областях. Развитию международной кооперации банков способствует сама специфика банковского дела: однородность, взаимозаменяемость и взаимодополняемость банковского «продукта»; географическая мобильность кредитования, его масштабы и т.д. [4, с. 127].

Особенности становления стран АТР предопределили формирование внутрисубрегиональных коопераций финансово-банковской систем, таких как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Азиатский банк разви-

тия. АСЕАН, как финансовая корпорация, создана для активизации частного капитала в странах – членах этой организации, содействию в координации их инвестиционной политики и развитию взаимного сотрудничества. Азиатский банк развития учрежден по решению Экономической комиссии ООН для содействия экономическому развитию стран Азии и Дальнего Востока (ЭКАДВ) посредством инвестиций, финансово-кредитной и технической и помощи.

Вхождение российской банковской системы и ее региональных секторов в одну из подобных коопераций, при выполнении определенных условий, вполне возможно. Потенциал экономики российского Дальнего Востока и банковских структур таков, что позволяет поддерживать на определенном уровне сотрудничество с банками АТР [5, с. 64].

Таким образом, геостратегический статус Дальнего Востока в АТР в силу его географического положения, сырьевой базы, научно-производственного потенциала еще до конца не утрачены. И вопрос стоит в том, чтобы научиться их использовать во благо как ныне живущих, так и последующих поколений россиян.

Список литературы

1. Фещенко, Н.В. Механизм формирования и реализации региональной социальной политики : моногр. / Н.В. Фещенко. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2008. – 120 с.
2. Фещенко, Н.В. Вопросы экономического управления процессами инновационного развития территорий опережающего развития / Н.В. Фещенко // Актуальные вопросы проектного и процессного менеджмента : тр. Всерос. науч.-практ. конф. ученых транспортных вузов и представителей академической науки, 10–12 декабря 2014 г. / под ред. С.Н. Третьяка. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2014. – 330 с. С. 272–276.
3. Фещенко, Н.В. Региональные кластеры и вопросы их организации как условие повышения конкурентоспособности региона / Н.В. Фещенко // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы : матер. Всерос. науч.-практ. конф. с между-нар. участием, 21–22 октября 2015 г. В 3 т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2015. – 286 с. – С. 258–263.
4. Фещенко, Н.В. Российский Дальний Восток в вопросе экономических связей Азиатско-Тихоокеанского региона / Н.В. Фещенко // Дальний Восток на перекрестке культур : матер. Всерос. науч. конф. с международным участием. Хабаровск, 19–20 мая 2016 г. В 2 т. Т. 2 / под ред. Ю.М. Сердюкова, С.А. Кудрявцева, О.А. Рудецкого. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2016. 168с.: ил. С.125-129.
5. Фещенко, Н.В. К современной модели экономической интеграции российского Дальнего Востока и стран Азиатско-Тихоокеанского региона / Н.В. Фещенко // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2016. – № 4 (52). – С. 60–64.

УДК 504.06:502

Катин В.Д., Елисеев Г.Г., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

К ПРОБЛЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ОХРАНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье определены цель и задачи управления охраной окружающей природной среды на железнодорожном транспорте. Приведена характеристика системы управления охраной природной среды на предприятиях железнодорожного транспорта и рассмотрены методы и принципы экологического менеджмента на транспорте.

Ключевые слова: охрана окружающей среды, управление, железнодорожный транспорт, экологическая безопасность, принципы и методы управления, комплексный и системный подходы, эффективность управления.

Katin V.D., Eliseev G.G.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

ON THE PROBLEM OF ENVIRONMENTAL MANAGEMENT IN RAILWAY TRANSPORT

The article defines the purpose and objectives of environmental protection management in railway transport. The characteristic of the system of environmental management at the enterprises of railway transport is given and the methods and principles of environmental management in transport are considered.

Key words: environmental protection, management, railway transport, environmental safety, principles and methods of management, integrated and systematic approaches, management efficiency.

Известно, что под охраной окружающей среды (ООС) понимаются целенаправленные организационно-технические мероприятия по сохранению окружающей природной среды и рациональному использованию природных ресурсов. Управление ООС является сложным процессом, призванным направлять деятельность людей на выполнение поставленных целей по ООС, рациональному использованию природных ресурсов, обеспечению экологичности технических систем железнодорожного транспорта (ЖДТ), регулированию и координации деятельности железнодорожников в направлении сохранения равновесия в природной среде. Управление ООС является функциональной целевой подсистемой управления ЖДТ в целом и подчиняется общим принципам выработки и реализации управленческих решений.

На ЖДТ приоритетными задачами в области ООС являются [1]:

- последовательное проведение работ по сохранению природы, её ресурсов, и улучшению состояния природных комплексов, исходя из необходимости обеспечения благоприятных условий для жизнедеятельности людей;
- обеспечение рационального природопользования и ООС как неотъемлемой составной части экономического и социального развития объектов ЖДТ;
- повсеместное обеспечение благоприятного санитарного и экологического состояния окружающей среды в районах расположения объектов ЖДТ;
- уменьшение загрязнения атмосферного воздуха токсичными продуктами сгорания от транспортных средств, котельных и печных установок, работающих на различных видах топлива;
- недопущение превышения допустимых уровней шума и вибраций, отрицательно влияющих на среду обитания людей;
- снижение объёма применения вредных химических веществ и материалов на объектах ЖДТ, которые, при определённых условиях их накопления в природных комплексах, отрицательно воздействуют на биологические и геохимические процессы в природной среде;
- снижение аварий и катастроф при перевозке опасных грузов и нефтепродуктов и др.

Управлять большими природными системами очень сложно. От качества управления ООС зависит экологическая безопасность, сохранение природы и её ресурсов. Политика компании ОАО «РЖД» в сфере ООС нацелена на минимизацию ущерба, наносимого окружающей природной среде. В компании постоянно совершенствуется система управления деятельностью по охране природы, обеспечивающая претворение в жизнь возрастающих экологических требований государства [2, 3].

Предприятия ЖДТ проводят природоохранные мероприятия, обеспечивая эффективное использование и воспроизводство природных ресурсов, тем самым защищая природу от загрязнения. Для охраны природной среды от отрицательного воздействия различных видов деятельности ЖДТ разрабатываются долговременные программы по ООС. В основу их разработки положены следующие принципы [1]:

- обеспечение перехода на малоотходные и безотходные технологии, в том числе и в процессах сжигания топлива в котлах и печах;
- поэтапное снижение до ПДК вредных веществ в атмосферном воздухе, выбрасываемых производственно-отопительными котельными и печными установками;
- проведение экологической экспертизы всех строящихся, реконструируемых и функционирующих объектов ЖДТ;
- разработка эффективного механизма по управлению рациональным природопользованием;

– широкое применение нормативов экологических платежей за природные ресурсы и за загрязнение окружающей среды, в том числе атмосферного воздуха и поверхностных вод;

– увеличение строительства природоохранных объектов и газоочистных установок, включая золо- и пылеулавливающие устройства, и водоочистные сооружения;

– оснащение предприятий ЖДТ приборами и аппаратурой для метрологического обеспечения деятельности по ООС.

В настоящее время в ОАО «РЖД» разработана Программа повышения экологической ответственности и на деле реализуется Экологическая стратегия на период до 2018 г. и на перспективу до 2030 г. [4]. Целью стратегии является реальное снижение к 2030 г. нагрузки на окружающую среду от ЖДТ в 2 раза и приоритет «зелёных технологий».

Система управления ООС – это часть общей системы управления предприятием. Компоненты системы управления окружающей средой должны неразрывно сочетаться со всеми компонентами общей системы управления предприятия, включая систему качества. К основным элементам системы управления окружающей средой на любом предприятии относятся [5]:

- экологическая политика предприятия;
- экологические аспекты планирования;
- внедрение и функционирование;
- оценка жизненного цикла;
- система управления экологической безопасностью.

Каждый из названных элементов подробно регламентирован в ГОСТ Р ИСО 14000. Следует отметить, что стандарты серии ИСО 14000 по своему содержанию соответствуют современному уровню развития мировой системы хозяйствования. Кроме того, они направлены на поддержание мер по ООС и предотвращении её загрязнения.

Особо отметим, что система стандартов ИСО 14000 ориентирована не на количественные параметры (объём выбросов, концентрация вредных веществ и др.) и не на технологии (требование использовать «наилучшую доступную технологию»). Основным предметом регулирования данных стандартов является система экологического менеджмента. Согласно имеющимся данным [5], система стандартов ИСО 14000 обеспечивает уменьшение неблагоприятных воздействий на окружающую среду на трёх уровнях: организационном, национальном и международном.

Что касается предприятий ЖДТ, то среди общесистемных принципов построения систем управления ООС следует назвать следующие [1, 5]:

- комплексность, под которой понимается построение управления таким образом, чтобы оно охватывало все области и вопросы, связанные с ООС и рациональным использованием природных ресурсов;
- делимость, т.е. необходимость расчленения общей структуры управления на элементы, вытекающие из целевых функций управления и его обеспечения;

- формирование уровней организационно-функциональной структуры управления;
- целенаправленность, т.е. чёткое формулирование целевых функций по управлению ООС и распределению их между структурными подразделениями железных дорог и их объектов;
- замкнутость цикла управления, т.е. осуществление систем управления полного цикла управленческой деятельности;
- экономическая целесообразность и обязательность плат за природные ресурсы и загрязнение природной среды:
- неотвратимость всех видов ответственности за вред, причинённый природной среде;
- обязательность экологической экспертизы деятельности, связанной с воздействием на природу.

Экологическая безопасность на ЖДТ обеспечивается за счёт комплексного и системного подхода к решению задач ООС. При этом комплексное обеспечение экологической безопасности достигается за счёт:

- включения вопросов ООС и рационального использования природных ресурсов в строительную, конструкторскую и технологическую документацию на стадии проектирования железных дорог и их объектов;
- обеспечения экологически чистыми оборудованием, сырьём, средствами защиты окружающей среды предприятий ЖДТ;
- соблюдения требований и норм ООС на стадии функционирования железных дорог и их объектов;
- обеспечения исправной работы средств и устройств для очистки промышленных выбросов.

Системный подход к решению проблем ООС и рационального использования природных ресурсов предусматривает: нахождение возможных эффективных вариантов решений по охране природы; определение последствий внедрения каждого из возможных вариантов решений на окружающую среду; применение объективных критериев, которые позволяют установить предпочтительность одного решения перед другим по улучшению состояния природных комплексов; оптимизацию принимаемых решений по заданным экологическим критериям.

В общем случае управление ООС можно рассматривать как систему, состоящую из определённых структурных элементов: органов управления разных уровней; объектов управления; входов в систему и выходов из неё, а также связей и отношений. Каждый элемент системы обладает свойствами делимости. Степень делимости элементов системы зависит от их сложности и иерархической структуры. Деление общей системы на подсистемы необходимо осуществлять с учётом дробности, позволяющей проводить их изучение и анализ, устанавливать связи и отношения, возможности существования и равновесия при возмущающих факторах ЖДТ.

Каждому отрезку времени соответствует то или иное состояние элементов окружающей среды. Система управления находится в непрерывном развитии, поэтому надо знать влияние элементов системы в отдельные промежутки времени на состояние окружающей среды.

Входом в систему является искусственная и природная среда (воздух, вода, земли, топливо, минеральные и биологические ресурсы, люди, животный и растительный мир и др.). Выход из системы, ввиду функционирования железных дорог, отличается от входа наличием готовой продукции и выбросов. Отклонения природной среды на выходе не должны выбиваться за пределы, когда природа начинает деградировать. На выходе из системы должны быть ограничения по загрязнению природы и обязательной очистке промышленных выбросов.

Объектами управления ООС являются природные и искусственные комплексы и все процессы, функционирующие на ЖДТ, потребляющие природные ресурсы, топливо, воду, воздух и загрязняющие окружающую среду.

Существенное значение в управлении состоянием окружающей среды имеют связи и отношения. Связи между элементами определяют эффективность функционирования системы управления и порядок включения элементов системы в процесс управления состоянием природных комплексов за счёт регулирования производственной и хозяйственной деятельности железных дорог. Они являются важнейшим компонентом, обеспечивающим воздействие на структурные элементы системы с позиций ООС.

Окружающая среда является вероятностным объектом управления. Часто очень трудно предугадать, какие последствия могут вызвать те или иные воздействия деятельности объектов ЖДТ на природную среду. Эффективность системы управления ООС может быть обеспечена тогда, когда наряду с вертикальной системой управления будет существовать и действовать горизонтальные системы территориального управления.

Управление ООС осуществляется на тех же принципах, что и управление производственной деятельностью на объектах ЖДТ. Среди главных принципов управления ООС следует назвать научность, единство действий по производственной и природоохранной работе, применение материального и морального стимулирования, компетентность в области охраны природы, отчётность по видам природоохранной деятельности, ответственность за соблюдение природоохранных законодательных актов.

Успешное управление ООС на ЖДТ во многом зависит от координации производственной деятельности структурных подразделений железных дорог, взаимодействия их по достижению необходимых результатов в области снижения вредного влияния производственной деятельности на окружающую среду, от проведения работ по рациональному расходованию природных ресурсов.

Задачи в области ООС решаются с помощью экономических, социально-психологических, организационно-технических методов управления, которые подробно изложены в монографии [6].

По нашему мнению, результаты управления можно определять либо по прямым оценкам изменения состояния природных комплексов, либо косвенно через здоровье и продолжительность жизни людей. Процесс управления ООС нельзя отделять от управления производственной деятельностью объектов ЖДТ.

В заключение отметим, что процесс управления ООС включает в себя: определение стратегических и краткосрочных целей; оценку природных и человеческих ресурсов; нахождение альтернативных вариантов достижения намеченных целей; обоснование и принятие оптимальных решений в соответствии с целями охраны природы и на базе имеющихся ресурсов; оценку социальных, экономических и экологических последствий осуществления принятых решений; реализацию решений по природопользованию и ООС; а также корректировку принятых решений исходя из их проявляющихся последствий [1, 6].

Список литературы

1. Маслов, Н.Н. Охрана окружающей среды на железнодорожном транспорте / Н.Н. Маслов, Ю.И. Коробов. – М. : Транспорт, 2007. – 238 с.
2. Катин, В.Д. Охрана окружающей среды в транспортной отрасли / В.Д. Катин, Л.П. Майорова. – Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2015. – 195 с.
3. Катин, В.Д. Повышение экологической безопасности на транспорте / В.Д. Катин, М.Х. Ахтямов. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2017. – 176 с.
4. Гапанович, В.А. Охрана окружающей среды в ОАО «РЖД» / В.А. Гапанович // Техносферная и экологическая безопасность на транспорте : матер. IV междунар. науч.-практ. конф. – СПб. : ПГУПС, 2014. – С. 7–11.
5. Сорокин, Н.Д. Охрана окружающей среды на предприятии / Н.Д. Сорокин. – СПб. : Интеграл, 2009. – 672 с.
6. Катин, В.Д. Повышение экологичности печей и котлов при управлении сжиганием топлива и снижении вредных выбросов / В.Д. Катин, Г.Г. Елисеев, Г.Б. Перов. – Хабаровск : ТОГУ, 2018. – 186 с.

УДК 658.336

Комарова В.В., Милая А.В., Зорькина Ю.И., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ПОДГОТОВКА КАДРОВОГО РЕЗЕРВА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА

В статье рассматриваются значение, проблемы, особенности, а также направления подготовки и формирования кадрового резерва Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» на базе Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

Ключевые слова: персонал, кадровый резерв, компетентностный подход, подготовка и переподготовка кадров, повышение квалификации, управление персоналом.

Komarova V.V., Milaia A.V., Zorkina Y.I.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

TRAINING A PERSONNEL RESERVE FOR RAILWAY INDUSTRY OF THE FAR EASTERN REGION

The article discusses the importance, problems, features, as well as areas of training and formation of personnel reserve of the far Eastern railway – a branch of JSC «Russian Railways» on the basis of the far Eastern state University of Railways.

Key words: personnel, personnel reserve, competence approach, training and retraining, advanced training, personnel management.

Современные российские компании всё больше внимания уделяют поиску наиболее эффективных способов подготовки кадрового резерва. Компании заинтересованы и способствуют профессиональному росту своих сотрудников на всех уровнях управления. Жёсткая конкуренция практически в любом виде бизнеса требует от руководителей новой формации способностей в сжатые сроки освоить новый участок работы и обеспечить эффективное решение стоящих перед ними задач и при необходимости занять руководящие должности различного уровня.

Начинать формирование кадрового резерва следует с составления прогноза предполагаемых изменений в организационно-штатной структуре. Не существует резервистов, пригодных для заполнения любой вакансии. Резерв формируется по категориям должностей, требующих заданного уровня знаний, компетенции, квалификации, а также определенного стиля работы. Затем необходимо определить ключевые должности и сформировать резерв для всех руководящих должностей вне зависимости от того, планируется ли замена сотрудников.

В настоящее время компании разрабатывают и создают специальные системы подбора, развития и перемещения будущих руководителей и рассматривают формирование кадрового резерва как стратегически важную задачу (рис. 1). Кадровый резерв – это группа руководителей и специалистов, обладающих способностью к управленческой деятельности, отвечающих требованиям, предъявляемым должностью того или иного ранга, подвергшихся отбору и прошедших систематическую целевую квалификационную подготовку.

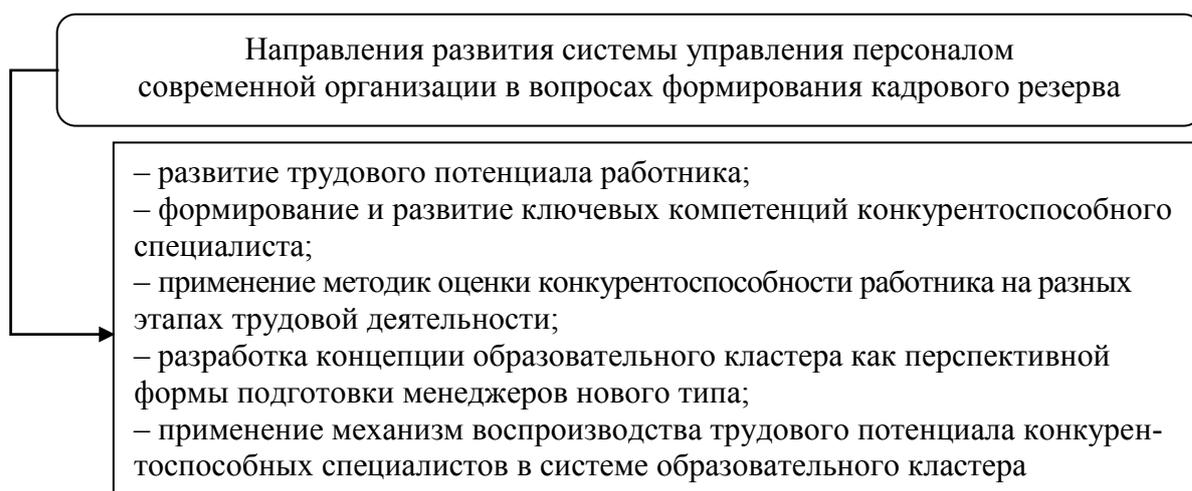


Рис. 1. Направления развития системы управления персоналом в современной организации

Наличие кадрового резерва позволяет заранее на плановой основе, по разработанным программам готовить кандидатов на вновь создаваемые и подлежащие замещению вакантные должности, эффективно организовать обучение и стажировку специалистов, включенных в резерв, рационально их использовать на различных направлениях и уровнях в системе управления.

Сильные стороны кадрового резерва можно представить следующими характеристиками:

а) *репутация* – уже одно пребывание в кадровом резерве воспринимается как «визитная карточка» резервиста;

б) *гарантия* – дающая основание полагать, что в резерв были отобраны лучшие претенденты на руководящие должности;

в) *уверенность* – что, во время пребывания человека в кадровом резерве с ним проводилась нужная работа и в качественном отношении, он может рассматриваться как самый лучший кандидат на замещение должности;

г) *профессиональное ожидание* – предположение, что выходец из кадрового резерва обладает необходимым и достаточным объемом знаний, умений и навыков, в силу чего легко будет справляться с должностными обязанностями;

д) *перспективность актива* – подразумевает, что прошедший через кадровый резерв человек долго будет оставаться перспективным работником.

Слабые стороны кадрового резерва могут проявляться в следующем:

- а) *негибкость* к запросам реальных сфер деятельности;
- б) *необъективность* в вынесении решения о включении малопригодного человека в состав резерва;
- в) *формализм* в определении индивидуальных планов подготовки, не дающий реального приращения знаний, умений и навыков;
- г) *патернализм* при использовании выходцев из кадрового резерва;
- д) *субъективизм* в вынесении решения о рациональности использования резервиста.

Сегодня, для успешной работы, в первую очередь, необходимы профессиональные компетенции, которые первоначально формируются в ВУЗе, но, как показывает практика, личностные компетенции не менее важны, а иногда играют даже основную роль в достижении карьеры. Под профессиональными компетенциями понимается способность успешно действовать на основе практического опыта, умения и знаний при решении задач профессионального рода деятельности. Под личностными компетенциями понимается набор психологических качеств, обеспечивающих эффективное поведение человека в определенной деловой ситуации (например, «лидерство», «стрессоустойчивость» и т.п.). Исходя из выше сказанного, можно сделать вывод, что в основе повышения уровня конкурентоспособности работника лежит развитие у него не только профессиональных, но и личностных (ключевых) компетенций (рис. 2).

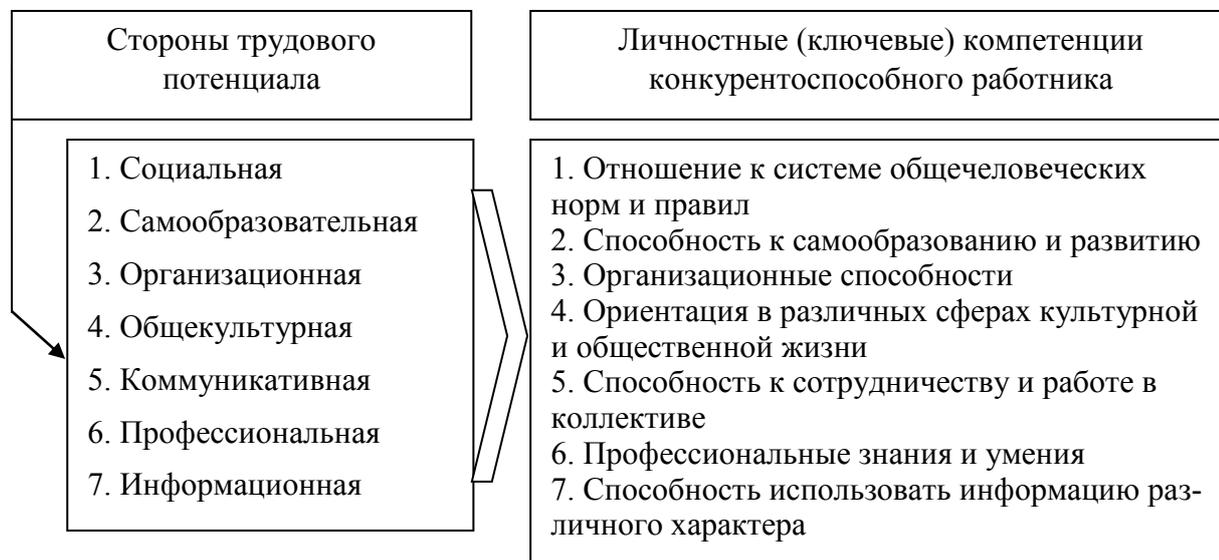


Рис. 2. Аспекты развития конкурентоспособности работника

ОАО «РЖД» является крупнейшей развивающейся и интегрирующей компанией в мировую транспортную систему. Формирование кадровой политики, отвечающей требованиям экономики, остаётся приоритетной задачей HR-блока ОАО «РЖД». В трудовых коллективах поддерживается социальная стабильность. Кадровый состав компании сбалансирован, сохраняется оптимальное соотношение

возрастного состава (персонал в возрасте до 35 лет составляет более 42 % штата компании), растёт доля работников с высшим образованием (30 %). Списочная численность ОАО «РЖД» составила 791,9 тыс. человек. Показатель укомплектованности кадров – 99,5 %. Текучесть кадров умеренная – 5,5–5,6 %. Индексы удовлетворённости – 65,8 и вовлеченности персонала – 50,6 остаются на стабильном уровне.

Для формирования работоспособной, ориентированной на развитие команды требуется повышение уровня компетенций первой группы менеджеров в области ведения бизнеса, а второй группы – в области знания предметной области их работы, т.е. технологических и нормативных особенностей железнодорожного транспорта. При этом и для первой, и для второй группы менеджеров необходимо повышение уровня знаний в области стратегий компании, ее корпоративной культуры, особенностей работы с трудовым коллективом, проектном и процессном управлении. Это относится и к руководителям дочерних обществ и внутренних бизнес-единиц.

Приоритетным направлением кадровой работы ОАО «РЖД» является совершенствование подходов к формированию, подготовке и переподготовке резерва руководящих кадров. Разработанная система Единых корпоративных требований (ЕКТ) позволила значительно минимизировать субъективность в подходе к назначению кандидатов на должность и повысить действенность кадрового резерва. ЕКТ – это система требований, в соответствии с которой, работа каждого работника ОАО «РЖД» оценивается или может быть оценена в 4-х направлениях: оценка в рамках Модели корпоративных компетенций ОАО «РЖД», оценка профессиональных компетенций, результативность и опыт работы работников, а также их потенциал и мобильность. Модель корпоративных компетенций ОАО «РЖД» внедрена и активно используется, в соответствии с этим направлением ЕКТ оценка осуществляет замер деловых и управленческих качеств работников в зависимости от уровня их должности. Корпоративные компетенции показывают, как ценности бренда и стратегические приоритеты ОАО «РЖД» должны проявляться в поведении работников. Иными словами, корпоративные компетенции описывают ожидания к управленческому стилю руководителей. Профессиональные компетенции подразумевают оценку профессионально-технических знаний и навыков, необходимых работнику для успешного решения специфичных профессиональных задач в конкретной экспертной области. В направлении «Потенциал и мобильность», оценка осуществляется самим оцениваемым (самооценка) и его руководителем на предмет обучаемости оцениваемого, его способности к развитию, а также готовности к переезду в случае кадрового назначения. Замеры этих критериев также уже разработаны и применяются в ОАО «РЖД». Результативность и опыт работы – тоже уже используемая в Компании оценка, подразумевающая оценку руководителем результатов деятельности работника (успешность работника в достижении рабочих целей и задач, его профессиональный и управленческий опыт).

Дальневосточная железная дорога имеет многолетнее тесное сотрудничество с ДВГУПС. Выпускники университета являются кадровой основой Дальневосточной магистрали.

В мае 2016 г. в Институте дополнительного образования Дальневосточного государственного университета путей сообщения совместно со Службой управления персоналом Дальневосточной железной дороги был начат пилотный проект по программе подготовки резерва руководящих кадров 2 уровня. Программа направлена на формирование эффективного стиля руководства предприятия, основанного на лидерских качествах руководителя. Программа разработана в соответствии с требованиями компетентностного подхода к руководящим кадрам 2 уровня.

За два года, 2016–2018, 109 руководителей состоящих в кадровом резерве прошли обучение по новой программе подготовки кадрового резерва, разработанной по стандартам Корпоративного университета ОАО «РЖД» и адаптированной под особенности Дальневосточного региона. Ранее такое обучение можно было пройти только в Москве на базе Корпоративного университета ОАО «РЖД». Программа включает 2 этапа. Система обучения слушателей значительно отличается от принятой традиционной системы подготовки слушателей на различных курсах, чтение лекций – сдача зачетов (экзаменов). Программа основана на современных интерактивных методах и включает проведение мини-лекций, бизнес-тренингов, решение кейсов, бизнес-игр, группового общения в процессе. Программа включает изучение теоретического материала и практическое применение полученных знаний при помощи теории игр, и активном обсуждении представленного материала по темам программы.

На заключительном 2 этапе были разработаны и представлены проекты команд (резерва руководящих кадров) по разнообразной актуальной тематике развития Компании ОАО «РЖД», включающей вопросы: развития персонала, адаптации молодых руководителей, дальнейшего развития системы обучения (переподготовки) резерва руководящих кадров, привлечения молодых специалистов, и оценки показателей «Ассесмент-центр» и др.

Резерв руководящих кадров после прохождения обучения приобрел следующие знания:

- знание компетентностного подхода в области развития эффективности руководителя,
- знание инструментов эффективного управления персоналом и финансового менеджмента,
- понимание подходов к формированию стратегии ВУЗа и создание ключевых показателей эффективности, позволяющих реализовывать стратегию, понимание клиентоориентированной среды,
- умение выстраивать эффективные коммуникации в процессе внедрения изменений в организации.

В настоящее время, в рамках Корпоративного университета ОАО «РЖД» реализуется три целевые программы для руководителей 1-го и 2-го уровней руководства («Корпоративный лидер», «Корпоративный менеджмент» и «Корпоративная стратегия») и более 150 специализированных программ. С момента основания Корпоративного университета и на сегодняшний день уже обучено

более 20 тыс. руководителей. И теперь руководством компании обозначена необходимость развития компетенций не только у руководителей 1-го и 2-го уровней, но и для линейного менеджмента. Компания активно формирует кадровый резерв на всех уровнях руководства, что и стало ключевой предпосылкой появления программы «Корпоративный лидер. Основы управленческой эффективности». Начиная с июля 2018 г. на базе ДВГУПС начал реализовываться пилотный проект «Корпоративный лидер. Основы управленческой эффективности». На сегодняшний день по данному проекту прошли обучение более 250 человек, а до конца 2018 г. должны пойти обучение 550 человек всего. Проект разработан на долгосрочную перспективу. Планируемый срок реализации проекта подготовки руководящих кадров 3 уровня «Корпоративный лидер. Основы управленческой эффективности» 5 лет.

Однако, следует отметить, что при наличии положительных моментов и достигнутых результатов обучения кадрового резерва существуют и некоторые проблемы. Так следовало бы увеличить срок обучения и закончить обучение, как принято в ведущих российских компаниях, изучением зарубежного опыта стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, из-за ограниченного времени обучения много вопросов осталось за рамками программы. Это возможно изменить, применив систему переподготовки кадров, включающую получение диплома по программе 270–550 часов.

Список литература

1. Кови, С.Р. 7 навыков высокоэффективных людей / С.Р. Кови. – М. : Попурри, 2003.
2. Пеннингтон, Р.Дж. Да здравствует результат! Роль корпоративной культуры в конкурентной борьбе / Р.Дж. Пеннингтон. – М. : Омега-Л, 2008.
3. Темплар, Р. Правила менеджмента: Как ведут себя успешные руководители / Р. Темплар. – М. : Альпина Паблишер, 2006.
4. Гоффи, Р. Почему люди должны следовать за вами? / Р. Гоффи, Г. Джонс. – М. : Манн, Иванов и Фербер, 2008.
5. Модель корпоративных компетенций ОАО «РЖД», утверждённая протоколом заседания комитета по имиджу и рекламе № КР-2 от 29 июня 2010 г.

УДК 334.021.1

Кондратьева О.Л., МБОУ СОШ № 44, г. Хабаровск

Разумовская М.И., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВА СЕТЕВОЙ ИНТЕГРАЦИИ ПО ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ПРОГРАММАМ

Сетевая интеграция в общем образовании обусловлена сочетанием отраслевого и ресурсного подхода. В дополнение к ним предложен процессный подход. Рассмотрены процессы сетевой интеграции по образовательным программам и установлены области преобразования ресурсов её участников. Раскрыто основное содержание моделирования экономических и динамических возможностей общеобразовательной организации и её социальных партнёров.

Ключевые слова: сетевая интеграция, образовательные программы, моделирование организационных систем.

Kondrateva O.L., Secondary school № 44 Russia, Khabarovsk

Razumovskaya M.I., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

MODELING NETWORK INTEGRATION SPACE FOR EDUCATIONAL PROGRAMS

Network integration in General education is due to a combination of industry and resource approach. In addition, a process approach is proposed. The processes of network integration on educational programs are considered and areas of transformation of resources of its participants are established. The main content of modeling of economic and dynamic opportunities of educational organization and its social partners is revealed.

Key words: network integration, educational programs, modeling of organizational systems.

Как известно, субъектно-объектные отношения, которые имеют место в сфере общего образования по поводу воспитания и обучения детей и подростков, подлежат регулируемому воздействию. Инструменты регулирования организационной интеграции российской сферы общего образования имеют преимущественно нерыночный характер. Набор таких инструментов обусловлен сочетанием отраслевого подхода (взгляд «извне вовнутрь») и ресурсного подхода (взгляд «изнутри вовне»). Для сетевой интеграции есть необходимость использовать процессный подход в дополнение к ним. Применительно к моделированию сетевых взаимодействий на территориально локализованных рынках услуг общего образования вместе они позволяют системно исследовать: про-

цессы и механизм реализации взаимодействий в виде деловых услуг партнёрам и обучающимся; людей, их меняющиеся представления и ожидания, а также усилия руководства организаций по реализации деловых услуг; технологии и приспособление к ним, поддержание масштабов совместной деятельности.

Согласно аргументации О. Уильмсона [7, 8] и других последователей научных воззрений Р. Коуза [5, 6] сети строятся сознательно тем субъектом цепочки создания ценности для потребителя, который имеет наиболее важные активы. Инициатор вовлекает в сетевые взаимодействия наиболее выгодных деловых партнёров с известной целью – адаптация к рынку путём оперативной координации ресурсов и компетенций. Партнёры должны быть настроены не столько на наращивание расходов, сопряжённых с ростом отдельно взятого участника сети, сколько на увеличение рыночного потенциала для всех. Изменение потенциала происходит в связи с возрастанием потребительской стоимости продуктов труда, предлагаемых на рынке. В этой связи основное содержание работ в сети определяет синхронизация процессов в трёх областях преобразования ресурсов – предметной, квазиорганизационной и институциональной. Поэтому методология процессного управления является центральной для исследования сетевых взаимодействий в пространстве территориально-локализованного рынка услуг общего образования.

При моделировании организационных систем интеграции в фокусе внимания оказываются следующие процессы:

- производственные процессы (система элементов и ресурсы: люди и их специфические свойства, капитал, материалы, технология и информация), обеспечивающие удовлетворение актуализированного запроса внешней среды;
- организационные процессы монетизации субъектами хозяйственной деятельности ценности (товар или услуга), создаваемой совместно по запросу внешней среды (потребителя);
- процессы регулирования взаимных требований субъектов (физические или юридические лица, либо их совокупность), связанных общими задачами в части достижения желаемого результата или цели за ограниченное время и требуемые ресурсы.

Авторы настоящей работы исследовали производственные процессы непосредственного преобразования привлеченных ресурсов (внутренних и внешних) в образовательную услугу. Они сравнительно редко оказываются в поле зрения учёных-экономистов (например, компании-сети или деловые сети по Е.П. Каплиной; частично и жёстко интегрированные модели сетевой организации по О.Ю. Мичуриной; сетевые организации с учётом стадий производственного процесса, а также комбинированные структуры по А.Н. Асаул и др.). Считается, что к желаемому порядку приводится в первую очередь материальный аспект воплощения требования (спроса) внешней среды с учётом технологических возможностей. И основой тому служат: разработка стандартов и контроль их исполнения, функционирование системы обеспечения качества.

Принимая во внимание сказанное выше, необходимо рассматривать ещё и специфичность активов (ресурсов и компетенций), используемых в образовательном процессе и частоту приёма на образовательные программы в качестве основных характеристик услуг общего образования. По существу, это есть те самые характеристики, которые предложил О. Уильямсон для классификации трансакций [2, с. 689]. В общем образовании неспецифические активы применяются при реализации общепедагогической технологии, ориентированной на обычные образовательные программы. Тогда как специфические активы используются в частнопедagogической технологии реализации коррекционных, гимназических образовательных программ, которую отличает низкая воспроизводимость и узость распространения. Обе технологии содержат процессуальную, количественную и расчётную компоненты, но общепедагогическую отличает устойчивость результатов и отсутствие многих «если» (если талантливый учитель, если способные дети, заботливые родители...).

Итак, производственный аспект преобразования привлечённых ресурсов в процессе предоставления услуг общего образования раскрывает предметный характер развития сетевых взаимодействий в плоскости «территориальная локализация – специализация». Формирование и поддержание взаимодействий с учетом территориальной локализации образовательного комплекса и связанной с ней специализацией образовательной организации обусловлены технологическими особенностями получения воспроизводимого результата, то есть тех самых параметров характеристик услуг, что важны для их потребителя, в установленные сроки.

Авторы настоящей работы рассмотрели организационные процессы исполнения требований (спроса) внешней среды, которые всегда имеют информационный характер. Они отражают и проявляют совокупный результат (товар, услугу) всей системы в ходе генерации, передачи, преобразования информации в части: взаимодействия с внешней средой при актуализации внешнего требования (спроса); актуализации параметров требуемого результата (номенклатура, цена, количество и др.) и его исполнения (сроки, дополнительные условия и др.); запрашиваемых и фактических параметров материализации требования внешней среды и формирования требования к производству; результата взаимодействия при выполнении актуализированного внешнего требования (взаиморасчёты, передача товара или предоставление услуги и др.).

Организационным процессам учёные-экономисты уделили заметно больше внимания. Отечественные и зарубежные авторы рассматривают их обычно с позиций маркетинга партнёрских отношений (например, сети клиентских отношений, корпоративные, франчайзинговые по А. Рвачёву и Е. Бережковой; цепочки создания и распределения ценности по А. Третьяку, межфирменная сеть по С.П. Куцу и А.А. Афанасьеву и др.). В качестве основного источника проблем для целостного и связного исполнения основных и специальных функций управления в границах системы они указали движение информации между субъектами–исполнителями процессов при реализации требования внешней среды.

Подчеркнём, исполнение организационных процессов происходит с учётом ряда ограничений, что обусловлено параметрами актуализированного внешнего требования, параметрами текущего состояния системы, наличием актуализированных ресурсов внешней среды, влиянием внешней среды. Фактически это ограничения прямого действия и косвенного действия. Они характеризуют возможности системы по срокам, количественным и качественным параметрам характеристик материальной реализации запроса внешней среды. Формирование всех видов ограничений обусловлено наличием ресурсов всех видов, в том числе собственных и привлечённых. В этом смысле в общем образовании ограничения прямого действия – формирование параметров допустимых состояний организационных процессов при взаимодействии с внешней средой – вытекают из правового, нормативного регулирования в рамках отраслевого и ресурсного подходов. Такие ограничения унифицированы до нижнего уровня управления – муниципального – под требования образовательных стандартов и с учётом состояния территориально-локализованного рынка услуг общего образования. При этом формирование ограничений косвенного воздействия, то есть ограничений параметров состояния самих элементов системы (людей их и групп, структурных подразделений и их групп), является зоной ответственности образовательной организации. Причина тому известна, а именно, нормативное подушевое финансирование услуг.

Итак, организационный аспект исполнения требования внешней среды на услуги общего образования раскрывает квазиорганизационный характер развития сетевых взаимодействий в плоскости «территориальная локализация – конкуренция». Объективизация взаимодействий с учетом территориальной локализации образовательного комплекса и связанной с ней конкуренцией на рынке услуг общего образования обусловлена преобразованием информации взаимодействия с внешней средой. Информационные обмены организационной системы, в том числе потребление необходимых ресурсов, включают: выявление требований внешней среды (возникающих, стабилизированных, развивающихся) и выделение из них тех требований, удовлетворить которые можно в текущее время или немного позже; формирование параметров требований внешней среды и процессов их удовлетворения; установление информационных обменов системы с внешней средой, их структуризация (устанавливающиеся, установившиеся, стагнирующие) и анализ динамики.

Авторы настоящей работы рассмотрели процессы регулирования взаимных требований субъектов (физические или юридические лица), связанных общими задачами по исполнению запросов внешней среды. Проблемы регулирования находятся на пересечении производственных и организационных перспектив и вызывают интерес у учёных-экономистов чаще всего. Опираясь преимущественно на теоретические положения стратегического управления, социальных сетей, организационной экологии и новой институциональной экономической теории, свои усилия они сосредоточили на формах интеграции субъектов [4].

Между тем, регулированием принято называть поддержание объекта на траектории движения. Сущность процессов регулирования заключается в обеспечении нужной (заданной) интенсивности реализации всех работ производственного и организационного характера в интегрированной системе за ограниченное время и требуемые ресурсы так, чтобы удовлетворение требований внешней среды сопровождалось получением выгоды. В этом смысле в общем образовании процессы регулирования интенсивности субъектно-объектных отношений, имеющих место в ходе воспитания и обучения, заданы уровневым управлением активами (специфическими, неспецифическими) и исполняются с позиций отраслевого и ресурсного подхода. Как и три процесса, фокусирующиеся на разных потоках обмена знаниями для развития личностных и организационных способностей и компетенций. Здесь успех предопределяют высокая специализация профессиональных знаний людей и их групп по реализации образовательной программы, а также относительная автономность выполнения ими работ при соблюдении последовательности решения задач, стоящих перед общеобразовательной организацией.

Итак, регулирующий аспект взаимных требований субъектов, связанных общими задачами по достижению желаемого результата в общем образовании, раскрывает институциональный характер развития сетевых взаимодействий в плоскости «специализация – конкуренция». Поддержание взаимодействий с учётом специализации образовательной организации и связанной с ней конкуренцией на рынке услуг общего образования обусловлено интенсивностью преобразования информации и ресурсов в процессах удовлетворения актуализированного требования внешней среды и положительного изменения совокупного ресурса системы. И как свидетельствует отечественный и зарубежный опыт, в решении такой проблемы специализированным (профильным) общеобразовательным организациям содействуют инфраструктурные сети.

Обращаясь к воззрениями Р. Коуза, О. Уильямсона [5, 8] и других авторов подчеркнём, экономические возможности сетевой интеграции обусловлены транзакционными издержками обмена во внешних и внутренних процессах. Напомним, каждый участник сети строит совместную деятельность вокруг процессов (выбор с учётом транзакционных издержек), которые по своей природе отличаются от существующих у него организационных процессов (выбор с учётом координационных издержек). А проблему двусмысленности выбора разрешает тот из них, кто генерирует внешние события, имеет возможность влиять на характеристики взаимодействий. Иначе говоря, кто доминирует в сетевых процессах, выступает в качестве ведущего компенсатора неопределённости в ней. Общеобразовательная организация выполняет эту роль чаще других участников. А для этого необходимо решить нетривиальную проблему: удовлетворить требование о наличии различных данных (скрытые знания и информация), поддерживаемых участниками сети из разных организационных систем, которые отличаются свойствами, временными шкалами, методами выполнения работы, оценкой и методами управления.

Такое понимание роли опирается на концепцию динамических возможностей процесса оказания услуг общего образования применительно к логической цепочке: «люди и их знания, опыт – общие действия и правила поведения – общие способы деятельности по созданию ценности». В ней первые две части нужно рассматривать как информационную базу сетевых процессов, которая и является зоной ответственности общеобразовательной организации. Третья часть цепочки означает движение информации в лабиринте между элементами сети. Надлежащий информационный обмен в совместно реализуемых процессах обеспечивает механизм координации коммуникационных связей. Он связывает элементы, «запутанные» в разных организационных системах, и информацию как «островки» данных, которые люди накапливают со временем посредством собственного опыта, в последовательные стадии развития организационно-экономических отношений в жизненном цикле сети.

Во временных отрезках существования сети присутствуют различия в совокупном состоянии процессов преобразования привлечённых ресурсов. В ходе изменения отношений, реализуемых в пространстве дискретных состояний сети, информация эволюционирует (переходит в новое качество). Вместе с изменением информации и сеть в общем образовании будет последовательно проходить стадию развития отношений в жизненном цикле, стадию стагнации, стадию спада (табл. 1). И основное её отличие от другой организационной системы определит исключительно время реализации каждой стадии.

Таблица 1. Движение процесса знания и информационного процесса по стадиям сетевой интеграции в общем образовании

Движение процесса знания и информационного процесса: многоступенчатый процесс, сопровождаемый транзакционными издержками на координирование субъектно-объектных отношений		
	Поддержка стандартных практик: достижение операционного совершенства информационных и субструктурных взаимосвязей	
Поддержка инновационных практик: организация и планирование информационных и субструктурных взаимосвязей		Спад
Развитие	Стагнация	
Стадии реализации сетевых взаимодействий по программам общего образования		

Источник: составлено Кондратьевой О.Л., Разумовской М.И.

Организация сетевой интеграции требует, чтобы каждый участник открыто представлял ключевые компетенции и делился важными составляющими основной стоимости с другими партнёрами. И кажется, всё просто для реализации благоприятных возможностей конкретного рынка. В оценке присутствует всего два измерения: близость отношений и динамичность отношений [2, с. 59]. Вместе с тем, в такой простоте скрыта глубочайшая сложность выбора жизнеспособной модели совместной деятельности как инструмента максимизации затрат на ин-

новации при контроле связанных расходов. Её выбор определяют перспективы воплощения инновационных и стандартных практик оказания услуг общего образования. Эффективная стратегия сетевой интеграции обеспечивает расстановку приоритетов и выбор среди различных нововведений тех, что могут быть наиболее удачными и иметь наибольший позитивный результат (табл. 2).

Таблица 2. Динамические возможности организации сетевых взаимодействий по программам общего образования

Стадии стратегии обеспечения перехода обучающихся от одного уровня образования к другому		
Исследование	Жизнеспособность	Расширение
Создание базы потребителей услуг: понять и сформулировать идею угадываемой потребности, реализовать идею в скрытое знание	Удержание потребителей услуг: сделать более кодифицированным и реализуемым скрытое знание, заключённое в различных методах и процессах	Масштабирование числа потребителей: активно применять кодифицируемое знание
Создание окружения, которое имеет смысл для потребителей и которое они могут использовать, с высокими издержками отказа от взаимодействия внутри этого окружения: организация и планирование информационных и субстрактных взаимосвязей		
	Минимизация риска реализации процессов преобразования информации и ресурсов и максимизация отдачи от институционализации скрытого знания, претворённого в масштаб: достижение операционного совершенства информационных и субстрактных взаимосвязей	
Движение процесса знания и информационного процесса: многоступенчатый процесс, сопровождаемый транзакционными издержками на координирование субъектно-объектных отношений		

Источник: составлено Кондратьевой О.Л., Разумовской М.И.

Итак, в многоступенчатом процессе движения знания и информации стадии жизненного цикла реализации совместной деятельности совпадают со стадиями достижения стратегических целей осуществления программ общего образования, что традиционно для процессного управления. На стадии развития и стадии исследования важно понять и сформулировать идею угадываемой потребности, реализовать идею в скрытое знание с высоким потенциальным преимуществом в конкуренции. Скрытое знание, заключённое в различных процессах преобразования информации и ресурсов, становится более кодифицированным и реализуемым на стадии стагнации и стадии жизнеспособности. Активное применение кодифицируемого знания присуще стадии спада и стадии расширения.

При этом задача преобразования организационно-экономических отношений между непосредственными участниками взаимодействия в поддержку «горизонтальных» связей исполнителей сетевых процессов может быть решена на

теоретическом фундаменте исследования бизнес-моделей, маркетинга партнёрских отношений, конкурентного преимущества организаций.

Перед участниками сетевой интеграции всегда будут стоять организационные и технологические барьеры по совокупным возможностям сотрудничества как основной компетенции, помогающей вводить новшества и делать это быстро благодаря поддерживающим или «подрывным» технологиям [1]. И, чем больше времени требуется для создания новой стоимости в общем образовании, тем выше вероятность потери интереса у отдельных участников делиться значимыми, ценными активами.

Список литературы

1. Кристенсен, Клейтон М. Дилемма инноватора / Клейтон М. Кристенсен; пер. с англ. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2004. – 239 с. – С. 229–232.
2. Уильямсон, О. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контракция / О. Уильямсон; пер. с англ. Ю.Е. Благова, В.С. Катькало, Д.С. Славнова [и др.]; под ред. В.С. Катькало. – СПб. : Лениздат, CEV Press, 1996. – 702 с. – С. 689.
3. Уэлборн, Ральф. Деловые партнёрства: Как преуспеть в совместном бизнесе / Ральф Уэлборн, Винс Кастен; пер. с англ. К.Н. Кашолкин. – М. : ООО "Вершина", 2004. – 336 с.
4. Шерешева, М.Ю. Формы сетевого взаимодействия компаний : курс лекций, учеб. пособие / М.Ю. Шерешева. – М. : Высш. шк. экономики, 2010. – 339 с.
5. Coase, R.H. Accounting and the theory of the firm / R.H. Coase // *Journal of Accounting and Economics*. – 1990. – Vol. 12. – №. 1. – P. 3–13.
6. Coase, R.H. New Institutional Economics / R.H. Coase // *American Economic Review*. – 1998. – № (2). – P. 72–74.
7. Williamson, O.E. Markets and hierarchies: analysis and antitrust implications / O.E. Williamson // *A study in the economics of internal organization*. New York, Free Press; 8. Williamson O.E. The mechanisms of governance. New York, 1996. – P. 230.

УДК 624.21:332.14 (571.6)

Кондратюк А.Д., Перов Г.Б., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ПЕРЕХОДА «МАТЕРИК–САХАЛИН» КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Управление развитием региона осуществляется с помощью широкого спектра конкретных действий, посредством которых местная администрация стимулирует развитие экономики региона, создает новые рабочие места, расширяет возможности для тех видов экономической активности, в которых заинтересовано местное население. Одним из таких направлений является развитие транспортной системы. На Дальнем Востоке в этой связи изучается проект соединения Сахалина с материком. Рассмотрена история возникновения и развитие проекта с течением времени. Представлены данные о состоянии проекта на сегодняшний день. Приведена сводная таблица сравнения вариантов проекта.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, мост, тоннель, протяженность, окупаемость, железнодорожная линия.

Kondratyuk A.D., Perov G.B.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

THE PROJECT OF ESTABLISHING THE TRANSITION OF «MAINLAND–SAKHALIN» AS A BASIS OF DEVELOPMENT OF THE REGION

The development of the region is managed through a wide range of concrete actions through which the local administration stimulates the development of the region's economy, creates new jobs, and expands opportunities for those kinds of economic activity in which the local society is interested. One of such actions is the development of the transport system. In the Far East, it is represented by the project of connecting Sakhalin with the mainland. The history of occurrence and development of the project with the passage of time is considered. Presented data on the status of the project to date. The summary table of comparison of variants of the project is resulted.

Key words: social and economic development, bridge, tunnel, length, payback, railway line.

Развитие транспортной системы Дальнего Востока в настоящее время – одно из главных направлений развития России в целом. Освоение Дальнего Востока и обеспечение его железнодорожными сообщениями играет важную роль в этой системе. Особенно остро стоит вопрос о соединении Сахалина с материком. Это вызвано потребностью круглогодичной транспортировки грузов между островом и «большой землей». В настоящее время возможна связь с Сахалином только по воздуху или морем, причем зимой для транспортировки грузов по воде требуется ледокольная проводка. Основной паромной переправой является линия Ванино–Холмск.

Не стоит считать, что данная идея возникла недавно. На самом деле попытки обеспечить надежную, всепогодную связь крупнейшего островного региона страны с материком проводились уже с середины XX в.

После победы в Великой Отечественной войне и освобождения японскими жителями южной части острова, Сахалинская область вошла в состав РСФСР. В то же время началось обсуждение дальнейшего развития края. Остров, богатый природными ресурсами, мог принести значительный вклад в казну государства. Однако, чтобы наладить поставки нефти, природного газа и древесины необходимо было улучшить транспортные пути. Следовало создать полноценный экономический район. Эти проблемы не раз поднимались на государственном уровне. Так, сразу после присоединения Сахалинской области, министерство путей и сообщения СССР приступило к поиску решения данных проблем.

К 1948 г. Московское объединение «Союзтранспроекта» экономически обосновало проектное задание по переустройству железных дорог Южного Сахалина. За десять лет, с 1950 по 1960 г. необходимо было наладить транспортные пути по всему острову. Предстояло обеспечить путь от ресурсных центров к промышленным и сельскохозяйственным районам. Чтобы облегчить доставку полезных ископаемых и леса на материк, следовало наладить дорожную связь с портами на юге острова. Этот вопрос также планировалось решать, но только позже после 1960 г.

Кардинальные изменения в планирование работ внесло кремлевское совещание в кабинете Сталина, состоявшееся 26 марта 1950 г. После доклада первого секретаря Сахалинского обкома ВКП(б) Д. Мельника, посвященного ситуации на острове, генеральный секретарь захотел получить больше информации о состоянии транспортных путей и портов, а также узнать о том, как обстоят дела на Южном Сахалине и Курильских островах. Затем Иосиф Виссарионович выдвинул идею о соединении Сахалина с материком железной дорогой.

Тогда были обговорены три варианта строительства железнодорожного пути. Первый – морской ледокольный железнодорожный паром, другой – тоннель под проливом Невельского и третий – насыпные дамбы со стороны мыса Лазарева на материке и мыса Погиби на острове, соединённые большим мостом над проливом. Дальнейшее проектирование было поручено Кагановичу, Берии и Мельнику. Им предстояло внести более детальные предложения на заседание Политбюро ЦК.

3 апреля 1950 года в кремлевских стенах на заседании Политбюро ЦК главной темой стало строительство железнодорожного пути Комсомольск-на-Амуре – мыс Лазарева – мыс Погиби – Победино-Сахалинское, соединяющего остров с материком. На заседании рассматривались различные варианты. Но в итоге остановились на возведении тоннеля под проливом Невельского и создании резервного железнодорожного морского парома. А транспортные пути планировалось проложить через Тымовское и Ныш.

Через месяц после вынесения решения Политбюро ЦК, 5 мая 1950 г., вышло секретное постановление Совета Министров СССР. Этот документ послужил официальным началом для работ по исследованию местности, проектированию и строительству. Согласно документу, за пять лет, то есть к 1955 г., должна

быть полностью проложена железнодорожная линия Комсомольск-на-Амуре – Победино-Сахалинское с тоннельным переходом через Татарский пролив.

12 мая приказом министра внутренних дел № 00310 в системе Главного управления лагерей железнодорожного строительства были созданы два номерных подразделения: «Строительство № 506» с центром в Александровске-Сахалинском и «Строительство № 507» с центром в Де-Кастри на материке. Также было задействовано «Строительство № 6 МГТС СССР», его задача была самой сложной и касалась она непосредственной прокладки тоннеля. Но строительство так и не было завершено.

В марте 1953 г. умер Иосиф Сталин. Это не могло не сказаться на политической ситуации в государстве. К тому же 21 марта 1953 г. Берия направил в Президиум Совета Министров СССР следующее постановление: «Учитывая, что строительство ряда гидротехнических сооружений, железных, шоссейных дорог и предприятий, предусмотренных ранее принятыми постановлениями правительства, не вызывается нуждами народного хозяйства, Совет Министров принял решение о прекращении работ по возведению более чем 20 крупных объектов». В число этих объектов попала стройка железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Победино.

Началась поэтапная ликвидация лагерей. Оборудование, техника и сооружаемые объекты перешли в собственность Главного управления лесной и бумажной промышленности Сахалинской области. Попытки возобновить строительство железнодорожной линии Победино – Ныш не увенчались скорым успехом. Строительство растянулось на два десятка лет.

Что касается строительства туннеля, то большая часть фактов так и осталась под завесой тайны. Мнения разделились на два больших лагеря. Одни считают, что тоннель не достроен, и работы были остановлены на начальной стадии. Другие, утверждают, что он скрыт где-то глубоко под водой.

Но есть достаточно много факторов, которые если не послужили бы окончанию строительства перехода, то точно усложнили бы его. Начнем с того, что изначально исследования проводились «наскоро» и исследователи элементарно не имели представления об особенностях местности, так как работы проводились преимущественно с июня по ноябрь 1950 г. Рабочие не знали расположения рек, болот, горных хребтов, равнин. Отсутствие необходимой информации сильно осложнило работу по строительству тоннеля. Пролив отличался неустойчивым течением. Песчаные насосы, как выяснилось, были слишком велики для данного фронта работ. Грунт оказался несвязным. Течение подземных вод было изучено недостаточно. Недоработанность плана и большая спешка не могли не сказаться на качестве выполнения. Так до 1951 г. позволялась укладка непропитанных шпал. В следующем году ситуация изменилась, но опять-таки шпалы пропитывали самым простейшим способом. Станционные сооружения, мосты и эстакады не были предназначены для долгосрочного использования, они представляли собой лишь временные варианты.

В 2001 г. правительство РФ утвердило Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». В исходной редакции она предусматривала строительство «железнодорожной линии, соединяющей остров Сахалин с материком (507 км), для освоения грузопотока в размере 5–7 млн тонн в год с возможным ростом в перспективе до 20 млн тонн». В 2006 г. эта линия была исключена из программы принятыми поправками. В 2008 г. переход на Сахалин был включен в Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г, утвержденную распоряжением правительства от 17 июня 2008 г.

В настоящее время ни авиация, ни паром не отвечают транспортным запросам региона. Зимой Татарский пролив замерзает, и хотя три используемых парома «Сахалин» имеют ледовый класс, в очень холодные зимы нужно использовать для проводки ледоколы, а в штормовую погоду остров вообще недоступен. Поэтому основными вариантами проекта перехода с Сахалина на материк являются мост и тоннель. Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста через пролив Невельского.

Протяженность железной дороги Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского – 585,3 км, а стоимость – 386,6 млрд руб. Компания «Российские железные дороги» сформировала программу по созданию мостового перехода с Сахалина на материк. Это откроет широкие возможности для использования на Сахалине железнодорожной техники, повсеместно распространенной в России, создаст условия для активного обновления подвижного состава. В планах – приобретение комфортабельных пассажирских вагонов, локомотивов и грузовых составов нового поколения. Это позволит увеличить объемы перевозок железнодорожным транспортом, и, как следствие, снизить нагрузку на автодороги области, повысить безопасность движения [1].

Чтобы соединить Сахалин с материком, рассматривалось и строительство тоннеля: в этом случае протяженность линии составит 581,7 км, а стоимость – 387,05 млрд руб.

Чтобы более четко оценить разницу между проектами сведем основные данные о них в таблицу.

Таблица. Сравнение основных показателей проектов строительства перехода Сахалин–материк

Показатель	Мост	Тоннель
Протяженность	585,3 км	581,7 км
Стоимость	386,6 млрд руб.	387,05 млрд руб.
Сложность в строительстве	Природные условия	Геология и сейсмическая опасность
Прохождение судов	Может создать проблему для прохождения судов	Не является препятствием для прохождения судов

Проект строительства моста разработчики считают оптимальным вариантом: содержание тоннелей дороже почти на 20 %, что ставит под сомнение сроки окупаемости проекта. Министр транспорта Максим Соколов оценивал стро-

ительство моста с подъездными путями в 500 млрд руб. В ценах 2017 г. это действительно не менее 500 млрд руб. – при строительстве моста и не менее 600 млрд руб. – тоннеля [2].

Сейчас грузы с материка на Сахалин и обратно идут по железнодорожно-паромной линии Ванино–Холмск. Если мост не будет построен, то к 2030 г. суммарный грузопоток через переправу составит около 1,5 млн т в год (для сравнения: в советское время грузооборот достигал 8–9 млн т). А если через проливы Невельского и Лаперуза будут протянуты мосты, суммарный грузопоток в 2030 г. может достигнуть 33 млн т, из которых 25,1 млн т придется на экспорт России в Японию [3].

Технико-экономическое обоснование железнодорожной линии предусматривает и два варианта сообщения с Японией: первый – строительство железнодорожного тоннеля (65 км) или моста (45–48 км) стоимостью около 24–30 млрд руб., второй – организация железнодорожной паромной переправы между Сахалином и о. Хоккайдо.

12 сентября 2018 г. на Восточном экономическом форуме во Владивостоке президент РФ Владимир Путин заявил о необходимости оценить технические возможности и экономическую составляющую проекта моста на Сахалин. По сообщению представителя компании «Российские железные дороги» расчет экономической эффективности проекта показал, что окупаемость инвестиционных вложений может быть достигнута за 26 лет эксплуатации.

Проект строительства железнодорожной линии Селихин–Ныш с мостовым переходом пролива Невельского увязан с проектом развития Восточного полигона сети железных дорог, после реализации которого по БАМу и Трассибу в 2025 г. возможно будет перевозить до 195 млн т угля в год в направлении портов Дальнего Востока.

По нашему мнению, сухопутная дорога на Сахалин уменьшит издержки на доставку всевозможных грузов, а также упрочит геополитические связи острова с континентальной Россией. С возведением моста появляется альтернатива воздушным и морским перевозкам пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом. Повышение надежности транспортных связей региона с континентальной частью страны, устранение проблемы оторванности островной экономики от общероссийской, снижение транспортной составляющей в стоимости товаров – все это создаст условия для улучшения качества жизни людей и социально-экономического развития Сахалинской области и Дальнего Востока.

Список литературы

1. Круглов, В.М. Переход через пролив Невельского: возможные решения / В.М. Круглов // Мир транспорта. – 2015. – Т. 13. – № 4 (59).
2. Сетевое издание "Информационное агентство SakhalinMedia" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sakhalinmedia.ru/news/531809/>
3. Электронное периодическое издание: Sakhalin.info [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sakhalin.info/perehod>

УДК 331.101.3:656.2–051

Кузнецова Н.Е., Мироненко О.В., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

СИСТЕМА ГРЕЙДИРОВАНИЯ КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА

В настоящее время большой интерес представляет система грейдирования как эффективный механизм мотивации персонала. Именно поэтому в исследовании было проведено сравнение системы грейдов с тарифной системой оплаты труда, а так же рассмотрены основные преимущества, недостатки и особенности внедрения системы грейдирования на предприятиях.

Ключевые слова: мотивация, оплата труда, грейдирование, должностной оклад, иерархия должностей.

Kuznetcova N.E, Mironenko O.V.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

GRADING SYSTEM AS A BENEFICIAL TOOL MOTIVATION OF PERSONNEL

Currently, the grading system as an effective mechanism of personnel motivation. The scholarship compared the grading system with the remuneration system, and considered the core advantages, disadvantages and features of the introduction for grading system on enterprises.

Key words: motivation, wage, grading, official salary, position hierarchy.

Для развития любой организации актуальна задача построения экономически обоснованной системы вознаграждения персонала. Системы организации труда и заработной платы должны обеспечивать сотрудникам материальные стимулы, так как на сегодняшний день для большинства работников потребность в деньгах является доминирующей.

Наиболее сложной задачей является поиск универсального метода оплаты труда, удовлетворяющего интересы, как работодателя, так и сотрудника [1]. Система оплаты труда – это способ, прежде всего установления зависимости между количеством и качеством труда, то есть между мерой труда и его оплатой. Для этого используются различные показатели, отражающие результаты труда и фактически отработанного времени.

В условиях современной экономики действует принцип личной материальной заинтересованности работников в результатах своего труда. Работодатель обязан гарантировать оплату труда каждому работнику в соответствии с результатами его труда и стоимостью рабочей силы на рынке труда. Устойчи-

вость денежного обращения в стране в значительной степени зависит от экономического расходования фонда заработной платы и соответствия его количеству товарных ресурсов, что в свою очередь положительно влияет на уровень жизни населения. Раскрытие этой сложной двусторонней зависимости является достаточно актуальной проблемой [7].

На практике существуют десятки систем заработной платы. При выборе и разработке внутрифирменных систем оплаты труда работников могут применяться различные системы [4]. Наибольшее применение на предприятиях получила тарифная система оплаты труда. В тарифной системе оплачивается только то время, которое работник отработал фактически. Тарифная система также включает в себя: тарифную ставку, тарифную сетку, тарифные коэффициенты, районные коэффициенты, надбавки к окладам и тарифным ставкам, тарифно-квалификационные справочники.

На сегодняшний день существует более современная система, применяемая в ведущих западных компаниях, которая позволяет повысить эффективность системы мотивации и делает её прозрачной и понятной для сотрудников. Речь идёт о системе грейдинга. Сущность, которой заключается в построении правильной иерархии должностей в зависимости от их ценности для бизнеса и разработке соответствующей системы оплаты труда, точнее, базового вознаграждения, которое сотрудники получают за выполнение должностных обязанностей на соответствующем им уровне [6].

Грейдинг появился сравнительно недавно, в США, где в начале 60-х гг. прошлого века, Эдвард Н. Хэй разработал и применил методику оценки должностей разного профессионального профиля исходя из универсальных критериев. По теории Хэя, грейдинг – это оценка работы, выполняемой на каждой из должностей на основе основных групп факторов, которые считаются наиболее существенными для деятельности и развития бизнеса. С тех пор система грейдов успешно зарекомендовала себя на Западе и сегодня считается одной из наиболее подходящих основ для прозрачной и управляемой системы оплаты труда [1].

Вопросам применения грейдинга в качестве системы оплаты труда на предприятиях разных видов экономической деятельности посвятили свои научные труды такие зарубежные и российские ученые, как: Армстронг М., Хендерсон Р.И., Морозов Г.А., Фламинг Ю., Комарова Е.М., Чуланова О.Л., Зайцева Т.Ф., Александрова Н.Р. и других. Вышеперечисленные авторы в своих работах касаются принципов грейдинга, организационно – экономического механизма грейдинга, этапов разработки грейдов, а так же рассматривают проблемы и недостатки, связанные с внедрением грейдинга.

Грейдинг, в отличие от тарифной системы поощрения сотрудников, наиболее плотно связано с эффективностью работника в деятельности всей организации. Персонал получает прозрачное оценивание своей деятельности.

Помимо компетентности и профессионализма на своей должности сотрудник может ещё рассчитывать на вознаграждение за инициативность, самоотда-

чу и общую активность. В свою очередь тарифная система работает иначе и основывается только на профессиональных качествах.

С внедрением системы грейдирования можно говорить о создании полноценной системы управления кадрами предприятия. Традиционная система грейдирования предназначена для создания системы денежного стимулирования и основывается на оценке сложности труда относительно конкретной должности [3]. С помощью грейдированного метода можно рассчитать заработную плату, ориентируясь на особенности конкретной профессии. Однако, метод оплаты труда специалистов по системе грейдов имеет определённые недостатки. Для наглядности преимущества и недостатки системы представлены в таблице.

Таблица. Преимущества и недостатки грейдовой системы оплаты труда

Преимущества	Недостатки
Обеспечивает эффективную схему вознаграждения, включающей оклады, социальный пакет, премии	Требует больших финансовых затрат на внедрение системы, поддержание ее на должном уровне и на прочие моменты
Обеспечивают стратегию стабильного развития профессионалов и перспективы роста каждого сотрудника	Привлечение большой группы экспертов, которые помогут создать оценочную шкалу, а также определить ценность различных должностей
Обеспечивает независимую оценку сотрудников на соответствие должности, которую они занимают	Сложность в справедливой и объективной оценке параметров, которые могут повлечь за собой снижение мотивации сотрудников
Структура компании становится более организованной и правильной	Возникновение различного рода проблем, связанных с разработкой условий перемещения между грейдами
Сокращают текучесть кадров	
Обеспечивают эффективность управления фондом оплаты труда	

Существует мнение, что систему грейдирования возможно применить только на крупных предприятиях, однако небольшая компания может применить систему ранжирования должностей по степеням сложности без серьезных математических расчётов. Или провести не грейдинг должностей, а грейдинг сотрудников, так как отличительной особенностью небольших предприятий является создание должностей для сотрудника, а не наоборот, и следовательно удаётся сохранить главный принцип грейдирования – прозрачность расчёта оклада, прочих бонусов и оценку вклада каждого работника в общий результат [2].

Практический опыт внедрения системы грейдирования на небольших предприятиях имеет положительные результаты – качество работы и показатели компании возросли. Однако, как крупные так и небольшие компании сталкиваются с определёнными особенностями внедрения грейдирования, а именно:

– на полное завершение такого проекта, как внедрение системы грейдов требуется от 3 до 12 месяцев;

- система грейдов должна перекликаться с мотивационной и компенсационной политикой организации;
- система нуждается в регулярном обновлении для сохранения её актуальности (обновление рекомендуется проводить каждые 3 года) [5];
- для внедрения системы грейдирования требуется проведение масштабных предварительных работ, формирования лояльного отношения работников к новой системе, и серьёзная аналитика, чтобы изучить все должности и профессиональный уровень сотрудников на них;
- у сотрудников может возникнуть недовольство новой системой ввиду того, что оклад, у некоторых, может понизиться в результате оценки;
- после введения системы неизбежны увольнения и наем новых людей, хотя, как говорят представители компаний, перешедших на грейды, грейдирование оправдывает себя в финансовом плане весьма быстро.

Если грейдирование на предприятии применять в совокупности с оценкой персонала и мониторингом результативности работников, формированием кадрового резерва, учебной, материальным и нематериальным стимулированием, планированием и реализацией горизонтальной и вертикальной карьеры, то можно создать современную эффективную систему мотивации персонала [6].

Таким образом, внедрение системы грейдирования на предприятиях позволит удовлетворить требования к системам оплаты труда в рыночных условиях, обеспечивая объективность оценки должностей и эффективность работы персонала, а, следовательно, и справедливость вознаграждения работников, позволит оптимизировать фонд оплаты труда.

Список литературы

1. Армстронг, Майкл. Оплата труда. Практическое руководство по построению оптимальной системы оплаты труда и вознаграждения персонала / Майкл Армстронг, Тина Стивенс. – М. : Баланс Бизнес Букс, 2016.
2. Зайцева, Т.Ф. Методические основы качественной оценки труда на основе системы грейдирования / Т.Ф. Зайцева, Н.Р. Александрова // Вестник Ульяновской государственной сельскохозяйственной академии. – 2014.
3. Хендерсон, Р. Компенсационный менеджмент / Р. Хендерсон; пер. с англ. под ред. Н.А. Горелова. – 8-е изд. – СПб. : Питер, 2004.
4. Чемяков, В.П. Трейдинг: технология построения системы управления персоналом / В.П. Чемяков. – М. : Вершина, 2008.
5. Чуланова, О.Л. Методика внедрения грейдинга в систему оплаты труда персонала организации: принципы, подходы, преимущества, риски / О.Л. Чуланова, Е.М. Комарова, Ю. Фламинг // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2016.
6. Шалевская, Е.Ю. Внедрение системы грейдирования на предприятии / Е.Ю. Шалевская // Экономинфо. – 2016. – № 26.
7. Экономика предприятия : учеб. для студентов вузов, обучающихся по экономическим специальностям / под ред. проф. В.Я. Горфинкеля. – 6-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ – ДАНА, 2013.

УДК 346.543.4:330.322.12 (571.6)

Лазуткина М.С., Немчанинова М.А., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

КОНЦЕССИОННЫЕ ДОГОВОРЫ КАК ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ФОРМЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ

Реализация концессионных договоров является актуальным направлением для совершенствования инвестиционной политики в экономике региона. В статье рассматривается имеющийся исторический опыт, а также существующие современные возможности для увеличения притока внешних инвестиционных ресурсов в экономику Дальнего Востока.

Ключевые слова: инвестиции, концессия, концессионные договоры, стратегия.

Lazutkina M.S., Nemchaninova M.A.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

CONCESSION AGREEMENTS AS A PROSPECTIVE FORM OF INVESTMENT

The implementation of concession contracts is an important direction for improving investment policy in the region's economy. The article considers the available historical experience, as well as the existing modern opportunities for increasing the inflow of external investment resources into the economy of the Far East.

Key words: investments, concession, concession agreements, strategy

Рассматривая исторический опыт привлечения иностранных инвестиций применяемых на Дальнем Востоке России можно выделить основные инструменты и механизмы, используемые для этого в конце XIX – первой четверти XX вв. и основываясь на этом, определить основные инструменты повышения эффективности региональной инвестиционной политики на современном этапе развития инвестиционного рынка.

Во второй половине XIX в. начался процесс заселения и освоения русскими людьми дальневосточных территорий. Огромная удаленность их от Европейской России, отсутствие необходимых денежных средств в казне, нежелание крупной российской буржуазии вкладывать свои капиталы в малоизвестную и далекую окраину значительно осложняли экономическое освоение края. Поэтому важной составной частью российской государственной политики было привлечение в регион иностранных капиталов

Российское правительство и дальневосточная администрация были вынуждены в 1850–1860-х гг. разрешить беспошлинную торговлю иностранными товарами, так называемое порто-франко. Сегодня с этим понятием кое-кто связывает перспективы экономического развития Дальнего Востока.

Порто-франко определяется как часть территории в морских портах, изолированная таможенной границей. «Вольным портом», «свободной гаванью» в 1817–1859 гг. была Одесса. В условиях протяженной морской границы России на Тихоокеанском побережье, где порты долгое время являлись главными центрами освоения территории, таможенная граница отсутствовала, порто-франко понималось как право, статус и распространялось на всю территорию Дальнего Востока до Иркутска включительно.

Кроме этого, иностранный капитал участвовал в акционерных предприятиях Дальнего Востока, которые учреждались на основе взаимных международных конвенций об их правовом положении. Правительство, оговаривая условия деятельности предприятия, оставляло за собой право изменять статус капитала, определять условия его деятельности в стране. Однако значительного развития в то время эта форма иностранного инвестирования не получила.

Иностранный капитал активно привлекался российским правительством в добывающие отрасли края. Однако, право открытия горнопромышленных предприятий предоставлялось только тем иностранцам, которые были известны приамурской администрации, хорошо зарекомендовали себя и были способны создать солидное предприятие.

Составляющей деятельности иностранного капитала в промышленности региона было применение иностранной техники и технологии. На приисках применялись немецкие экскаваторы, английские драги, узкоколейные железные дороги. Первый удачный опыт дражной добычи золота в России был произведен Верхне-Амурской компанией при помощи драги, построенной в Бирмингеме по проекту голландских инженеров. Иностранная техника широко применялась в китобойном промысле, морском, речном и железнодорожном транспорте.

Вместе с тем, в периодических изданиях России часто печатались сообщения о хищничестве русских и иностранных капиталистов при разработке золотоносных площадей в южной части Дальнего Востока. Запасы золота истощались и владельцы ослабленных в финансовом отношении предприятий разорялись и продавали свои прииски платежеспособным конкурентам, в том числе иностранцам.

Следующей формой инвестирования экономики Дальнего Востока, указанного временного периода, являются концессии. Как правило, эта политика используется развивающимися странами, не имеющими достаточных капиталов для разработки своих природных ресурсов. Достаточно большой опыт предоставления концессий как отечественным, так и иностранным предпринимателям имеет наша страна. В условиях стадиального экономического кризиса, переживаемого Россией в настоящее время полезно обратиться к этому опыту.

Концессии нашли достаточно широкое применение на Дальнем Востоке в 20-е гг. Это объяснялось как заинтересованностью иностранного капитала в разработке природных богатств региона, так и удаленностью этой части страны от европейской России. В начале XX в. многие американские и английские предприниматели получили право вести разработку рудных и золотых месторождений, японские – преимущественно лесной и рыбной промышленности.

В виду истощения золотых запасов многие промыслы приходят в упадок. Так, к 1913 г. в Амурской области осталось не больше трех предприятий, оборудованных механическими приспособлениями для добычи золота. Промышленность перестала существовать и перешла в отрасль кустарной добычи золота, разрабатываемой преимущественно китайцами.

После Октябрьской революции Дальний Восток стал одним из первых регионов страны, привлечший внимание советского правительства в качестве объекта концессионной политики. С ней связывалась надежда на решение проблем как экономического характера, так и внешнеполитического. Советское правительство рассматривало концессии как источник средств, необходимых для восстановления и развития промышленности, привлечения передовой технологии, модернизации старых и организации новых производств. В международных отношениях преследовалась цель – использовать международные противоречия, помешать созданию единого антисоветского фронта.

В 1924 г. был подписан договор с Торговым Домом «Бринер и Ко» о праве на поиски, разработку и переработку серебро-цинковых, медных и других рудных месторождений в Ольгинском районе Приморского края. Месторождение Тетюхе с 1911 по 1919 гг. эксплуатировалось этой фирмой, но в годы гражданской войны находилось на консервации. На базе Торгового Дома была создана английская акционерная горно-промышленная корпорация «Тетюхе». Корпорация к 1927 г. восстановила предприятие, узкоколейку, телефонную линию и электросеть, жилые здания, наладила выпуск продукции из которой 50 % получало советское правительство. К 1930 г. был построен медеплавильный завод, пущена вторая очередь обогатительной фабрики.

В 1925 г. через Токийскую Концессионную Комиссию был заключен ряд концессионных договоров с японскими предпринимателями.

Однако к концу 20-х годов советское государство свернуло концессии и отказалось от концессионной политики. Исключение составляли японские концессии на Сахалине. Они просуществовали до 1944 г.

Таким образом, опыт концессионной политики в Советской России показывает, что не все ее экономические резервы были раскрыты. Дело в том, что они осуществляли более политическую цель, чем экономическую.

В современных условиях ограниченности инвестиционных ресурсов одним из способов привлечения государством частных инвестиций, сохраняя при этом, права собственности у себя, важной проблемой становится поиск новых форм, механизмов и инструментов для привлечения отечественного и иностранного капитала.

Опыт концессионной политики в Советской России показал, что не все ее экономические резервы были раскрыты. Однако, несмотря на трудности привлечения иностранных инвестиций в форме концессий: не рачительное использование иностранными предпринимателями ценнейших минеральных, рыбных, лесных и пушных богатств Дальнего Востока, иностранный капитал в значи-

тельной мере содействовал экономическому освоению и развитию Приамурского края. С его помощью были созданы многие предприятия, применялась новая техника и технология, повышался уровень культуры хозяйствования.

Рассматривая специфические факторы современного Дальнего Востока России, реализация концессий является приоритетной формой иностранного инвестирования региональной экономики.

Путем внедрения в практику хозяйствования концессионных договоров, иностранному инвестору предоставляется на срочной и возмездной основе право пользования природными ресурсами и имуществом, являющимся государственной и муниципальной собственностью, а также право на осуществление деятельности, составляющей государственную монополию.

Особое значение иностранные инвестиции имеют для экономики Дальнего Востока РФ. Преобразование региона на основе приоритетов геополитического и ресурсного характера обусловило формирование рыночных хозяйственных структур не столько экономической целесообразностью, сколько политическими решениями. Поэтому, при переходе к рыночным отношениям Дальний Восток менее всего оказался готов к введению рыночных элементов, чем другие регионы страны. На сегодняшний день, в условиях инвестиционного кризиса в РФ привлечение в дальневосточные регионы иностранного капитала является одной из основных задач, содействующих реализации программ будущего экономического роста.

Анализируя проблему привлечения иностранных инвестиций в реальный сектор экономики Хабаровского края, как важнейшей территории Дальнего Востока, следует подчеркнуть, что, несмотря на их рост в последние годы, по своим абсолютным размерам инвестиции весьма невелики. Причины низкого уровня иностранных инвестиций видятся в отсутствии общей продуманной инвестиционной политики, недостаточной правовой базы, в наличии высокого инвестиционного риска, технологического и инфраструктурного отставания Дальнего Востока от европейской части РФ и динамично развивающихся соседних государств. Для региона характерна незавершенность формирования условий функционирования рыночной экономики, в том числе и инвестиционного режима, адекватного современным требованиям международного инвестиционного сотрудничества.

Рассматривая специфические факторы современного Дальнего Востока России, реализация концессий является приоритетной формой иностранного инвестирования региональной экономики.

Посредством внедрения в практику хозяйствования концессионных договоров, иностранному инвестору предоставляется на срочной и возмездной основе право пользования природными ресурсами и имуществом, являющимся государственной и муниципальной собственностью, а также право на осуществление деятельности, составляющей государственную монополию.

Среди существующих форм инвестирования производства концессии, обладают определенными преимуществами. Во-первых, на данный момент развития экономики, когда в силу определенных причин иностранные инвесторы не охотно

вкладывают средства в действующие предприятия – при инвестировании в форме концессий зарубежные предприниматели получают возможность вкладывать средства в те производства, над которыми они получают контроль. Во-вторых, при относительно невысоких вложениях инвестиционных ресурсов инвестору нет необходимости приобретать или строить новое производство – оно поступает в его хозяйственное распоряжение. В третьих, собственник – государство, в лице муниципальных органов власти, по истечении срока действия концессионного договора получает свою собственность и контроль над ней обратно.

Реализация концессий должна обеспечивать высокую, то есть выше средней, сложившейся в стране концессионера, норму чистой прибыли на вложенный капитал при сохранении ее разумных пределов. Одним из способов установки такой нормы является регламентация в концессионном договоре отчислений в бюджет всех уровней. Отчисления концессионера в бюджет можно разделить на две группы:

1) установленные действующим законодательством для всех функционирующих производств на территории России;

2) предусмотренные в концессионных договорах долевые отчисления (вознаграждения) за получаемые в пользование объекты государственной собственности.

Вследствие этого, представляется эффективным регулировать норму прибыли нормой долевого отчисления (вознаграждения), сохранив установленные законодательством отчисления в бюджет всех уровней в полном объеме.

При реализации концессионных договоров прибыль будет формироваться за счет первоначально вложенных инвестиций и за счет использования полученного в концессию объекта, что позволит регулировать норму долевых отчислений в бюджет, осуществляемых в форме вознаграждения за концессию. При этом установленный норматив и база отчислений должны применяться во все время действия концессии. Если регулирование отчислений в бюджет нормой долевого вознаграждения за концессию не достигнет уровня прибыли, удовлетворяющего требования концессионера, с учетом соблюдения интересов собственника объекта, то теряется заинтересованность в передаче объекта в концессию и целесообразность этого действия.

Организация концессий, экономическая значимость и методы оценки их эффективности должны отличаться многообразием. Различные виды концессий находятся в тесной взаимосвязи и предъявляют специфические требования к механизмам управления инвестиционным процессом в целом.

Целесообразность отнесения данной формы привлечения иностранных инвестиций к приоритетам региональной инвестиционной политики, объясняется следующими моментами. В настоящее время, в тактике развития добывающего производства в Хабаровском крае имеется позиция, которая объективно предопределила снижение экономических показателей функционирования добывающей отрасли. Она ориентирована на использование наиболее богатых ресурсов, расположенных на небольших глубинах, что закономерно вызвало доволь-

но быстрое истощение участков и целых месторождений. Замедление темпов развития данной отрасли в определенной степени связано с отсутствием у государства средств на ее поддержание.

Вследствие этого, кажется перспективным создание и реализация концессий. Объектами концессий также могут стать государственные и муниципальные предприятия, подлежащие санации, модернизации, демонополизации, что позволит обеспечить конкурентные позиции экономики региона во многих отраслях.

Среди основных преимуществ применения концессионных договоров в регионе следует выделить: приток дополнительных инвестиций в регион; вложение инвестором части денежных средств, используемых для реализации проекта непосредственно на территории его исполнения; возврат в собственность государства или муниципального образования модернизированного и современного оборудования и других объектов реализации концессионных договоров после истечения срока действия договора.

В результате реализации концессий в регионах, и в частности в Хабаровском крае появятся более широкие возможности для оживления региональной экономики. Для этого необходима соответствующая экономическая политика государства и совершенствование законодательной базы.

Список литературы

1. Государственный архив Хабаровского края, Ф. 668. Оп. 1. Д. 1. С. 214
2. Доможирова Н.Н. Привлечение российскими предприятиями иностранных инвестиций / Н.Н. Доможирова // Финансы. – 1999. – № 1.
3. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVIII – февраль 1917 г.) / под ред. А.И. Крушанова. – М. : Мысль, 1991.
4. Есть резон вспомнить о концессиях / Н. Марьясова // Проблемы Дальнего Востока. – 1992. – № 6.
5. Возникновение концессионных соглашений, применение, основные проблемы и сложности / С.Э. Сафронова // Бизнес-образование в экономике знаний. – 2016. – № 2.

УДК 621.316.722.076.12

Ли В.Н., Шурова Н.К., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗРАСТАЮЩЕЙ ПОТРЕБНОСТИ В ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДВ С МИНИМАЛЬНЫМИ ЗАТРАТАМИ

Увеличение объемов потребляемой электрической энергии в Дальневосточном регионе обусловлено рядом факторов: увеличивающимися объемами перевозок в Восточные порты, ростом промышленности и программой «Дальневосточный гектар», предстоящей электрификацией участков БАМа. В результате этого может возникнуть необходимость генерации большего количества мощностей, что сопряжено с большими трудовыми, временными и капитальными затратами. В данной работе предложена альтернативная возможность изыскания дополнительных мощностей путем применения компенсирующих устройств в тяговой сети.

Ключевые слова: электрическая энергия, экономия, компенсация реактивной мощности, тяговая сеть.

Li V.N., Shurova N.K.,
Far Eastern State Transportation University, Khabarovsk

ELECTRIC ENERGY INCREASING DEMAND OF FAR EAST RAILROAD AND INDUSTRY SUPPLY COST-EFFECTIVE

The increase in the volume of consumed electrical energy in the Far Eastern region is due to a number of factors: traffic volume grows of carriage by rail to Russian port east, industrial-production grows and platform «Far eastern hectare». As a result, it may be necessary to generate more power, which is associated with large labor, time and capital costs. This paper proposes an alternative possibility of finding additional power through the use of compensating devices in the traction network.

Key words: electric energy, economy cut, reactive power compensation, electric traction network.

Актуальность данной темы для Дальневосточного региона определяется тремя факторами. Первый – необходимость обеспечения увеличивающихся объемов грузовых перевозок электрифицированным железнодорожным транспортом.

Железнодорожный транспорт является одним из крупнейших потребителей электрической энергии в стране. Он потребляет порядка 3,5 % от всей генерируемой электрической энергии в стране. И дальнейшее увеличение объемов перевозок, которое запланировано «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.» и «Стратегией развития хол-

динга ОАО «РЖД» на период до 2030 г.» повлечет увеличение количества потребляемой электрической энергии.

На Дальнем Востоке основным видом грузов является каменный уголь, перевозка которого осуществляется в Восточные порты, откуда в дальнейшем их отправляют в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Для этого в поселке Ванино производится усиление угольного терминала (перевалка 24 млн т), в порту Находка осуществляется строительство угольного терминала на 32 млн т. Кроме того, планируется реконструировать существующий терминал мощностью 20 млн т.

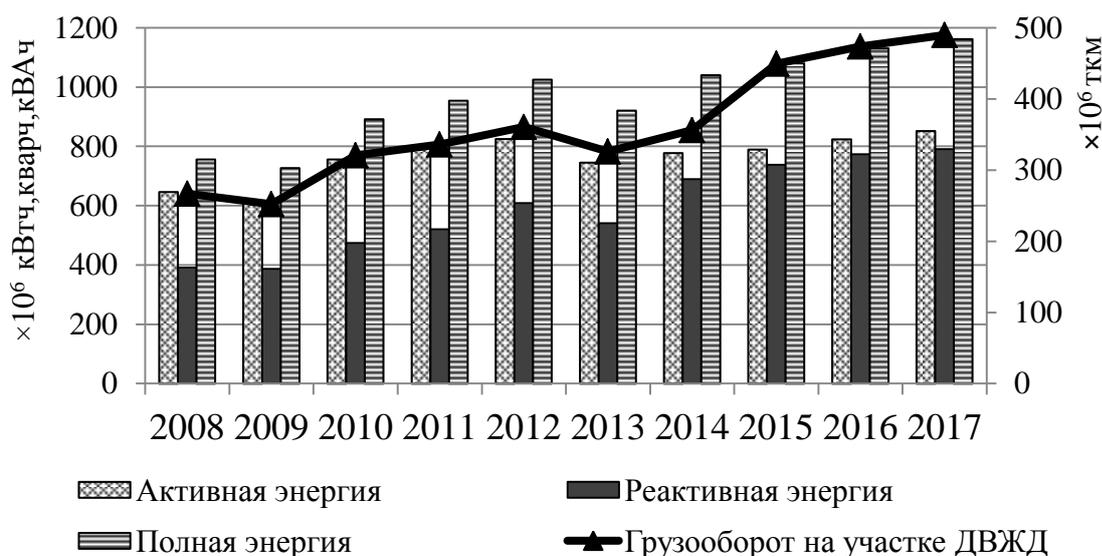


Рисунок. Динамика изменения грузооборота и потребляемой электрической энергии на участке ДВЖД

Такие динамично растущие объемы перевозок в сложных природно-климатических условиях возможно обеспечить электрифицированным железнодорожным транспортом. В связи с этим следует учесть будущую электрификацию БАМа (участок Волочаевка-II – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань), по которой уже приняты соответствующие положительные решения.

Второй фактор – увеличение объемов промышленного производства в Дальневосточном регионе, который в 2015–2017 гг. составил в среднем 8,6 %. Третьим фактором является государственная программа «Дальневосточный гектар», для осуществления которой потребуются электрификация выделенных земельных участков.

Ввиду указанных причин может возникнуть дефицит мощностей в энергосистеме. Эта проблема может быть решена путем увеличения объемов генерируемых мощностей, но этот способ сопряжен с большими денежными, временными и трудовыми затратами. Поэтому требуется разработка альтернативных вариантов для изыскания резервных мощностей.

Одним из методов решения ближнесрочных задач по обеспечению электроэнергией потребителей может выступать регулирование потоков электрической энергии в питающей энергосистеме путем рационализации потребления, например, реактивной энергии наиболее крупными потребителями, в частности, электрифицированным железнодорожным транспортом.

Решение такой задачи возможно путем установки компенсаций реактивной мощности в тяговой сети. Данное мероприятие позволяет не только усилить систему тягового электроснабжения, но и разгрузить систему внешнего электроснабжения. При этом необходимо учитывать изменение объемов перевозок и их неопределенность, вызванную нестационарностью данного процесса.

Таким образом, актуальность работы подтверждается необходимостью удовлетворять возрастающую потребность в электрической энергии, как со стороны тягового электроснабжения, так и промышленного производства с минимальными капитальными вложениями.

Для решения указанных задач была сформулирована методика выбора мощностей компенсирующих устройств (КУ) с учетом снижения потребной мощности силовых трансформаторов, повышения уровня напряжения в контактной сети, улучшения параметров режима работы питающей энергосистемы в условиях нестационарного роста потребности в электроэнергии. Указанная методика включает в себя ряд действий, представленный ниже.

1. Сбор и обработка статистической информации для прогнозных оценок.

Исходными данными для расчета является статистическая выборка характеристик перевозочного процесса, а также значения активного и реактивного электропотребления. К характеристикам перевозочного процесса, необходимых для расчета, относят: грузооборот; число поездов, проследовавших по участку; средние массы поездов; средние технические скорости; количество порожних поездов; густота движения; средняя длина поезда, измеряемая количеством вагонов. Из вышеперечисленных характеристик выбираются две, имеющие наиболее тесную корреляционную связь с электропотреблением.

Теснота корреляционной связи определяется с помощью коэффициента парной корреляции. При этом необходимо определить стандартную ошибку коэффициента парной корреляции между эксплуатационными показателями работы анализируемого участка и объемом тягового электропотребления. В первом приближении нужно, чтобы стандартная ошибка была меньше значения самого коэффициента парной корреляции [1].

Также определяется расчетный критерий Стьюдента и сравнивается с табличным значением. Важное условие: расчетный критерий Стьюдента должен оказаться больше табличного значения.

При прогнозировании первым методом определяются коэффициенты прогнозистического уравнения по выражению [1]

$$(X'X)^{-1}X'W_T = \begin{bmatrix} K_W \\ K_{A1} \\ K_{B1} \end{bmatrix}, \quad (1)$$

где X – матрица влияющих факторов; W_T – матрица электропотребления.

Точность расчетов проверяется с помощью средней погрешности аппроксимации, величина которой не превышает 9 %.

Для прогнозирования электропотребления с использованием ИНС рекомендуется применять пакет *Neural Network Start* программного комплекса *MatLab*. Для этого с помощью команды *nftool* вызывается диалоговое окно, в котором осуществляется настройка и обучение ИНС.

3. Получение прогнозных значений.

Прогнозные значения на требуемый период определяют путем подстановки ожидаемых величин влияющих факторов за расчетный период в прогностическое уравнение или загружая их в обученную ИНС.

4. *Обработка исходных данных для расчета потребной мощности компенсирующих устройств.*

Необходимо подготовить полученные в предыдущем блоке алгоритма данные для дальнейших расчетов. При этом для расчета необходимо преобразовать значения энергии в мощность, а по схемам внешнего электроснабжения тяговых подстанций построить расчетные схемы с использованием теории графов. Дополнительно рассчитывается распределение активных и реактивных мощностей по участкам схемы внешнего электроснабжения.

5. *Определение потребной мощности и мест установки компенсирующих устройств с учетом неопределенности исходных данных.*

На основе данных о распределении реактивных мощностей и данных об активных сопротивлениях сети составляется расчетное уравнение, которое в матричной форме принимает вид [2]:

$$[R_\Sigma][Q_{KV}] = [X], \quad (2)$$

где $[R_\Sigma]$ – матрица, полученная из активных сопротивлений и зависящая только от топологии сети; $[Q_{KV}]$ – матрица неизвестных мощностей компенсирующих устройств; $[X]$ – матрицы, объединяющая известные коэффициенты A_n и известные потоки реактивной мощности по элементам сети.

Коэффициенты A_n объединяют экономические показатели (такие как затраты на генерацию реактивной мощности, срок службы, амортизационные отчисления, стоимость электрической энергии) и технические показатели (удельные потери в конденсаторах, время работы компенсирующих устройств за год, напряжение в питающей сети).

В результате решения уравнения (4) получается матрица искомых мощностей компенсирующих устройств. Если в полученной матрице появились отрицательные значения, необходимо повторить расчет, исключив из матриц соот-

ветствующие строки. Отрицательные значения означают, что компенсация реактивной мощности на подстанции не требуется.

После выбора мощностей компенсирующих устройств производится расчет режима, который заключается в расчете распределения мощностей по участкам первичной сети.

6. Оценка технической и экономической эффективности от применения компенсирующих устройств.

В качестве критериев оптимальности приняты: увеличение уровня напряжения у потребителя, снижение потребной мощности силовых трансформаторов тяговых подстанций и разгрузка питающих линий электропередачи [3].

7. Выбор оптимального варианта усиления.

По результатам анализа, осуществляемого в данном блоке алгоритма, дается заключение о необходимости установки компенсирующих устройств, их мощности и местах установки в тяговой сети.

В настоящее время практикуется установка компенсации реактивной мощности на подстанции или на посту секционирования. При необходимости компенсации большой мощности возможна установка компенсирующих устройств совместно на тяговых подстанциях и постах секционирования.

По разработанной методике был произведен расчет для участка Дальневосточной железной дороги. По данным 2017 г. было получено, что установка КУ необходима на тяговых подстанциях: Хабаровск-II в размере 12,7 МВАр; Дормидонтовка – 8,2 МВАр; Аван – 0,98 МВАр; Бикин – 2,6 МВАр. При установке КУ рассчитанной мощности произойдет повышение уровня напряжения на шинах 27,5 кВ на величину до 5 %, также происходит разгрузка тяговых трансформаторов на величину до 37 %. Как дополнительный положительный эффект для системы внешнего электроснабжения можно отметить снижение величин реактивной мощности по участкам системы внешнего электроснабжения подстанций на 4–70 %, а полной на 2–22 % на разных участках. Чистый дисконтированный доход составит порядка 7,5 млн рублей.

Применение компенсирующих устройств в тяговой сети позволяет не только повысить пропускную способность участка железной дороги за счет повышения уровня напряжения и снижения загрузки тяговых трансформаторов, но и разгрузить систему внешнего электроснабжения.

Список литературы

1. Раевский, Н.В. Построение модели прогнозирования тягового электропотребления на основе интервальной регрессии / Н.В. Раевский, В.Г. Литвинцев // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – Иркутск : Иркутский гос. университет путей сообщения, 2010. – № 4. – С. 192–196.

2. Казакул, А.А. Методика оптимальной компенсации реактивной мощности в сетях распределительных компаний в условиях неопределённости / А.А. Казакул, Н.В. Савина // Вестник Ивановского государственного университета. – Иваново : ИГЭУ, 2010. – С. 42–46.

3. Ли, В.Н. Методические подходы к определению оптимального потребления электрической энергии из питающей энергосистемы / В.Н. Ли, Н.К. Шурова // Электротехника. – 2016. – № 2. – с. 42–44.

УДК 330.322

Матвишин М.С., филиал банка ВТБ (ПАО) в г. Хабаровске,
Дальневосточный институт управления РАНХиГС, г. Хабаровск

СОЗДАНИЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ФИНАНСОВОГО ЦЕНТРА КАК МЕХАНИЗМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В условиях дальнейшего санкционного давления на финансовую систему РФ и её отдельных регионов необходим поиск новых путей стимулирования инвестиционной активности, которая сохраняется на достаточно высоком уровне, несмотря на все негативные внешние факторы. Для решения поставленной задачи Правительство и Центральный банк готовы использовать крайние меры, среди которых: упрощение доступа инвесторов к инструментам небанковского финансирования и создание в системе управления свободным портом Владивосток независимого финансового регулятора, который бы обеспечивал доступ резидентов в финансовый центр и надзор за их деятельностью.

В статье рассмотрены возможные положительные и отрицательные последствия реализации указанного решения.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционная активность, конкуренция на финансовом рынке, международные транзакции, финансовый центр, филиал зарубежного банка, офшорная зона, преференции, финансовый надзор.

Matviishin M.S., PJSC VTB Bank (Khabarovsk branch)
Far-East Institute of Management, Branch of RANEPA, Khabarovsk

CREATION OF THE EXPERIMENTAL FINANCIAL CENTER OF A MECHANISM OF ATTRACTING INVESTMENTS IN THE ECONOMY OF THE FAR EAST

In the context of further sanctions pressure on the financial system of the Russian Federation and its individual regions, it is necessary to search for new ways to stimulate investment activity, which remains at a high level, despite all the negative external factors. To solve this task, the Government and the Central Bank are ready to use extreme measures, including: simplifying investors' access to non-Bank financing instruments and creating an independent financial regulator in the management system of the free port of Vladivostok, which would provide residents with access to the financial center and supervision of their activities.

The article discusses the possible positive and negative consequences of the implementation of this decision.

Key words: investment, investment activity, competition in the financial market, international transactions, financial center, branch of a foreign Bank, offshore zone, preferences, financial supervision.

Качественные изменения в экономической политике Российской Федерации привели к смещению её отправной точки в регионы. За последние годы субъекты федерации стали в большей степени самостоятельны в выборе вектора поли-

тики социально-экономического развития по отдельным направлениям, в том числе и в области инвестиционной политики. В настоящее время регионы ведут между собой соперничество за привлечение инвесторов, как частных, так и в лице государства и иностранных партнёров.

Именно инвестиционной деятельности отводится определяющая роль в процессе проведения экономических, социальных и политических преобразований, которые направлены на создание благоприятных условий для устойчивого экономического роста и инновационного развития территорий. В последние годы для привлечения инвестиций в экономику дальнего Востока активно используются современные механизмы стимулирования инвестиционной активности, такие как: льгота по налогу на прибыль, механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП), территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) и другие. Перечисленные меры способствовали тому, что темпы роста инвестиций на Дальнем Востоке превысили среднероссийские показатели, что наглядно подтверждается данными таблицы.

Таблица. Динамика инвестиций в основной капитал в РФ и ДФО [3, 4]

Инвестиции в основной капитал	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
<i>Российская Федерация</i>					
Всего инвестиций, млрд руб.	13 450,2	13 557,5	13 897,2	14 639,8	15 966,8
К предыдущему году, %	100	100,8	102,5	105,3	109,06
К базисному 2013 г., %	100	100,8	103,3	108,8	118,7
Прямые иностранные инвестиции, млрд долларов США	193,7	146,4	133,9	137,8	139,3*
К предыдущему году, %	100	75,5	91,5	102,9	101,08
К базисному 2013 г., %	100	75,5	69,1	71,1	72
<i>ДФО</i>					
Значение, млрд руб.	842,4	810,5	905	985,2	1 217,3
К предыдущему году, %	100	96,2	111,6	108,8	123,5
К базисному 2013 г., %	100	96,2	107,4	117	144,5
Прямые иностранные инвестиции, млрд долларов США	7,8	8,2	10,6	11,6	12,8*
К предыдущему году, %	100	105,1	129,3	109,4	110,3
К базисному 2013 г., %	100	105,1	135,8	148,7	164,1

* – предварительная оценка.

За последние пять лет в среднем по РФ прирост инвестиций в основной капитал составил 18,7 % к базисному 2013 г., в то время как по Дальнему Востоку – 44,5 % (динамика приводится по данным об инвестициях в основной капитал в действующих ценах). При этом по показателю динамики прямых иностранных инвестиций (ППИ) ДФО значительно опережает средние показатели по стране – если в целом наблюдался спад иностранных инвестиций в силу неблагоприятной геополитической обстановки, в экономику Дальнего Востока иностранный капитал продолжал поступать, несмотря на неблагоприятное воздействие внешних экономических и политических факторов. ДФО к 2017 г. занял

третье место среди всех федеральных округов по объёму привлеченных ППИ уступив только Центральному и Северо-Западному федеральным округам [4].

При этом, даже с учётом всех положительных тенденций в инвестиционной деятельности региона, на в экономическом блоке Правительства РФ считают, что инвестиционный потенциал региона освоен лишь частично, поэтому необходима реализация принципиально новых мер для стимулирования инвестиционной активности. Кроме того, в условиях антироссийских санкций привлечь иностранный капитал в развитие регионов стало значительно труднее.

Министерство по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития) и Центральный банк Российской Федерации (ЦБ РФ) подготовили ряд предложений для концепции создания регионального финансового центра на Дальнем Востоке, среди которых такая революционная идея, как разрешение на создание филиалов зарубежных банков [8].

Целевая модель в целом для развития финансового рынка на Дальнем Востоке включает в себя пять направлений. Это – открытие финансового рынка для иностранных организаций и создание возможностей для открытия на Дальнем Востоке филиалов иностранных банков без права привлечения денежных средств граждан РФ; создание мультивалютной краундфандинговой платформы биржи цифровых финансовых активов; создание специализированного инвестиционного суда на Дальнем Востоке; упрощение доступа инвесторов к небанковскому финансированию и создание управления Свободным портом Владивосток (СПВ) – независимого финрегулятора, который бы обеспечивал доступ резидентов к финансовым центрам и осуществлял надзор за их деятельностью [1].

В скором времени в России могут появиться не только «внутренние офшоры», но и финансовый хаб. По замыслу финансово-экономических властей, перспективы его создания на острове Русский в контексте свободного порта Владивосток могут стать стимулом для инвестиций в экономику региона. Во многом эта инициатива продиктована необходимостью уменьшить разрыв между уровнем деловой активности и уровнем развития финансового рынка. Так, например, финансовая конкуренция в Дальневосточном федеральном округе фактически отсутствует. Что создаёт невозможность предоставления инвесторам доступа к качественным финансовым услугам [6].

Почти все кредитные услуги приходятся на три банка с государственным участием, уровень проникновения кредитных продуктов для компаний и физических лиц, уровень проникновения страховых продуктов – по этим всем показателям ДФО занимает последнее место в Российской Федерации [7]. Ряд регионов Дальнего Востока не имеет оценки кредитного качества, рейтингов. Соответственно, в таких условиях показатели традиционной финансовой индустрии весьма скромные и потенциал для роста достаточно большой.

Возможность открытия филиалов зарубежных банков в свободном порту Владивосток может быть реализована при условии ограничения их деятельности предоставлением услуг только резидентам создаваемого финансового центра, иностранным юридическим лицам, а также кредитованием других юридических лиц, реализующих приоритетные инвестиционные проекты в Дальневосточном федеральном округе. Банки-резиденты финансового центра не получают право при-

влекать средства физических лиц. Российские банки смогут работать в специальном правовом режиме через дочерние банки [8]. У иностранных банков есть интерес к такой форме работы. И на Дальнем Востоке это можно сделать в силу того, что здесь уровень развития экспериментальной экономики значительно выше.

Также уточняется, что, по мнению ЦБ, на Дальнем Востоке надо создать специализированный финансовый суд, который будет рассматривать споры как между резидентами, так и нерезидентами центра. Предполагается, что данный финансовый суд будет быстро и эффективно рассматривал споры, связанные с деятельностью ТОСЭР, СПВ и специализированных административных районов.

При этом ключевой проблемой его создания может стать отсутствие квалифицированных судей в области разрешения финансовых споров, а также недопустимость разнородного вынесения и применения решений Верховного суда. Поэтому ЦБ рассматривает возможность развития института коммерческого арбитража – параллельно со специализированным финансовым. Такой суд может быть сформирован за счёт лиц, имеющих огромный опыт и имя в области инвестиционного права, в области инвестиционных технологий.

Привлекательность юрисдикций с точки зрения арбитража во многом определяется подходом государственных судов, насколько проарбитражный подход этих судов. В последние годы в арбитражном законодательстве появился ряд специальных положений, которые, во-первых, предусматривают возможность заключения арбитражного соглашения и передачи споров в арбитраж из договоров, которые заключаются резидентами с управляющей компанией. Любые споры, связанные с таким договором, могут рассматриваться не только в государственном суде, но и в третейском разбирательстве, если это комфортнее инвестору.

Все рассмотренные выше нововведения потребуют внесения существенных изменений в законодательство РФ, включая Конституцию, а также, возможно, пересмотра условий вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО) [1].

Кроме того, скорее всего, потребуется создание специального подразделения Банка России, наделенного широкими полномочиями по регулированию, надзору и инспектированию в выделенной зоне «Свободный порт Владивосток».

Представители банковской сферы достаточно скептически относятся к таким нововведениям. В частности, это обусловлено сложностью контроля за деятельностью филиала на территории особой экономической зоны (ОЭЗ). Именно по этой причине еще более десяти лет назад был получен отрицательный ответ на возможность открытия филиалов иностранных банков в России. Филиалы иностранных банков могут почти бесконтрольно для российского регулятора заниматься переводом средств.

Филиал в отличие от дочернего банка, который полностью находится под контролем ЦБ РФ, – это совершенно несамостоятельная организация: не банк, а подразделение какого-то банка. Их работа плохо контролируется в смысле притока и оттока средств [6].

Запрет на работу филиалов иностранных банков Россия отстояла в ходе переговоров о присоединении к ВТО, такое ограничение закреплено в перечне обязательств РФ по услугам, и с момента его подписания в конце 2011 г. к этому вопросу чиновники не возвращались.

Главная угроза, с которой столкнется Российская Федерация, если допустит на свою территорию филиалы иностранных банков, – это вовсе не подрыв конкурентных позиций местных российских банков, а возможная утрата национальными банковскими властями способности осуществлять эффективный банковский надзор в интересах российских кредиторов и вкладчиков. Последняя угроза реализуется в том случае, если в нашей стране не будет введена система надлежащего регулирования и надзора за филиалами иностранных банков [7].

Филиалы иностранных банков на территории ДФО в идеале все же не будут полностью свободны в своих действиях. Так, речь идет о работе исключительно с финансовыми потоками Дальнего Востока, войти в регион смогут лишь надежные игроки, в финансовой стабильности которых нет сомнений, и, безусловно, им придется получать разрешения у ЦБ РФ и предоставлять определенную отчетность.

Но и здесь существуют так называемые «подводные камни», в частности с учётом развития информационных и финансовых технологий будет сложно отследить открытие счетов только резидентами регионального финансового центра. Задачей регулятора будет максимально ограничить возможности таких банков на территории РФ. Все данные для государства, для проверяющих органов будут открыты, будет полный учет всех потоков и в налоговой службе, и в Росфинмониторинге, которые активно работают в рамках механизмов FATF (Financial Action Task Force) [8].

При этом, если опыт Дальнего Востока будет удачным, другие регионы, которые имеют приграничное экономико-географическое положение, сразу попытаются создать аналоги у себя. Но первые итоги и выводы об эффективности функционирования финансового центра можно будет делать, когда он начнёт свою работу.

Список литературы

1. Гольдштейн, Р. Финансовый центр на Дальнем Востоке привлечет в Россию новые инвестиции / Р. Гольдштейн. Опубликовано 23.04.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minvr.ru/press-center/news/14898/>
2. Дементьев, Н.П. Прямые инвестиции из-за рубежа: оценки на основе данных Банка России и Евростата / Н.П. Дементьев // Российский экономический журнал. – 2017. – № 2. – С. 56–69.
3. Инвестиции в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136971099875
4. Минакир, П.А. Прямые иностранные инвестиции в экономике российского Дальнего Востока / П.А. Минакир, Д.В. Суслов // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2018. – Том 11. – № 3. – С. 41–56.
5. На Дальнем Востоке совершается банковская революция. Центробанк готов сдать позиции зарубежным кредитным организациям. Публикация Независимой газеты от 06.03.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ng.ru/economics/2018-03-06/1_7185_centrobank.html
6. Офшор и финансовый центр: чем увлекают инвесторов в ДВФО: Опубликовано 12.09.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mirtesen.tsargrad.tv/blog/43653723723/Ofshor-i-finansovyy-tsentr:-SНem-zavlekeyut-investorov-v-DFO>
7. Финансовый центр и офшор на Дальнем Востоке: Опубликовано 11.09.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://roscongress.org/news/finansovyyj-tsentr-i-ofshor-na-dalнем-vostoke/>
8. Филиалы иностранных банков могут появиться в финцентре на Дальнем Востоке. Опубликовано 05.03.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.finversia.ru/news/markets/filialy-inostrannykh-bankov-mogut-poyavitsya-v-fintsentre-na-dalнем-vostoke-36050>

УДК 005.5 : 658.5

Некрасова О.И., Комарова В.В., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья посвящена особенностям оперативного управления производством, без применения прогрессивных технологий которого в современных условиях хозяйствования повышение конкурентоспособности производственного предприятия невозможно. В статье рассматриваются основные функции и задачи оперативного управления. Приводятся характеристики зарубежных систем оперативного управления производством. Описываются основные проблемы, связанные с оперативным управлением и планированием производства.

Ключевые слова: оперативное управление производством, функции оперативного управления, зарубежные системы оперативного управления производством.

Nekrasova O.I., Komarova V.V.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

OPERATIVE MANAGEMENT AS AN INSTRUMENT OF ENHANCING AN EFFECTIVENESS OF A COMPANY ACTIVITY

This article focused specificities of the operative production management. It is imposable to improve the competitiveness of a manufacturing company without application progressive technologies in the modern business environments. The article examines main functions and problems of the operative management, considers the characteristics of foreign systems in the operative production management, describes related difficulties of the operative management and the production planning.

Key words: operative production management, functions of the operative management, foreign systems in the operative production management, difficulties of the operative management and the production planning.

Дальний Восток выступает одним из наиболее динамично развивающихся регионов. Программа «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.» свидетельствует о намерении Правительства Российской Федерации развивать Дальневосточный регион как территорию с большим экономическим потенциалом. Однако возрастающий уровень международной конкуренции, низкий уровень инфраструктуры региона, высокие финансовые риски и ряд других факторов требуют внедрение современных форм и методов управления в деятельность предприятий.

В современных условиях хозяйствования эффективное использование производственного потенциала предприятия напрямую зависит от оперативного управления производством. Функционирование предприятия, которое заинте-

ресовано в повышении конкурентоспособности выпускаемой продукции, невозможно без внедрения и использования прогрессивных технологий оперативного управления производством.

Оперативное управление производством – это деятельность, характеризующаяся принятием управленческих решений по регулированию материальных и информационных потоков на предприятии, координации использования оборудования и персонала, а также действия, направленные на выявление текущих потребностей рынка и оптимизацию взаимодействия с клиентами.

Уровень оперативного управления реализуется с помощью MES-систем (MES – Manufacturing Execution Systems). MES-система – это система управления производством, которая связывает воедино все бизнес-процессы предприятия с производственными процессами, оперативно передает объективную и подробную информацию руководству различного уровня управления. Кроме того, MES-система проводит анализ и определяет наиболее эффективное решение какой-либо проблемной ситуации.

MES-система – это инструмент функционирования производственного предприятия, который позволяет раскрыть его внутренний потенциал, найти и устранить слабые места, провести анализ эффективности использования ресурсов и, как результат, повысить уровень конкурентоспособности.

Основными показателями деятельности предприятия, на которые внедрение MES-системы оказывает положительное воздействие, в первую очередь являются повышение производительности и снижение затрат на выпуск единицы продукции.

Системы MES определяются как совокупность программных функций, отличающихся от функций систем планирования ресурсов предприятия (ERP – Enterprise Resource Planning), автоматизированного проектирования (CAD – Computer-Aided Design) и программирования (CAM – Computer-Aided Manufacture) и автоматизированных систем управления технологическим процессом (АСУТП).

Ассоциацией MESA (Manufacturing Enterprise Solutions Association), которая объединяет производителей и консультантов, внедряющих MES-системы, определены 11 основных функций MES:

1. Контроль состояния и распределение ресурсов (RAS – Remote Access Service) – обеспечивает управление ресурсами производства (машинами, инструментальными средствами, методиками работ, материалами, оборудованием) и другими объектами, например, документами о порядке выполнения каждой производственной операции. В рамках этой функции описывается детальная история ресурсов и гарантируется правильность настройки оборудования в производственном процессе, а также отслеживается состояние оборудования в режиме реального времени.

2. Оперативное/Детальное планирование (ODS – Operations/Details Scheduling). Эта функция обеспечивает оперативное и детальное планирование работы, основанное на приоритетах, атрибутах, характеристиках и свойствах конкретного вида продукции, а также детально и оптимально вычисляет загрузку оборудования при работе конкретной смены.

3. Диспетчеризация производства (DPU – Dispatching Production Units). Обеспечивает текущий мониторинг и диспетчеризацию процесса производства, отслеживая выполнение операций, занятость оборудования и людей, выполнение заказов, объемов, партий и контролирует в реальном времени выполнение работ в соответствии с планом. В режиме реального времени отслеживаются все происходящие изменения и вносятся корректировки в план.

4. Управление документами (DOC). Контролирует содержание и прохождение документов, которые должны сопровождать выпускаемое изделие, включая инструкции и нормативы работ, способы выполнения, чертежи, процедуры стандартных операций, программы обработки деталей, записи партий продукции, сообщения о технических изменениях, передачу информации от смены к смене, а также обеспечивает возможность вести плановую и отчетную цеховую документацию. Предусматривается архивирование информации.

5. Сбор и хранение данных (DCA – Date Collection/Acquisition). Эта функция обеспечивает информационное взаимодействие различных производственных подсистем для получения, накопления и передачи технологических и управляющих данных, циркулирующих в производственной среде предприятия. Данные о ходе производства могут вводиться как вручную персоналом, так и автоматически с заданной периодичностью из АСУТП или непосредственно с производственных линий.

6. Управление персоналом (LM – Labor Management). Предоставляет информацию о персонале с заданной периодичностью, включая отчеты о времени и присутствии на рабочем месте, слежение за соответствием сертификации, а также возможность учитывать и контролировать основные, дополнительные и совмещаемые обязанности персонала, такие как выполнение подготовительных операций, расширение зоны работы.

7. Управление качеством продукции (QM – Quality Management). Предоставляет данные измерений о качестве продукции, в том числе и в режиме реального времени, собранные с производственного уровня, обеспечивая должный контроль качества и заостряя внимание на критических точках. Может предложить действия по исправлению ситуации в данной точке на основе анализа корреляционных зависимостей и статистических данных причинно-следственных связей контролируемых событий.

8. Управление производственными процессами (PM – Process Management). Отслеживает заданный производственный процесс, а также автоматически вносит корректировку или предлагает соответствующее решение оператору для исправления или повышения качества текущих работ.

9. Управление производственными фондами (техобслуживание) (MM – Maintenance Management). Поддержка процесса технического обслуживания, планового и оперативного ремонта производственного и технологического оборудования и инструментов в течение всего производственного процесса.

10. Отслеживание истории продукта (PTG – Product Tracking & Genealogy). Предоставляет информацию о том, где и в каком порядке велась работа с данной продукцией. Информация о состоянии может включать в себя: отчет о персонале, работающем с этим видом продукции, компоненты продукции, материалы от поставщика, партию, серийный номер, текущие условия производства, несоответствия установленным нормам, индивидуальный технологический паспорт изделия.

11. Анализ производительности (PA – Performance Analysis). Предоставляет отчеты о реальных результатах производственных операций, а также сравнивает с предыдущими и ожидаемыми результатами. Представленные отчеты могут включать в себя такие измерения, как использование ресурсов, наличие ресурсов, время цикла производственного ресурса, соответствие плану, стандартам и другие.

Несмотря на многообразие функций MES все они носят оперативный характер и регламентируют соответствующие требования не к производственному предприятию в целом, а к той его единице (цеху, участку, подразделению), для которой ведется планирование работ. Основными функциями из перечисленных выше являются – оперативно-календарное планирование (детальное планирование) и внутрицеховая диспетчеризация производственных процессов. Именно эти функции определяют MES-систему как систему оперативного характера, нацеленную на формирование расписаний работы оборудования и оперативное управление производственными процессами в подразделении.

Системы оперативного управления производством давно появились на российском рынке, однако количество проектов, успешно внедренных на предприятиях на данный момент, весьма невелико. Основными проблемами, связанными с оперативным управлением и планированием производства являются [15]:

1. Планирование и осуществление продаж. Отсутствие четких процедур работы с приемом и изменениями заказов клиентов. Это, в свою очередь, обуславливает частое изменение плана производства, что приводит к остановке одних заданий и запуску других. Результат – рост незавершенного производства и себестоимости продукции.

2. Планирование и управление производством без адекватного инструмента (информационной системы) становится невозможным быстро составлять оптимальные (с точки зрения выполнения заказов клиентов и себестоимости готовой продукции) производственные программы. Это приводит к невозможности быстрого и оптимального перепланирования производства.

3. Конструкторско-технологическое сопровождение производства. Частые изменения конструкции и/или технологии (в случае отсутствия четких процедур внедрения этих изменений) приводят к сбоям в производстве и невозможности планирования закупок необходимых материалов и комплектующих.

4. Информация. Отсутствие оперативной (в режиме реального времени) и достоверной (вводимой в местах ее возникновения) информации о состоянии предприятия.

5. Недостаточно хорошо организованное обучение при работе с системой или полное его отсутствие влечет за собой проблемы в эксплуатации MES-систем.

6. Отсутствие мониторинга внедрения. Мониторинг должен охватывать все этапы опытной эксплуатации системы в компании и сводиться к периодической оценке некоторых показателей прогресса процесса внедрения системы. Для этого руководство компании должно сформировать набор ключевых показателей эффективности (KPI) процесса внедрения для руководителя проекта, руководителей подразделений – участников проекта и руководителя службы информационных технологий.

Повышение конкурентоспособности производственного предприятия невозможно без применения прогрессивных технологий оперативного управления производством. Система оперативного управления производством обеспечивает достижение важнейших целей по изготовлению и поставкам продукции с учетом ее номенклатуры и качества, рационального использования ресурсов, что является основой конкурентоспособности предприятия.

Усиление рыночных требований потребителей к качеству промышленной продукции, рост конкуренции между производителями, внедрение информационных систем в инфраструктуру менеджмента промышленных предприятий приводят к перестройке технологии оперативного управления производством. В связи с этим необходимо рассматривать систему оперативного управления производством с позиции обеспечения и повышения конкурентоспособности предприятия.

Использование традиционных технологий в управлении производством, низкий конкурентный статус отечественной промышленной продукции, отставание от зарубежных стран в вопросах организации оперативного управления производством, вызывает необходимость обобщения опыта и проведения комплексных научных исследований в области организации системы оперативного управления производством.

Список литературы

1. Демидов, В. Решение задач оперативного управления производством на различных уровнях информационной структуры предприятия / В. Демидов // СТА. – 2016. – № 1. – С. 14–20.
2. Марков, Н.Г. Методика мониторинга процесса внедрения MES в нефтегазодобывающей компании / Н.Г. Марков, О.Л. Капилевич // Доклады ТУСУРа. – 2013. – № 4(30). – С. 147–152.
3. MES-системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mescontrol.ru>
4. Оперативно-календарное планирование и диспетчеризация производства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tehnopro.com/mes-planirovanie-proizvodstva/>
5. Системы оперативного планирования и управления производством [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cdn.scipeople.com/materials/>
6. Функции ERP-систем [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.erp-online.ru/erp/functions/>

УДК 334.02

Петрова Е.В., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

СПОРТИВНЫЕ ФЕДЕРАЦИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ОРГАНИЗАЦИОННАЯ КУЛЬТУРА КАК МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ

В статье анализируется роль спортивных федераций в социально-экономическом развитии региона. Современная социально-политическая и экономическая ситуация страны и региона детерминирует первостепенные, требуемые временем стратегии деятельности субъектов спортивной индустрии. Формируются новые задачи спортивного менеджмента с целью реализации продуктивного управления элементами всех уровней структуры спортивной федерации региона. На основе эмпирических данных, полученных в результате использования стратегического и аналитического инструментария классического менеджмента, подготовлены рекомендации по формированию и эффективному управлению организационной культурой конкретной спортивной федерации боевых искусств Дальнего Востока.

Ключевые слова: спортивная федерация, коммерциализация, организационная культура.

Petrova E.V., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

SPORTS FEDERATIONS OF THE FAR EAST: ORGANIZATIONAL CULTURE AS A MANAGEMENT MECHANISM

The article analyzes the role of sports federations in the socio-economic development of the region. The current socio-political and economic situation of the country and the region determines the primary, time-required strategy of the sports industry. New tasks of sports management are created, the purpose of which is the implementation of productive management of elements of all levels of the structure of the sports Federation of the region. On the basis of empirical data obtained as a result of the use of strategic and analytical tools of classical management, recommendations have been created. These recommendations help to form and effectively manage the organizational culture of a particular sports Federation of combat sports of the far East.

Key words: sports federations, commercialization, organizational culture.

В концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. определена роль физической культуры и спорта в развитии человеческого потенциала России, стабилизации демографической обстановки и снижении смертности в трудоспособном возрасте. Общеизвестна роль физической культуры и спорта для здоровья нации. Среди основных приоритетов социальной и экономической политики на втором этапе инновационного развития российской экономики (2013–2020 гг.) указывается распространение стандартов здорового образа жизни. Привлечение широких масс населения к занятиям физической культурой, состояние здоровья населения и успехи на международных сос-

тязаниях являются бесспорным доказательством жизнеспособности и духовной силы любой нации, а также ее военной и политической мощи.

Экономический рост, а соответственно и благосостояние людей страны и региона, обеспечивается благодаря количеству вовлеченных в производство факторов производства. Помимо прочих, к ним относятся такие факторы, как рост числа работников, повышение квалификации работников, совершенствование технологий, НТР. В связи с этим, можно утверждать, что большую роль для экономического роста играют трудовые ресурсы, которые являются одним из важных звеньев в цепочке факторов производства (земля, капитал, ресурсы, информация, труд). В свою очередь, производительность труда зависит от следующих факторов: интеллектуальные возможности, жизненная активность, физические качества и творческий потенциал работников. Систематические занятия физической культурой и спортом оказывает благоприятное влияние на здоровье, умственную активность, целеустремленность человека. Работник, регулярно занимающийся спортом, меньше болеет, быстрее включается в работу, более настойчив, неутомим, постоянен в достижении целей, что повышает конкурентоспособность рабочей силы, независимо от сферы экономики. Таким образом, занятия спортом подготавливает экономически активного гражданина к эффективной производственной деятельности, с высоким КПД. Общий результат трудового человеческого ресурса обеспечивает рентабельность предприятия, а при высоких показателях, способствует увеличению темпов экономического роста города, региона, страны.

Определяя роль спорта для государства, мало сказать о формировании стандартов здорового образа жизни, как об одном из основных направлений социально-экономической политики, декларируемой Правительством РФ. Нужно упомянуть о важных характеристиках результата государственного управления, на которые массовый спорт имеет непосредственное влияние, а именно, развитии человеческого потенциала, стабилизации демографической обстановки, снижении смертности в трудоспособном возрасте, укреплению здоровья нации в целом. Любительский спорт и занятия физической культурой, как фактор развития региона влияет на следующие экономические показатели:

- качественное воспроизводство населения;
- качественные трудовые ресурсы;
- производительность труда;
- рост ВРП;
- экономический рост.

Широкий спектр вопросов социального, экономического и культурного характера обуславливает сложные современные социально-экономические отношения в области физической культуры и спорта с участием большого количества субъектов спортивной индустрии (от лат. слова *industria* – деятельность).

Федеральный закон от 04.12.2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» определяет в качестве субъектов 14 категорий, которые объединяют множество организаций, спортивных и оздорови-

тельных клубов, предприятий, спортсменов, тренеров, государственных служащих, любителей спорта. У всех этих лиц имеются свои собственные экономические интересы и свои цели

На региональном уровне социально-экономические задачи решают во взаимодействии государственные структуры (органы исполнительной власти субъекта РФ, органы местного самоуправления) и спортивные федерации, объединяющие тренеров, спортсменов (любительского и профессионального спорта), а также же болельщиков и людей, желающих улучшить свое здоровье и внешний вид.

«Общероссийская спортивная федерация – общероссийская общественная организация, которая создана на основе членства, получила государственную аккредитацию и целями которой являются развитие одного или нескольких видов спорта, их пропаганда, организация, а также проведение спортивных мероприятий и подготовка спортсменов – членов спортивных сборных команд». Определенный федеральным законом функционал федерации обуславливает наличие системы менеджмента, использование определенных инструментов и методов управления объектами внутренней среды организации, как правило, некоммерческой. Таким образом, спортивная федерация – это юридическое лицо, аппарат управления «на местах», имеющий иерархическую структуру управления и ведущее хозяйственную деятельность. Спортивная федерация является менеджером, влияющим на эффективность государственной политики в области спорта, непосредственно регулируя взаимодействие субъектов спортивной индустрии, а так же являясь субъектом, формирующим явления и процессы спортивной инфраструктуры (как внешней среды – с субъектами и объектами).

Современное состояние спортивной инфраструктуры, требования государственной политики требует от спортивных федераций адаптации управленческих решений под требования рыночных механизмов российской экономики. Спорт в РФ и его субъекты, вынуждены становиться «коммерческими» структурами, а, соответственно, применять в решении текущих задач технологии менеджмента и маркетинга.

Многолетняя практика регионального правительственного финансирования любительского спорта (детский и массовый спорт) основана на заинтересованности государства в оздоровлении нации и спортивных достижениях страны. Что же касается профессионального и оздоровительного спорта, то в этих сегментах государство не оказывает финансовую помощь. В этой сфере главной целью спортивных функционеров становится прибыль:

- от коммерциализации специфических видов услуг (аренда специального оборудования и площадей; развлекательная индустрия);
- монетизации достижений спортсмена (профессиональный и любительский спорт).

Развитие коммерческого спорта несет в себе положительные моменты. Происходит совершенствование инфраструктуры (спортивные сооружения, транспорт, связь, телекоммуникации, гостиницы и т.п.); совершается косвенное по-

ложительное влияние на развитие массового спорта; создаются новые рабочие места и другое.

Современная ориентация на развитие тех видов спорта, которые могут принести максимальные прибыли владельцам, требует изучение процесса коммерциализации спорта не только на уровне высоко бюджетных спортивных клубов, но и деятельности спортивных федераций регионов.

В связи с высокой заинтересованностью спортивных функционеров Дальневосточного региона в коммерциализации их деятельности, в статье предлагается вниманию часть результатов прикладного исследования, проведенного методами включенного наблюдения, экспертного интервью, а так же анализа вторичной информации в рамках кабинетного исследования.

В качестве инструментария классического менеджмента были использованы инструменты целеполагания и разработки стратегии достижения поставленных целей (дерево целей, SMART-анализ), в качестве разработки стратегии и стратегического управления организационного развития использовалась Модель Курта Левина. В качестве инструмента поддержки принятия управленческих решений использовался SWOT-анализ.

По запросу действующей на территории ДФО спортивной федерации, с целью разработки стратегического плана развития был определен ряд задач:

- 1) изучить среду рынка, на который планирует зайти федерация;
- 2) изучить состояние внутренней среды организации (спортивной федерации);
- 3) рекомендации по легальной коммерциализации деятельности федерации.

Прикладное исследование проводилось с июня по сентябрь 2018 г.

В качестве объекта исследования была выбрана Дальневосточная федерация боевых искусств. Предметом исследования стала текущая управленческая деятельность элементов структуры спортивной федерации ДФО.

Эксперты: спортивные функционеры ДФО, 4 руководителя структурных элементов Дальневосточной федерации боевых искусств.

Источники вторичной информации: СМИ(off-line, on-line).

Дальневосточная спортивная федерация является межрегиональным отделением спортивной федерации России. Структура Дальневосточной спортивной федерации представляет собой многоуровневую функционально-линейную организационную структуру. На региональном уровне структура включает спортивные федерации 9 регионов. Самый многочисленный по составу, уровень, включает в себя 64 организации – структурных элементов входящих в муниципальный уровень структуры спортивной федерации ДФО.

На этапе формирования стратегии коммерциализации деятельности федерации ДФО, было проведено кабинетное маркетинговое исследование текущего состояния внешней и внутренней среды спортивной федерации, на основе которого была составлена матрица SWOT-анализа, отражающая возможности, угрозы, слабые и сильные стороны объекта исследования (таблица).

Таблица. Матрица SWOT-анализа

<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>
<p>1.1. Наличие инфраструктуры для текущей деятельности спортивной федерации. Наличие собственных материальных активов, что обеспечивает высокую конкурентоспособность.</p> <p>1.2. Рабочая система менеджмента общественной организации. Функционирующая организационная структура. Наличие действующих безубыточных филиалов.</p> <p>1.3. Систематическое финансирование.</p> <p>1.4. Стабильно-минимальный набор воспитанников спортивной школы.</p> <p>1.5. Лояльность ключевых инвесторов. Долгосрочные отношения.</p> <p>1.6. Административная, финансовая поддержка со стороны муниципальных и правительственных учреждений. Наличие доступа к административному ресурсу.</p> <p>1.7. Наличие опыта проведения спортивных мероприятий.</p> <p>1.8. Сильный состав спортсменов.</p> <p>1.9. Стаж организации 30 лет. История.</p> <p>1.10. Положительная репутация и авторитет управляющего федерации. Сильный личный бренд.</p> <p>1.11. Средний уровень известности среди населения.</p> <p>1.12. Наличие постоянных клиентов (пользователей услуги).</p> <p>1.13. Лояльность премиальной целевой аудитории.</p> <p>1.14. Низкая вероятность новых игроков на рынке</p>	<p>2.1. Наличие контркультуры внутри организации.</p> <p>2.2. Зависимость от инвесторов (госучреждения, титульный инвестор).</p> <p>2.3. Низкая популярность спортивных мероприятий среди жителей города.</p> <p>2.4. Отсутствие официального информационного канала.</p> <p>2.5. Отсутствие управляемого маркетинга.</p> <p>2.6. Отсутствие PR. Нет целенаправленной работы с родителями, с болельщиками, со СМИ. Устаревшая модель взаимодействия с клиентами</p> <p>2.7. Ухудшающаяся конкурентная позиция.</p> <p>2.7. Низкая оперативность принятия решения.</p> <p>2.8. Отсутствие кадрового резерва тренеров.</p> <p>2.9. Нулевая стоимость билетов на соревнования.</p> <p>2.10. Отсутствие критериев эффективности работы представителей федерации.</p> <p>2.11. Отсутствует система продаж.</p> <p>2.12. Не формализованы процессы и система управления.</p> <p>2.13. Отсутствие бизнес-модели в управлении, применения инструментария маркетинга и спортивного менеджмента.</p> <p>2.14. Средняя конкуренция</p>
<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<p>3.1. Возможность внедрения бизнес-модели, позволяющей удовлетворить индивидуальные потребности различных типов публики. Дифференцированный маркетинг.</p> <p>3.2. Человеческий ресурс, способный на исполнение некоторого маркетингового функционала с минимальными затратами.</p> <p>3.3. Сильные мотивирующие факторы потребителей. Модный тренд зож и боевых искусств.</p> <p>3.4. Наличие свободных перспективных ниш.</p> <p>3.5. Расширение географического охвата, путем развитой филиальной сети.</p> <p>3.6. Увеличение перечня и объемов оказываемых услуг.</p> <p>3.7. Выход на новые рынки (коммерческие турниры). Новые продукты.</p> <p>3.8. Усиление продукта/услуги. Повышение уровня сервиса на мероприятиях.</p> <p>3.10. Упрочение репутации, широкая известность.</p> <p>3.11. Благоприятная политическая конъюнктура (обстановка) для развития федерации.</p> <p>3.12. Активная коммуникация на фоне недостаточно развитой коммуникации конкурентов</p>	<p>4.1. Конкуренция.</p> <p>4.2. Уменьшение заинтересованности участия болельщиков, зрителей в общегородских турнирах.</p> <p>4.3. Рост затрат на организацию мероприятий.</p> <p>4.4. Риски некупаемости проектов.</p> <p>4.5. Низкая рентабельность проводимых спортивных мероприятий.</p> <p>4.6. Снижение объемов финансирования основными инвесторами.</p> <p>4.7. Недостаточная развитость филиалов.</p> <p>4.8. В сфере развлечений продукты-заменители: другие виды спорта (панкратион, ММА).</p> <p>4.9. Сезонный спад.</p> <p>4.10. Снижение тренерской нагрузки (уменьшение количества воспитанников).</p> <p>4.11. Повышение дефицита профессиональных тренеров.</p> <p>4.12. Рост стоимости труда на рынке</p>

Первичный анализ, классификация позиций SWOT-анализа, упорядочения в группы проблем выявленных возможностей, угроз, сильных и слабых сторон определило две основные проблемы управления муниципальной, краевой, а так же Дальневосточной спортивной федерации:

1. Образование контркультуры, которая:

- отрицает базовые ценности существующей организационной культуры (преемственность, главенство старших по статусу, недопустимость спекуляции авторитета федераций в личных целях);
- также данная контркультура имеет противоположные цели, спекулируя декларируемыми федерацией целями, личным интересам (пиар, личное обогащение);
- отрицает легитимность спортивного руководства, используя в личных целях ресурсы организации;
- внутрикорпоративный конфликт, обусловленный структурно-организационными и функционально-организационными причинами.

2. Упущенные финансовые выгоды при наличии необходимых материальных и человеческих ресурсов спортивной федерации. Отсутствие маркетинговой стратегии спортивной федерации.

В связи с обозначенными проблемами для руководства спортивной федерации рекомендованы первостепенные основные ситуационные цели:

1. Исключить внутрикорпоративный конфликт интересов руководства и членов федерации, а так же создать условия для предотвращения подобных инцидентов в будущем. Внедрить спортивный менеджмент.

2. Разработать бизнес-план по реализации коммерческих целей спортивной федерации. Результатом осуществления бизнес-плана является максимизация прибыли от коммерческой деятельности спортивной федерации. Внедрить спортивный маркетинг.

Реализация вышеуказанных целей возможна с помощью использования такого инструмента менеджмента, как управление организационной культурой.

Управление организационной культурой подразумевает под собой изменение организационной культуры, формирование определяемой руководством организационной культурой и ее поддержание, и развитие в соответствии с требованиями федерации.

Управление организационной культурой спортивной федерации ДФО осуществляется в несколько этапов.

Формой устранения внутрикорпоративного конфликта является принятие нормативных механизмов, регулирующих формальные отношения, в которых происходит взаимодействие сторон. В качестве инструмента управления предлагается создание элементов организационной культуры:

1. Определение миссии, главных целей, задач федерации, выбор стратегии исполнения миссии, наилучших и допустимых средств достижения целей.

2. Проведение мероприятий способствующих принятию миссии и целей большинством сотрудников к деятельности федерации. Консолидация усилий в достижении установленных целей.

3. Адаптация организационной структуры. Установление индивидуальных и групповых критериев эффективной деятельности.

4. Создание информационной инфраструктуры. Выбор методов коммуникации.

5. Создание системы стимулирования, поощрения и наказания, коррелирующей с выполнением или невыполнением поставленных задач.

6. Установление критериев и требований к вхождению и выхода из федерации.

7. Определение приобретения, поддержания, распределения и потери статуса и власти в федерации.

8. Установление формальных и неформальных правил, образцов поведения; характер организационных отношений между работниками.

9. Определение базовых критериев желательного и нежелательного поведения и соответствующих им последствий.

Управление организационной культуры определяется системным подходом, при котором осуществляется функциональное, элементное и организационное построение. Субъектом управления организационной культурой являются:

1) отдел управления персоналом через реализацию кадровой политики федерации;

2) линейные руководители элементов структуры федерации ДФО, в том числе Президент, его заместители и другие управленцы федераций различных уровней дальневосточной федерации, с помощью выбранного стиля руководства, определения миссии, общих целей, стратегии, выбранных средств ее достижения;

3) функциональные руководители, такие как: руководители тренерского совета, директора профессиональных отделений спортивной федерации ДФО, специалисты PR через реализацию через декларируемые ценности, традиции, демонстрируя ритуалы, образцы формального и неформального поведения в различных бизнес-процессах и рабочих ситуациях.

Логическим завершением предложенных мер по управлению организационной культуры рекомендуется подготовить ряд документов, формирующих нормативную базу менеджмента:

1. Политика управления спортивной федерации ДФО, содержащей миссию, стратегические цели, требования к членам федерации, критерии оценки результатов деятельности, системы стимулирования, поощрения, наказания и других основополагающих элементов организационной культуры.

2. Руководство деятельности спортивной федерацией ДФО, включающей в себя инструкции, описания желательных образцов поведения в различных ситуациях, описания выполнения конкретных бизнес-процессов.

При успешном выполнении перечисленных этапов формирования (изменения), поддержания и развития организационной культуры, достижения согласия и принятия большинством членов организации установленных лидером миссии,

ценностей, почитания традиций спортивной федерации ДФО возможно устранение контркультуры. Следующим шагом руководства спортивной федерации ДФО является разработка маркетинговой стратегии включающим разработку плана маркетинговых мероприятий, для реализации коммерческих целей федерации.

Список литературы

1. Стратегия развития физической культуры и спорта в Российской Федерации на период до 2020 г., утв. Распоряжением правительства от 07.08.2009 г. № 1101-р.
2. О физической культуре и спорте в Российской Федерации : федер. закон от 04.12.2007 г. № 329-ФЗ (ред. от 29.07.2018).
3. Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2016–2020 гг. : федер. целевая программа. Пост. Правительства РФ от 21.01.2015 г. № 30.
4. О некоммерческих организациях : федер. закон от 12.01.1996 г. № 7-ФЗ.
5. Большаков, А.Г. Конфликтология организаций : учеб. пособие / А.Г. Большаков, М.Ю. Несмелова. – М. : МЗ Пресс, 2001. – 182 с.
6. Гапоненко, А.Л. Менеджмент : учеб. и практикум для СПО / А.Л. Гапоненко; отв. ред. А.Л. Гапоненко. – М. : Юрайт, 2016. – 396 с.
7. Саттон, М. Корпоративный документооборот : Принципы, технологии, методология внедрения / М. Саттон. – СПб. : Азбука, 2002. – 448 с.
8. Титов, П.А. Влияние физической культуры и спорта на социально-экономическое развитие / П.А. Титов // Вестник МГТУ. – Т. 13. – 2010. – № 1.
9. Тихомирова, О.Г. Организационная культура: формирование, развитие, оценка / О.Г. Тихомирова. – СПб. : Изд-во ИТМО, 2008. – 148 с.
10. Шейн, Э. Организационная культура и лидерство / Э. Шейн; пер. с англ. С. Жильцов.– 3-е изд. – СПб. : Питер, 2007. – 336 с.

УДК 332.14 (571.6) (075.8)

Пономарев С.В., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Трудности освоения Дальнего Востока связаны с масштабами его территории, удаленностью от центральных регионов России. Обозначение и решение проблем региона позволит увеличить темпы экономического развития, создать комфортные условия для проживания здесь людей. Рассматриваются современные экономические проблемы развития Дальнего Востока. Предлагаются подходы к решению этих проблем.

Ключевые слова: отток населения, транспортная инфраструктура, транспортные и энергетические тарифы, бизнес-климат, задолженность субъектов федерации, бюджетная обеспеченность.

Ponomarev S.V., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

ECONOMIC PROBLEMS OF THE FAR EST

Difficulties of development of the Far East are associated with the extent of its territory, remoteness from the Central regions of Russia. Marking and solving the problems of the region will increase the pace of economic development, to create a comfortable environment of living people. Examines the current economic problems of development of the Far East. Suggests approaches to solving these problems.

Key words: migration, transport infrastructure, transport and energy tariffs, the business climate, the debt of the Federation, budget provision.

Важнейшей задачей управления развитием Дальнего Востока является выявление и разработка путей решения важнейших экономических проблем, присущих данной территории.

Большинство экономических проблем Дальнего востока не появились в раз. Они связаны с особенностями этого макрорегиона, к которым, по мнению Н.Н. Некрасова, относятся:

- наличие различных климатических зон с преобладанием на обширной территории Ближнего и Дальнего Севера весьма суровых природных условий и районов, трудных для жизни людей;
- открытие природных ресурсов (топливных, минерально-сырьевых), имеющих огромное значение для экономики Советского Союза (России сейчас);
- концентрация населения в южных районах Сибири и Дальнего Востока, редкая заселенность северных территорий;
- слабая развитость транспортной сети, почти полное отсутствие регулярного транспорта во многих северных районах [2].

Наличие данных особенностей обуславливают возникновение проблем, в основном, экономического характера. И это, прежде всего, вызывает отток населения Дальнего Востока.

Отток населения это одновременно демографическая и экономическая проблема. Потеря населения – это чаще всего неизбежное уменьшение количества трудовых ресурсов в высококвалифицированной их части.

Таблица 1. Численность населения Дальнего Востока, тыс. чел.

Субъект РФ	Годы							
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Дальневосточный федеральный округ	6460	6285	6266	6252	6227	6211	6195	6183
Республика Саха (Якутия)	954	958	956	956	955	957	960	963
Камчатский край	337	322	320	320	320	317	316	315
Приморский край	2007	1953	1951	1947	1938	1933	1929	1923
Хабаровский край	1376	1343	1342	1342	1340	1338	1334	1333
Амурская область	861	829	821	817	811	810	806	802
Магаданская область	170	156	155	152	150	148	147	146
Сахалинская область	521	497	495	494	491	488	487	487
Еврейская автономная область	182	176	175	173	171	169	166	164
Чукотский автономный округ	52	51	51	51	51	51	50	50

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015 : стат. сб. / Росстат. – М., 2017. – С. 38.

Анализ динамики численности населения показывает, что, например, за 2016 г. население Дальнего Востока сократилось во всех субъектах Федерации, кроме Сахалинской области и Чукотского автономного округа. Падение численности населения в Дальневосточном федеральном округе составило 12 тыс. чел. Падение численности стало меньше, чем в 2015 г.

Значительная доля потерь приходится на людей трудоспособного возраста и высокой квалификации. Такое сокращение численности населения обусловлено, с одной стороны, миграцией за пределы макрорегиона, с другой стороны, существенным превышением в последние годы смертности над рождаемостью. У значительной части жителей Дальнего Востока преобладают негативные ожидания относительно своего будущего и будущего территории, на которой они проживают. Уменьшение численности населения делает Дальний Восток России наиболее уязвимым в геополитическом плане. Огромный размер, колоссальное богатство наших восточных территорий являются предметом зависти наших геополитических конкурентов. Они говорят об этом вслух и, совершенно не стесняясь, делят нашу землю на свои воображаемые вотчины.

В основном отток населения происходит в западные регионы России. В обратном направлении перемещаются мигранты из Средней Азии. Качество рабочей силы или, как теперь чаще говорят, человеческого капитала неуклонно падает. Это тенденция отрицательная с экономической точки зрения. Анализ данных статистики свидетельствует о том, что численность рабочей силы в основном падает. Имеют место незначительные отступления от данной негативной тенденции. Од-

ной из причин оттока дальневосточного населения является неразвитость транспортной инфраструктуры, затрудняющая свободное перемещение рабочей силы.

С начала 2013 г. Российские власти признают падение темпов экономического роста. Валовой внутренний продукт в сопоставимых ценах, несмотря на рост номинального ВВП уменьшается. По мнению академика В. Ивантера, директора Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН, «минимальный допустимый уровень экономического роста в России – 2,5 %. При таком показателе мы сохраним тот уровень жизни, который имеем. А для того, чтобы обеспечить прогресс, который прописан и в майских (еще 2012 г.) указах Президента, нам нужен рост порядка 5,1 %. Дело в том, что у нас есть долги – по которым мы не можем не платить» [1].

Академик В. Ивантер вел речь о долгах связанных с многолетним недофинансированием инфраструктуры – как производственной, так и социальной.

Если на эти цели не будут выделены значительные средства, Россию ждет волна техногенных аварий и катастроф. Министерство экономического развития РФ считает, что ежегодно нужно направлять из Фонда национального благосостояния около 200–400 млрд руб. на инфраструктурные объекты, так как степень их износа очень велика. Инвестиции необходимы в развитие транспортной инфраструктуры. Требуют модернизации существующие и строительства новые высокоскоростные железнодорожные магистрали, а также развития сети автодорог и дорожного хозяйства на Европейской территории России, в Сибири и на Дальнем Востоке. Кроме того, необходимо развитие энергетической инфраструктуры особенно в восточных регионах страны.

Проблема Дальнего Востока состоит в том, что плотность транспортных путей (протяженность дорог на 1000 км²), учитывая огромные неосвоенные человеком восточные территории и низкую плотность населения (1 чел./км²), очень мала. Автомобильные дороги в основном сопутствуют железнодорожным путям. А в большинство населенных пунктов можно добраться либо при помощи авиации, либо в холодное время года по автозимникам.

Средняя плотность путей сообщения в среднем по России применительно к автодорогам с твердым покрытием составляет 608 км на 10 тыс. км². В ДФО только Приморский край имеет более высокую плотность, а именно 875,5 км. Это связано с наличием здесь большего, чем в других дальневосточных субъектах РФ, количества городов и сельских населенных мест.

Хабаровский край, имеющий огромную территорию, по этому показателю в отстающих – 80 км на 10 тыс. км². Что можно говорить о Чукотском автономном округе и Магаданской области, северных территориях Дальнего Востока. Автодорожная сеть развита в основном на территории, прилегающей к Транссибу и там где нет вечной мерзлоты. Поэтому высока плотность дорог и в Еврейской автономной области (568,6).

В целях повышения плотности автомобильных в Дальневосточном федеральном округе следует, на наш взгляд, запланировать строительство автодорог в меридиональном направлении. В частности, не имеют нормальных дорог Охотский, Аяно-Майский и Тугуро-Чумиканский районы Хабаровского края. Не связаны с

южными субъектами федерации ДФО Чукотский АО, Магаданская область, значительные территории республики Саха (Якутии). Здесь имеются только автозимники. Следует реально завершить строительство дороги Лидога–Ванино и построить дорогу до Николаевска-на-Амуре, а также на остров Сахалин (предполагает строительство совмещенного автомобильного и железнодорожного моста через Татарский пролив либо тоннеля под проливом Невельского).

На строительство автомобильных дорог Хабаровского края в 2015 г. направлено 1,2 млрд руб.: 900 млн руб. из федерального бюджета и 300 млн руб. – из краевого бюджета. И это не смотря на кризисные явления в экономике страны и санкции. Средства будут направлены на продолжение строительства трех краевых автодорог: «Лидога–Ванино», «Селихино–Николаевск-на-Амуре», «Комсомольск-на-Амуре–Чегдомын»[4].

В последнее время увеличивается доля трубопроводного транспорта в связи с введением в эксплуатацию нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) и строительством газопровода «Сила Сибири». Кроме того, выполнен отвод от нефтепровода ВСТО к Хабаровскому нефтеперерабатывающему заводу и осуществляется строительство отвода к Комсомольскому-на-Амуре нефтеперерабатывающему заводу. Для обслуживания трубопроводных систем строятся автомобильные дороги. Пока они имеют статус ведомственных. Но жители дальневосточной таежной глубинки надеются, что и они могут пользоваться этими объектами транспортной инфраструктуры.

Общая протяженность ВСТО-2 составляет 2,06 тыс. км. Нефтепровод был торжественно открыт 25 декабря 2014 г. Уже по состоянию на 24 марта 2015 г. по нефтепроводу ВСТО-2 до порта Козьмино прокачали и загрузили в танкеры 6,2 млн т нефти! Основные покупатели: Япония (37 %), Китай (25 %), Южная Корея и другие страны АТР. Всего через порт Козьмино с начала поставок (с 2009 г.) нефти продано уже более 100 млн т. Это с учетом транспортировки ее по железной дороге от Сковородино до введения в эксплуатацию нефтепровода ВСТО-2. Мощность нефтепровода составляла 30 млн т в год. Сейчас производительность выросла до 44 млн т.

В сентябре 2014 г. Россия приступила к реализации крупнейшего проекта. По команде Президента сварен первый стык газопровода «Сила Сибири», по которому российский газ будет транспортироваться в Амурскую область (на Амурский газоперерабатывающий завод, мощность 42 млрд м³ в год), во Владивосток и Китай. Это хороший ответ на санкции, объявленные США и Евросоюзом нашей стране, а также на запрет строительства «Южного потока». Китай в качестве предоплаты за будущие поставки газа предоставляет Газпрому 25 млрд дол. В Хабаровском крае газопровод прокладывают параллельно нефтепроводу «Восточная Сибирь – Тихий океан». В настоящее время активно осуществляется строительство газопровода.

Первоначально при В.И. Ишаеве инвесторам Хабаровский край предложил восемь перспективных площадок для возможного размещения предприятий. Это участки в Ульчском районе (п. Де-Кастри), Комсомольском районе (с. Нижне-Тамбовское, с. Селихино и на границе Комсомольска-на-Амуре), Хабаровском рай-

оне (в точке врезки магистрального газопровода «Якутия-Хабаровск-Владивосток, а также в п. Корфовский), районе им. Лазо (п. Хор), Советско-Гаванском районе. Инвесторы: «Метапроцесс» (Россия), «Когаз Восток» (Ю. Корея), «Национальная химическая группа» (Россия), «Сумитомо Корпорейшен» (Япония).

Новые полпред Президента РФ в ДФО, вице-премьер Ю. Трутнев и министр развития Дальнего Востока А. Галушка в значительной мере перечеркнули данные предложения, сделав ставку на создание территорий опережающего развития (ТОРов) или территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭРов, как их позже и, на наш взгляд, правильно назвали).

На Дальнем Востоке необходимо развивать горнодобывающую и перерабатывающую промышленность, так как недра имеют всю таблицу Менделеева и в больших объемах. В монографии видного советского экономиста Н.Н. Некрасова указано, что «Сибирь и Дальний Восток располагают: энергетическими ресурсами мирового значения, богатыми и высококонцентрированными источниками промышленного сырья, ресурсами цветных и редких металлов, золота, алмазов» [2].

Структура минерально-сырьевых ресурсов, по мнению советских экономистов и геологов в полной мере отвечала требованиям крупномасштабного промышленного производства, что и подтвердила последующая практика разработки и освоения месторождений полезных ископаемых.

По оценке академика А.А. Трофимука общая площадь земель Восточной Сибири и Дальнего Востока, перспективных с точки зрения наличия месторождений нефти и природного газа, составляет 4,2 млн км². Геологические исследования показали, что Сибирская платформа и ее обрамление представляют главный объект для поисков нефти и газа превосходящий по значению Западно-Сибирскую нефтегазоносную провинцию [5]. Время показало истинность данных прогнозов и реальное богатство недр восточной России.

Для того чтобы эти богатства освоить, нужно интенсивно развивать транспортную инфраструктуру.

С энергетическими тарифами сложилась парадоксальная ситуация. Они в два-три раза превышают тарифы, сложившиеся в европейской части России и Западной Сибири, где преобладает атомная и гидравлическая генерация электрической энергии. Дальний Восток пока отрезан от единой энергетической системы страны, что не позволяет осуществлять рациональные перетоки энергии с запада на восток и обратно. И это откладывает свой неблагоприятный отпечаток на энерготарифы. Кроме того, сложилась неблагоприятная практика компенсировать высокие тарифы на электроэнергию для северных районов Дальнего Востока за счет жителей южных районов. Обычно это должно быть заботой государства, которое субсидирует либо производителей, либо потребителей.

Притом, что объемы производства электричества на востоке страны вследствие функционирования Зейской и Бурейской гидроэлектростанций велики Дальневосточная энергетическая компания не снижает тарифы, но при этом Китаю продает электроэнергию по ценам, которые в два раза ниже тех, что установлены для нас, дальневосточников.

Таблица 2. Производство электроэнергии (млрд киловатт-часов)

Субъект РФ	Годы				
	2010	2011	2012	2013	2014
Российская Федерация	1038	1054,9	1069,3	1059,1	1064,2
Дальневосточный федеральный округ	45,1	46	49	49,8	50,2
Республика Саха (Якутия)	7,3	8,2	8,5	8,5	8,6
Камчатский край	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Приморский край	9,3	10,1	10,5	9,5	10
Хабаровский край	7,2	7,5	8	8,1	8,7
Амурская область	12,8	11,7	13,5	15,2	14,4
Магаданская область	2,2	2,3	2,3	2,4	2,3
Сахалинская область	4	4	4	4	3,9
Еврейская автономная область	0	0	0	0	0
Чукотский автономный округ	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2015: стат. сб. / Росстат. – М., 2015. – С. 638–639.

На эти противоречия не раз обращал внимание Ю. Трутнев, полпред президента РФ, вице-премьер правительства страны.

Статистические данные свидетельствуют, что больше всего электроэнергии производится в Амурской области. Там действуют две гидроэлектростанции: Зейская и Бурейская. Кроме того, строится третья – Нижне-Бурейская ГЭС. Дальневосточники надеются на понижение энерготарифов с введением в строй действующих этой станции, так как значительно вырастет предложение электрической энергии.

Железные дороги Дальнего Востока в совокупности могут обеспечить перевозку грузов до 100 млн тонн в год, из которых более 50 % составляют экспортно-импортные перевозки. В 2000-е гг. существенно снизилась пропускная способность элементов железнодорожной сети при общем ухудшении ее технического состояния и увеличении износа, в частности, значительном старении подвижного состава (табл. 3).

Таблица 3. Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн т

Субъект РФ	Годы							
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2016	2016
Дальневосточный федеральный округ	13	13	14	14	14	14	14	14
Республика Саха (Якутия)	0,5	2	2	2	2	2	2	2
Приморский край	94	95	95	95	95	95	95	95
Хабаровский край	27	27	27	27	27	27	27	27
Амурская область	81	81	81	81	81	81	81	81
Сахалинская область	92	92	96	96	96	96	96	96
Еврейская автономная область	141	141	141	141	141	141	141	141

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017 : стат. сб. / Росстат. – М., 2017. – С. 1029.

Из статистических данных следует, что отправление грузов выросло с 13 до 14 млн т в 2011 г. и с тех пор остается стабильным.

До недавнего времени слабым звеном Транссиба был однопутный мостовой переход через Амур в районе Хабаровска. Однако, после первого этапа реконструкции, мост длиной 2617 м имеет две железнодорожные колеи и автомобильную эстакаду на втором ярусе. В результате модернизации скорость движения на хабаровском участке Транссиба повысилась до 90 км в час для грузовых и до 100 км в час для пассажирских поездов.

Дальневосточная железная дорога играет существенную роль в экономике региона. Ее вклад по оценкам специалистов ПАО «РЖД» составляет 9 % от валового регионального продукта Дальневосточного федерального округа или 12 % от ВРП Приморского и Хабаровского краев и Амурской области вместе взятых. ДВЖД обеспечивает 82 % грузооборота и 40 % пассажирооборота на Дальнем Востоке. Вклад железнодорожного транспорта может быть больше. Он вырастет после завершения строительства международного мостового перехода в районе с. Ленинское ЕАО.

Значительные расстояния, потребность в инвестициях в развитие транспорта являются причинами высоких транспортных затрат на перевозку и грузов, и пассажиров. Это негативно сказывается на экономической активности дальневосточного населения.

Неблагоприятный бизнес-климат и низкая инвестиционная привлекательность. Бизнес-климат, в регионе – это совокупность условий, влияющих на возникновение и развитие бизнеса, это среда, в которой зарождается и растет предприятие или фирма. К факторам, определяющим предпринимательский или бизнес-климат, относятся:

- недвижимость и инфраструктура;
- трудовые ресурсы;
- финансовые ресурсы;
- государственно-административный климат, безопасность и коррупция;
- система поставщиков;
- условия спроса на продукцию и услуги.

Чтобы получить земельный участок под инвестиционный проект по данным, представленным экс-заместителем председателя правительства Хабаровского края А.Б. Левинталем (в настоящее время А.Б. Левинталь является губернатором Еврейской автономной области – С.П.), у нас в среднем требуется более 1000 дней, т.е. практически 3 года. И это при колоссальных дальневосточных территориях.

Показательно, как происходит таможенное администрирование на российских таможенных пунктах. При оформлении импорта бумаги требуется 20 дней. Следует оформить 13 документов и затратить на это 1800\$. Если таможня исследует груз с помощью рентгеноскопии, то затраты клиента возрастают на 10 тыс. руб., что очень странно, так как эти затраты должна нести сама таможня. Они должны войти в тариф на таможенное оформление. Эксперты в области таможенного администрирования считают, что для такого простого груза как бумага должно быть достаточно оформить всего 6 документов. Затраты так же не должны быть велики.

Например, в Сингапуре, где действует система Tradenet, таможенная процедура длится 4 дня, необходимо всего 4 документа и 440\$. И нам надо также упростить данные процедуры. Здесь необходимо волевое решение.

Следует также отметить рост задолженности дальневосточных субъектов Российской Федерации и наличие низкой бюджетной их обеспеченности.

Большая часть государственного долга приходится на кредиты, полученные субъектами Российской Федерации от кредитных организаций (по состоянию на 1 августа 2014 г. – 37,7 % общей суммы государственного долга регионов). В дальнейшем это отрицательно повлияет на устойчивость бюджетной системы и на банковской системы Российской Федерации. Объем государственного долга по кредитам, полученным у кредитных организаций, например, в Хабаровском крае составил 67,9 %.

Необходимо шире использовать бюджетный кредит и разработать бюджетное правило, в соответствии с которым ограничить размер дефицита бюджета субъектов федерации. Лучший вариант – планирование сбалансированного бюджета и в субъекте федерации, и в муниципалитетах. Недопустимая роскошь – покрытие дефицита бюджетов за счет коммерческих кредитов. Можно подумать о создании резервных фондов в субъектах федерации по аналогии с федеральными резервными фондами.

Уровень бюджетной обеспеченности сильно варьирует по субъектам федерации Дальнего Востока. Чемпионом по данному показателю является Чукотский автономный округ, что является следствием руководства Р. Абрамовича и тех несметных богатств, которыми наделены недра Чукотки.

Магаданская область, Камчатский край и Сахалинская область имеют бюджетную обеспеченность, в номинальном выражении превышающую аналогичный показатель г. Москвы. Но реально Москва «на голову» выше, потому что не влияет транспортный и энергетический тариф, а на Чукотку можно попасть только самолетом (через Москву) и по автозимникам.

А вот бюджетная обеспеченность Амурской, Еврейской автономной областей, Хабаровского и Приморского краев в том же номинальном выражении практически в два раза ниже, чем в г. Москва.

Экономические проблемы требуют решения в целях динамичного развития Дальнего Востока и России. Развитие транспортной и энергетической инфраструктуры, создание комфортных условий населению – залог успеха на востоке нашей страны.

Список литературы

1. Ивантер, В. Как должна расти экономика? / В. Ивантер // АиФ. – № 21. – 2013. – С. 10.
2. Некрасов, Н.Н. Региональная экономика (теория, проблемы, методы) / Н.Н. Некрасов. – М. : Экономика, 1975. – 318 с.
3. Пономарев, С.В. Экономические проблемы развития региональной экономики : учеб. пособие / С.В. Пономарев. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2016. – 81 с. : ил.
4. Строительство дорог профинансируют в полном объеме // ТОЗ. – № 47 (27336). – 2015.
5. Трофимук, А.А. Перспективы поисков нефти и газа в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке / А.А. Трофимук // Геология нефти и газа. – 1971. – № 5. – С. 15.

Протачук Т.С., Мироненко О.В., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

К ВОПРОСУ О НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЯХ СОЗДАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ (ТОСЭР)

Важным компонентом современной политики Российской Федерации является создание ТОСЭР с целью привлечения инвестиций и стимулирования социально-экономического развития регионов, прежде всего Дальнего Востока России. Но необходимо отметить, что эффективная реализация проекта создания ТОСЭР возможна лишь при условии формирования необходимых институтов и инфраструктуры, а также ограничения действия негативных факторов и рисков.

Ключевые слова: территория опережающего социально-экономического развития, особая экономическая зона, зона территориального развития, отраслевая политика, инфраструктурный проект.

Protachuk T.S., Mironenko O.V.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

TO THE QUESTION ABOUT THE NEGATIVE CONSEQUENCES OF CREATING TERRITORIES OF ADVANCED SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

An important component of the modern policy of the Russian Federation is the creation of a territory of advanced social and economic development in order to attract investment and stimulate socio-economic development of the regions, especially the Far East of Russia. But it should be noted that the effective implementation of the project to create a territory of advanced social and economic development is possible only if the necessary institutions and infrastructure are formed, as well as limiting the action of negative factors and risks.

Key words: territory of advanced social and economic development, special economic zone, zone of territorial development, sectoral policy, infrastructure project.

Под территорией опережающего социально-экономического развития принято понимать экономическую зону со льготными налоговыми условиями, упрощёнными административными процедурами и другими привилегиями в РФ, создаваемую для привлечения инвестиций, ускоренного развития экономики и улучшения жизни населения [6].

Основными преимуществами для резидентов ТОСЭР являются ощутимые налоговые льготы – уменьшение страховых взносов за счёт федерального бюджета, льготы по налогу на прибыль, также дальневосточные предприниматели не оплачивают региональные, имущественный и земельный налоги.

Не менее привлекательным обстоятельством является финансирование государством инфраструктуры ТОСЭР. При этом федеральный закон инфраструктуру рассматривает довольно обширно – как совокупность всех элементов, обеспечивающих функционирование ТОСЭР [1].

Помимо упомянутых привилегий резидентов ТОСЭР могут заинтересовать таможенные, миграционные преференции, а также возможность взаимодействия с государством через институт управляющей компании.

Но, не смотря на все привилегии, возникающие в связи с созданием ТОСЭР, присутствует и отрицательный аспект. В частности, координация тарифов на услуги монополий. Так как именно тарифы на сегодняшний день вызывают наибольшую озабоченность у дальневосточных предпринимателей. Кроме того, представляемые льготы по налогу на прибыль в данном регионе могут в принципе стать малоэффективными, принимая в расчёт низкую рентабельность производства большинства предприятий [2]. И если налоговую нагрузку предприниматели ещё могут оптимизировать, то в отношении производственных издержек это практически исключено.

Впрочем, риски государства в этом проекте намного выше.

Во-первых, не вполне очевидно, что расходование средств на инфраструктуру ТОСЭР будет эффективным. До сих пор не существует нормативных документов, которые чётко регламентируют исполнение обязательств субъектов Российской Федерации при финансовом обеспечении размещения объектов инфраструктуры ТОСЭР.

Во-вторых, возможности федерального бюджета по возмещению выпадающих доходов региональных и муниципальных бюджетов не безграничны [3].

В-третьих, существуют определённые риски волонтаристского поведения со стороны управляющей компании ТОСЭР, наделённой широким набором функций. При этом управляющая компания сможет оказывать влияние не только на резидентов территории, но и на муниципальные образования, которые попадут в зону ТОСЭР. Управляющая компания будет следить и за размещением на ТОСЭР подразделений федеральных органов исполнительной власти. Излишнее административное дублирование их функций предложено ограничить в тексте закона в виде «совместных проверок», которые не могут продолжаться более 15 дней. Формально управляющая компания подконтрольна Минвостокразвития России, однако механизм контроля за её деятельностью не разработан.

В-четвертых, потребность разработки нормативно-правовых актов в авральном режиме вполне возможно приведёт к стратегическим ошибкам и осуществлению как вышеупомянутых, так и других рисков. Слабая технико-экономическая составляющая проектов ТОСЭР и бизнес-планов определённых резидентов (заявители чаще всего не имеют ресурсов для организации данной работы) может повлечь невыполнение контрольных индикаторов результативности проектов, трудностям с финансовыми институтами и искажению имиджа данного инструмента территориального развития.

Исходя из вышесказанного, предлагаются к рассмотрению следующие решения:

1) формализация федеральных и региональных задач, стоящих перед ТОСЭР посредством дополнительного анализа направления деятельности с последующей выработки мер по позиционированию каждого ТОСЭРа;

2) проведение более активной отраслевой государственной политики в целях формирования на ТОСЭР не разрозненных производств, а производственных цепочек, где приоритет будет отдаваться производствам, имеющим максимальный межотраслевой и межрегиональный интеграционный потенциал;

3) упорядочение работы с резидентами, включая организацию экспертизы расчётов инвестиций для создания инфраструктуры ТОСЭР и реализации проектов резидентов;

4) одновременная разработка (коррекция) региональных программ развития для интеграции и координации с проектами ТОСЭР для мультипликации государственных инвестиций в последних;

5) дополнительная методическая, организационная и нормативно-правовая поддержка регионов, иницирующих проекты ТОСЭР, со стороны федерального центра.

Создание нового вида территорий с особым режимом предпринимательской деятельности должно сопровождаться дополнительным анализом для выработки мер по подходам к позиционированию каждого из них, чтобы избежать ситуации подобной той, что сложилась с институтами инновационного развития, деятельность которых дублируется, но при этом остаются «белые пятна» с иницированием и сопровождением проектов [5].

Проблема возможности реализации более эффективной отраслевой государственной политики вызывает серьёзные обсуждения. Например, А.Н. Пилясов считает, что в основе современных промышленных районов будет не экономия на масштабах производства и сырьевых ресурсов, а масштабы концентрации компетенции и трудовых ресурсов [4, 7].

Однако самопроизвольное появление новых производств не координируемый процесс и, соответственно, не может являться целью и результатом государственной политики. Именно сочетаемость производств и точный план развития обеспечивает наиболее стабильное функционирование региональной производственной системы. Частные инвесторы, понимая направление государственной политики, также будут рассматривать его в бизнес-планировании, и таким образом мультипликация от государственных инвестиций будет весьма ощутима.

Поэтому для реализации проектов с высоким синергетическим потенциалом уже недостаточно участия только Минвостокразвития России, а требуется привлечение и отраслевых министерств, которые, используя возможности ТОСЭР, могут ускоренным темпом достигать целей развития подведомственных отраслей в регионе [8, 10].

С другой стороны, на базе упомянутого министерства при участии независимых научных и бизнес-консультантов должна быть организована экспертиза расчётов инвестиций для создания инфраструктуры ТОСЭР и реализации проектов резидентов.

Основными задачами экспертизы должны являться:

- а) выявление высокорискованных и необеспеченных ресурсами проектов;
- б) выработка рекомендаций по повышению качества предоставленных документов, включая вопросы: строительства инфраструктурных и производственных объектов; технологического оснащения; экономического обоснования и т.д.;
- в) экономия государственных средств при инвестициях в инфраструктуру и т.д.

Роль экспертного совета может заключаться и в разработке программы развития ТОСЭР с учётом бизнес-планов отдельных резидентов, ресурсных возможностей и приоритетов государственной политики. При этом необходимо использовать проектный подход к разработке мероприятий программы, чтобы они были ориентированы не только на создание, но и на эксплуатацию объектов [9].

Одновременно необходимо провести работу по разработке (коррекции) федеральных и региональных программ развития для интеграции и координации с проектами ТОСЭР в целях мультипликации государственных инвестиций в последние [3].

Кроме того, востребованной будет дополнительная методическая, организационная и нормативно-правовая поддержка со стороны федерального центра регионов, иницирующих проекты ТОСЭР. Речь идет именно о нефинансовых мерах [11].

В заключение необходимо подчеркнуть, что создание территорий опережающего социально-экономического развития способно придать определённый импульс развитию дальневосточных регионов. Однако необходимо рассматривать ТОСЭР как специальную среду для реализации государственных задач, а не как самоцель. Соответственно, государственные задачи необходимо публично сформулировать и разработать программу их решения с использованием как потенциала ТОСЭР, так и поддерживающих мероприятий.

Список литературы

1. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации : федер. закон от 29.12.2014 г. № 473-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017 г.) // Собрание законодательства РФ. – 05.01.2015. – № 1 (часть I). – Ст. 26.
2. Бухвальд, Е.М. Институты развития и новые приоритеты региональной политики в России / Е.М. Бухвальд // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 6. – С. 108–114.
3. Рыкова, И.Н. Приоритизация государственной политики развития Дальнего Востока / И.Н. Рыкова, Д.В. Кораблев // Финансовый журнал. – 2014. – № 3. – С. 76–88.
4. Смирнов, М.А. Территории опережающего развития: высокие риски и необходимость активной отраслевой государственной политики / М.А. Смирнов // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – № 16 (250). – 2015. – С. 58–68.
5. Территории опережающего социально-экономического развития. Список особых экономических зон в России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://promdevelop.ru/territorii-operezhayushhego-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya/>
6. Бакланов, П.Я. Территории опережающего развития: понятие, структура, подходы к выделению / П.Я. Бакланов // Региональные исследования. – 2014. – № 3. – С. 12–19.
7. Замятина, Н.Ю. Россия, которую мы обрели: исследуя пространство на микроуровне / Н.Ю. Замятина, А.Н. Пилясов. – М. : Новый хронограф, 2013. – 548 с.
8. Пономарев, С.В. ТОСЭРы как рычаг регулирования экономических проблем Дальнего Востока / С.В. Пономарев, М.А. Косенок, Е.А. Селезнева, О.П. Федотова // Молодой ученый. – 2016. – № 9. – С. 686–689.
9. Соколов, И.А. Методологические подходы к оценке эффективности бюджетных расходов, в том числе государственных программ : доклад / И.А. Соколов // Финансовый журнал. – 2014. – № 2. – С. 7–10.
10. Анимица, Е.Г. Эволюция научных взглядов на теорию размещения производительных сил / Е.Г. Анимица, П.Е. Анимица, О.Ю. Денисова // Экономика региона. – 2014. – № 2. – С. 21–32.
11. Дерюгин, А.Н. Формирование консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации в среднесрочной перспективе: проблемы и решения / А.Н. Дерюгин, В.С. Назаров, А.А. Мамедов // Финансовый журнал. – 2014. – № 3. – С. 5–19.

УДК 614.21 – 048.78

Сарычев М.С., Соколова К.Н., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ БЮДЖЕТНЫХ МЕДИЦИНСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ

Проблемы неэффективной работы бюджетных медицинских учреждений затрудняют «общение» между пациентом и врачом на всех уровнях структуры: от записи до самого приёма. Решением, которое помогло бы улучшить систему работы, является введение в использование приложений для образования канала «пациент-больница». Рассматриваются, основные проблемы, которые должно решать подобное приложение, а также способы его реализации и сопровождения. Приведены результаты проекта Министерства здравоохранения «Бережная поликлиника» 2017 г., показывающие как именно можно сократить время пребывания в поликлинике и больнице. Также проведен анализ собранных статистических данных.

Ключевые слова: бюджетные медицинские учреждения, оптимизация работы, инновационные методы.

Sarychev M.S., Sokolova K.N.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

INNOVATIVE METHODS FOR OPTIMIZING THE WORK OF BUDGETARY MEDICAL INSTITUTIONS

The problems of ineffective work of budget medical institutions make it difficult to «communicate» patients and doctors at all levels: from the record to the very reception. A solution that would help improve the work system is the use of applications for creation of the patient-hospital channel. The results of the 2017 «Careful Polyclinic» project of the Ministry of Health exactly show how you can get through your stay in the clinic and the hospital and spend less time. The analysis of the collected statistical data was also carried out.

Key words: budget medical institutions, work optimization, innovative methods.

На сегодняшний день одной из самых наболевших проблем, касающихся каждого жителя нашего региона, является необоснованно большая трата времени при посещении больниц и поликлиник. По мнению большинства молодёжи, практически любое действие может быть выполнено лишь с одного касание экрана мобильного телефона дистанционно. Наличие огромных очередей, неудобная структура процесса записи и посещение врача, будто отбрасывает современного городского жителя на десятки лет назад относительно технического прогресса. Исходя из чего, медицинским учреждениям следует обратить своё

внимание на опыт информатизации и модернизации процессов, которые могли бы быть выполнены при помощи электронно-вычислительных устройств, что помогло бы беречь ценнейший ресурс каждого человека – время.

Разбирая основные проблемы работы медицинских учреждений, мы можем заметить, что основными из них являются:

1. Образование очередей у регистратуры.

2. Установленный план приёма нарушается, а именно пациентам, записанным на приём, часто приходится ожидать больше положенного срока, также можно выделить тех пациентов, которые записались, но к назначенному времени не явились, причем не оповестили о своём отсутствии.

3. Нехватка узких специалистов, вследствие чего сложность записи к ним на приём.

4. Даже при наличии определенной технологической оснащённости больниц, медицинский персонал плохо осведомлен об его использовании (то есть отсутствие базовой компьютерной грамотности и прочее).

На данный момент во многих больницах существует система записи по телефону, что, конечно, является одним из самых часто используемых способов связи медицинскими учреждениями. Но у «телефона» имеется ряд значительных минусов: часто он бывает занят, вследствие чего нужно затратить большое количество времени, для того чтобы просто дозвониться в регистратуру, так же нельзя забывать об ограниченности диспетчеров, которые работают в больнице и могут вести запись по телефону.

Современный мир меняется, и медицинские учреждения тоже адаптируются к течению времени, вследствие чего начинают вводить в использования различные электронные системы для создания канала пациент-больница. Но практически все они имеют привязку к компьютеру, что является минусом, если человек захочет связаться с больницей вне дома. Также большинство подобных систем сложны в использовании и не имеют дружественный интерфейс, что не даёт возможности их использования на интуитивно-понятном уровне. Всё это тормозит использование подобных систем, попросту из-за их сложности и неудобства.

Одним из примеров действенного введения инновационных методов работы медицинских организация является пилотный проект «Бережливая поликлиника». Данный проект был реализован в 40 регионах и показал, что можно сократить время ожидания врача в восемь раз. В результате пациенты проводили у кабинета врача по 12 минут вместо 96 до эксперимента. Также удалось сократить общее время пребывания в медицинском учреждении до 77 минут. По словам экспертов, снижение общего времени пребывания в медицинском учреждении способствует тому, что большее число россиян будет обследоваться у врача, а это поможет раннему выявлению заболеваний. Удалось оптимизировать и другие процедуры. Так, ожидание у регистратуры сократилось вчетверо –

до 9 минут, а дозвониться в регистратуру через call-центр стало возможно в 4,2 раза быстрее – за 3 минуты. Ожидание в очереди в процедурный кабинет сократилось с 47 до 10 минут.

В экспериментальных поликлиниках провели оптимизацию работы. Так, во всех медицинских учреждениях появилась онлайн-запись и электронная очередь, позволившие разгрузить регистратуру. Кроме того, отказ от живой очереди сократил время ожидания у двери врача и процедурного кабинета.

Проект «Бережная поликлиника» является примером успешного введения инновационных методов оптимизации. Но как уже было упомянуто выше, телефонные звонки и использование сайтов для связи с больницей не всегда являются панацеей. К тому же они не так удобны из-за современного ритма жизни, когда нет времени ждать ответа по телефону, а компьютера нет под рукой, тогда мы и можем прибегнуть к использованию приложения для связи с больницей или записи на приём.

Так же существует сайт «Госуслуги», который также предоставляет возможности некоторого налаживания канала «пациент-больница». На портале предоставляются возможности дистанционного взаимодействия с медицинскими учреждениями можно выделить три основные категории:

- записаться на прием к врачу;
- вызвать врача на дом;
- получить справочную информацию о режиме работы больницы, графике работы врачей и прочее;
- просмотр всех записей из медицинской карты.

Функционал данного сайта хоть и удовлетворяет основным потребностям, но фактически мало используется населением. Для более точного анализа данной проблемы, мы провели сбор статистических данных, проведённый среди разных возрастных групп, в ходе которого было выявлено.

Более 90 % прошедших опрос находятся в возрасте от 18 до 30 лет, из чего можно сделать вывод, что полученные данные касаются тех жителей, которые являются наиболее активными пользователями по данным компании GfK. Также проникновение интернета среди молодых россиян (16–29 лет) в 2016 г. составило 97 %.

Для взаимодействия с медицинскими учреждениями пользуются подобными порталами на постоянной основе пользуются лишь 6,6 % опрошенных, иногда – 27 %, а 27,9 % вообще не знали о подобных возможностях. Из чего можно сделать выводы не востребованности данных ресурсов.

Также 48 % опрошенных отметили, что пользовались бы сервисом «Госуслуги» в данных целях, при условии, что интерфейс и процесс использования ресурса, был бы более дружелюбным и интуитивным, 39 % же ответили, что при данном условии возможно стали использовать ресурс.

В чём же именно состоит несостоятельность данного портала? Анализируя как сам сайт, так и результаты социального опроса, можно предположить основные трудности, с которыми сталкивается пользователь:

1. Сайт имеет неудобную систему регистрации, а также необходимость подтверждения личности практически для всех действий.

2. Недружественный интерфейс, который не просто отталкивает, но также попросту не позволяет разобраться, как именно его использовать.

3. Незнание всех возможностей сайта.

4. Компьютерная неграмотность населения.

В ходе исследования мы выявили потребность в реструктуризации путём проведения социологического опроса, а также несовершенства уже имеющихся механизмов, что позволяет с уверенностью заявить о необходимости развития исследуемого направления. Программное решение уменьшит нагрузку на работников, а в перспективе снизит потребность в излишних человеческих ресурсах, что позволит сократить штат сотрудников, занимающихся канцелярской работой и увеличить бюджет учреждения, перераспределяя его на актуальные цели, например, на расширение штата медицинских сотрудников, таких как медсестры и узкие специалисты.

Список литературы

1. Медицина Прикамья. – № 8–9 (213–214). – Сентябрь 2012 г.
2. Портал ИЗВЕСТИЯ (IZ) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iz.ru/728380/elina-khetagurova/minzdrav-nashel-sposob-sokratit-ocheredi-v-poliklinikakh-v-vosem-raz>
3. Исследование компании GfK: <https://www.gfk.com>

УДК 330.322

Селютина Л.Г., Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, г. Санкт-Петербург

СТРАХОВАНИЕ КАК СРЕДСТВО ОГРАНИЧЕНИЯ РИСКОВ В СИСТЕМЕ ИНВЕСТИЦИОННО-ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Статья посвящена актуальной проблеме управления рисками в системе инновационно-финансового обеспечения жилищного строительства. Инвестиции в экономику Дальневосточного региона в совокупности с мерами государственной поддержки делают регион крайне привлекательным для строительного бизнеса. Особую актуальность приобретает вопрос эффективного привлечения инвестиций в жилищную сферу. Проанализированы положительные и негативные моменты системы страхования рисков. Изложен механизм защиты от рисков – страхование, позволяющее перевести случайный риск финансовых потерь в контролируемое событие – компенсацию возникающих в процессе строительства непредвиденных убытков и защиту капитальных вложений в строительство.

Ключевые слова: риски, управление рисками, страхование, инвестиции, финансирование, жилищное строительство.

Selyutina L.G., Emperor Alexander I St. Petersburg
State Transport University, St. Petersburg

INSURANCE AS A MEANS OF LIMITING RISKS TO SYSTEM INVESTMENT AND FINANCIAL SUPPORT OF HOUSING CONSTRUCTION

The article is devoted to the actual problem of risk management in the system of innovative and financial support of housing construction. Investments in the economy of the far Eastern region in conjunction with state support measures make the region extremely attractive for the construction business. Of particular relevance is the issue of effective investment in the housing sector. The positive and negative aspects of the risk insurance system are analyzed. The mechanism of protection against risks-insurance, which allows to transfer the accidental risk of financial losses into a controlled event-compensation of unforeseen losses arising in the process of construction and protection of capital investments in construction.

Key words: risks, risk management, insurance, investments, financing, housing construction.

Развитие жилищного строительства является одной из важнейших задач региональных органов власти, поскольку это обеспечивает увеличение налоговых поступлений в бюджет и расширение налогооблагаемой базы, а также способствует удовлетворению потребности населения в качественном, технологически и технически современном жилье, а главное – повышению качества и уровня жизни населения [1].

При этом важно отметить, что оживление инвестиционной деятельности в жилищной сфере – основное условие создания предпосылок для устойчивого экономического роста. Не составляет исключения в этом отношении и Дальневосточный регион России. Инвестиции в экономику региона в совокупности с мерами государственной поддержки делают Дальний Восток крайне привлекательным для строительного бизнеса [2]. Особую актуальность приобретают вопросы эффективного привлечения инвестиций именно в жилищную сферу региона.

Следует подчеркнуть, что при выборе форм финансирования строительных процессов компании сталкиваются с проблемой управления рисками – минимизации инвестиционных рисков, возникающих по причине значительной продолжительности производственного цикла в строительстве [3]. Отсюда, можно заключить, что необходимым элементом в сфере инвестиционно-финансового обеспечения строительства жилых объектов должна быть страховая программа.

Безусловно, каждый владелец материального имущества, также как и производитель материальных ценностей, не должен подвергаться риску порчи имущества или здоровья. Он всегда заинтересован в существовании источника средств, предназначенных для компенсации потерь при наступлении страхового случая, то есть любой человек, обладатель имущества, имеет страховой интерес и должен быть защищенным на случай наступления чрезвычайного события, быть застрахованным.

Однако при страховании надо иметь в виду одно важное обстоятельство – лучший вид страхования – это комплексная защита, которая должна выглядеть, примерно, следующим образом – страхование имущества и имущественных ценностей, страхование ответственности (жизни, здоровья и т.д.). При страховании следует хорошо ориентироваться на страховом рынке, в России он получил достаточное развитие, но российское законодательство не очень экономически стимулирует использование на практике страхования как метода минимизации риска [4].

В сфере строительства в России можно выделить две системы страхования: добровольное страхование и страхование в рамках саморегулирования строительной деятельности [5]. В первом случае осуществляется страхование строительно-монтажных рисков, а во втором – страхование гражданской ответственности за вред, возникший в результате наличия недостатков работ, что, безусловно, сказывается на уровне безопасности строительных объектов.

Следовательно, можно сделать вывод, что страхование в строительстве является смешанным в правовом отношении, т.к. включает страхование имущества страхователя и его гражданской ответственности [6]. В качестве положительной стороны такого страхования можно отметить гражданскую ответственность, а отрицательной – участники строительства не всегда заинтересованы в добросовестном возмещении вреда и в дальнейшем стараются минимизировать страховую сумму, т.к. при причинении вреда в большом размере выгоднее ликвидировать строительную организацию и создать новую.

Субъекты инвестиционно-строительного комплекса испытывают воздействие разного рода и масштаба рисков. Поэтому, банки в настоящее время вполне обоснованно ставят вопрос о целесообразности страхования строительных рисков, при этом пытаясь защитить предоставленные ими финансовые ресурсы.

Анализируя характеристики объекта, принимаемого на страхование, важно сориентироваться в его регистрации в определенной группе рисков: объективных или субъективных, универсальных или индивидуальных, катастрофических, экологических, транспортных, политических, технических и других [7]. При этом, следует отметить, что объективные риски проявляются как форс-мажор обстоятельства непреодолимой силы, характеризуют объективный подход к действительности и не зависят от воли и сознания людей, а субъективное понимание риска, напротив, подразумевает подход к познанию объективной реальности, связанной с волей и сознанием людей (игнорирование опасности наступления страхового события).

Учитывая существенные особенности функционирования рынка недвижимости, инвестициям в недвижимость свойственны специфические дополнительные риски [8]. К ним следует отнести риски, распределенные по двум группам.

Первая группа рисков определяется факторами демографической ситуации, процессами инфляции и изменения процентных ставок, неясностью и противоречиями налогового законодательства, динамика конкурентной среды рынка недвижимости. Эти риски недиверсифицируемы, они отражают корреляцию уровня риска вложенных в рынок недвижимости инвестиций со средним показателем риска по рынку [9].

Вторая группа рисков включает риски, источниками которых могут быть физический износ объекта недвижимости, его месторасположение и тип, изменения в законодательном регулировании [10].

При организации инвестиционно-финансового обеспечения жилищного строительства необходимо, на наш взгляд, применение единой системы жилищного страхования. При этом объектами страхования в предлагаемой системе выступают:

- имущественные интересы, связанные с жизнью, здоровьем, трудоспособностью заемщика;
- имущественные интересы, связанные с владением, пользованием и распоряжением имуществом;
- работы, выполняемые на стройплощадке: строительство, монтаж, ввод в эксплуатацию.

Важно отметить, что на сегодняшний день, к сожалению, нет достоверной информации о страховых выплатах в строительстве, отсутствуют данные о наличии не отдельных случайных выплат, а именно эффективной системы имущественной ответственности в рамках саморегулирования строительной деятельности.

Вместе с тем, некоторые исследователи [11–13] обращают внимание на необходимость и выгодность страхования строительного-монтажных рисков для подрядчика, который в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федера-

ции несет ответственность за риск случайного повреждения объекта строительства до его приемки заказчиком. Кроме того, отдельные специалисты [14–16] подчеркивают особый интерес к страхованию со стороны заказчика, который подвергается опасности потерять вложенные в строительство средства, в случае нанесения данному строительному объекту ущерба.

Являясь неотъемлемой и важной частью инвестиционно-строительного процесса, страхование позволяет предприятию экономить финансовые средства в результате отказа от решения создать резервный фонд на случай возникновения повреждения или гибели объекта строительства. Это дает возможность подрядчику использовать данные финансовые средства как рабочий капитал.

Учитывая тот факт, что строительно-монтажные работы являются наиболее капиталоемкими и страховые суммы по ним, как правило, достигают больших размеров, в строительной практике, особенно при возведении крупных объектов, осуществляется распределение процесса строительства в страховом аспекте между несколькими страховыми компаниями или применяется вариант перестрахования.

При этом можно сформулировать основную цель страхования строительно-монтажных рисков, которая заключается в покрытии материалов, работ, оборудования, применяющихся на стройплощадке, в отношении последствий от возникающих в производственном процессе возможных страховых случаев.

Обобщая вышеизложенное, отметим, что универсальным методом возмещения ущерба от материализации рисков в жилищном строительстве является страхование. Этот метод позволяет на протяжении всего периода времени – от оценки экономической выгоды инвестиционно-строительного проекта до ввода объекта капитального строительства в эксплуатацию – компенсировать клиенту возникающие в процессе строительства непредвиденные убытки, и вместе с тем, обеспечивает защиту капитальных вложений в строительство.

Использование инструмента страхования в системе инвестиционно-финансового обеспечения жилищного строительства является выгодным как для инвестора, так и заемщика. Если инвестор получит гарантии по основным категориям рисков, возникающих в рассматриваемой системе, возможно, удастся решить проблему дефицита ресурсов в системе ресурсно-экономического обеспечения жилищного строительства.

Список литературы

1. Бузырев, В.В. Управление инвестиционной деятельностью в регионе : учеб. пособие / В.В. Бузырев. – СПб. : СПбГИЭУ, 2006. – 91 с.
2. Малеева, Т.В. Перспективы развития агломераций в России / Т.В. Малеева // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 10. – С. 124–126.
3. Селютина, Л.Г. Современные информационные технологии с позиции эксплуатации объекта капитального строительства: от информационной модели к FM / Л.Г. Селютина // Научный результат. Технологии бизнеса и сервиса. – 2018. – Т. 4. – № 1. – С. 15–23.
4. Селютина, Л.Г. Экономическая оценка инвестиций : учеб. пособие / Л.Г. Селютина. – СПб. : Изд-во СПбГИЭУ, 2010. – 322 с.

5. Булгакова, К.О. Выявление рисков зон и систематизация рисков, возникающих при реализации инвестиционной программы строительства социального жилья / К.О. Булгакова // Научное обозрение. – 2015. – № 22. – С. 366–369.
6. Казиева, А.К. Участие государства в решении жилищной проблемы граждан в современных условиях / А.К. Казиева [и др.] // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 12–4.
7. Selyutina, L.G. Innovative approach to managerial decision-making in construction business / L.G. Selyutina // Materials Science Forum. – 2018. – Т. 931. – С. 1113–1117.
8. Булгакова, К.О. Развитие некоммерческого жилищного фонда как способ формирования доступного и комфортного жилья в Санкт-Петербурге / К.О. Булгакова // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 1. – С. 374–376.
9. Булгакова, К.О. Управление рисками инвестиционных программ и проектов в сфере социального жилищного строительства / К.О. Булгакова // Управление рисками в экономике: проблемы и решения : тр. науч.-практ. конф. с междунар. участием. – 2016. – С. 193–198.
10. Селютина, Л.Г. Развитие реконструктивно-строительной деятельности по формированию инвестиционного предложения на российском рынке жилья / Л.Г. Селютина // KANT. – 2016. – № 3 (20). – С. 126–129.
11. Малеева, Т.В. Современные аспекты учета рисков инновационно-инвестиционных процессов в строительстве / Т.В. Малеева // KANT. – 2018. – № 1. – С. 219–221.
12. Песоцкая, Е.В. Проблема систематизации рисков инновационно-инвестиционных процессов в обеспечении конкурентоспособности строительных предприятий / Е.В. Песоцкая // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2018. – № 3 (111). – С. 87–91.
13. Митягина, Н.В. Особенности инновационно-инвестиционных процессов в современном строительстве / Н.В. Митягина // Проблемы экономики и управления строительством в условиях экологически ориентированного развития : матер. Всерос. науч.-практ. конф. – Иркутск, 2014. С. 319–323.
14. Булгакова, К.О. Анализ и оценка источников финансирования строительства социального жилья в крупном городе / К.О. Булгакова // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. – 2018. – Т. 45. – № 2. – С. 289–297.
15. Приветкина, А.М. Риски при реализации инновационно-инвестиционных проектов в строительстве / А.М. Приветкина // Вопросы экономики и управления. – 2017. – № 1 (8). – С. 22–25.
16. Келешян, А.А. Инвестиционные риски и пути их снижения / А.А. Келешян // Проблемы современной экономики (Новосибирск). – 2015. – № 25. – С. 165–169.

УДК 005.95:378.091.12

Соколова И.А., Щуковская М.А., Дальневосточный государственный университет путей сообщений, г. Хабаровск

АКТУАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ВУЗА

В работе рассмотрены актуальные тренды управления персоналом, основанные на выделении профессионального интеллекта в качестве одного из центральных объектов управления вуза. Акцентируется внимание на необходимости использования философии hr-маркетинга в рамках формирования и развития эффективной кадровой политики вуза, направленной на обеспечение высоких стандартов качества образовательной услуги.

Ключевые слова: управление профессиональным интеллектом, эффективная кадровая политика, управление человеческими ресурсами, конкурентоспособность образовательной услуги, hr-маркетинг, лояльность персонала, мотивация персонала.

Sokolova I.A. Schukovskaya M.A.,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

ACTUAL TRENDS OF FORMATION OF THE SYSTEM PERSONNEL MANAGEMENT

In the work, current trends in personnel management are considered, based on the identification of professional intelligence as one of the central objects of university management. Attention is focused on the need to use the philosophy of hr-marketing in the formation and development of an effective personnel policy of the university, aimed at ensuring high standards of the quality of educational services.

Key words: professional intelligence management, effective personnel policy, human resources management, educational services competitiveness, hr marketing, staff loyalty, staff motivation.

Актуальность проблемы обусловлена необходимостью существования вуза в условиях инновационной стратегии развития России. Согласно, инновационной политике России, формированию инновационной активности государства должна способствовать система высшего образования [7].

Профессорско-преподавательский состав (ППС) при наличии необходимой компетентности является гарантом высокого качества образовательной услуги, обеспечивает конкурентоспособность и авторитет высшего учебного заведения.

Таким образом, осуществляя управление персоналом в вузе необходимо обратить внимание на эффективную кадровую политику, использование инноваций в сфере управления персоналом для достижения поставленных целей.

Исходя из значимости профессорско-преподавательского состава, система управления персоналом должна строиться на выделении профессионального интеллекта в качестве одного из центральных объектов управления вуза. Эффективность и качество образовательного процесса во многом определяется сильной и эффективной кадровой политикой вуза. При этом понимание важности управления ППС как работниками интеллектуального труда должно быть ключевым аспектом кадровой политики. Характеризуя указанную категорию работников, В.Л. Иноземцев отмечал следующее: «Интеллектуальные работники характеризуются сложной системой мотивации деятельности, их работа, как правило, всецело связана с творчеством, основанном на использовании развитых коммуникационных, профессиональных и общекультурных компетенций» [5].

ППС вуза, несомненно, является движущей силой и источником конкурентоспособности вуза. Гарантией высокого качества образовательного процесса является наличие интеллектуального потенциала в вузе. Для развития интеллектуального потенциала вуза необходимо должным образом осуществлять управление профессиональным интеллектом, учитывая его особенности. Так, Дж.Б. Куинн, рассматривая ценность профессионального интеллекта для организации, отмечает его отличительные свойства: «Профессионалы, которых готовят как элиту, обладают специальными знаниями, свои суждения они часто считают бесспорными даже по вопросам, не связанным напрямую с их деятельностью. Специалисты, как правило, неохотно подчиняются другим людям и не поддерживают цели организации, которые не вполне соответствуют их точке зрения» [6].

Т. Дейвенпорт, рассматривая управление работниками интеллектуального труда, акцентирует внимание на том, что, «во-первых, работники интеллектуального труда не хотят достигать целей, поставленных кем-то другим, и стремятся к цели потому, что считают ее правильной. Во-вторых, большинство работников интеллектуального труда питают оправданную антипатию к бюрократии, предпочитают выполнять работу, не будучи чрезмерно стесненными правилами, системами мероприятий или формализованными процессами» [4].

Таким образом, осуществляя управление профессиональным интеллектом вуза, необходимо учитывать особенности мотивации, высокий уровень интеллектуальной активности, абсолютную профессиональную компетентность, стиль и методы управления.

Учитывая особенности профессионального интеллекта, необходимо максимально расширить возможности его развития в вузе, сняв ограничения, препятствующие его развитию. В кадровой политике вуза необходимо акцентировать внимание на следующих моментах: эффективность кадровой политики, маркетинговый подход к управлению персоналом, расширение компетенций, управление знаниями [9].

Рекомендации по усовершенствованию системы управления персоналом вуза с нашей точки зрения, можно подразделить на коррекционные в рамках существующей концепции управления персоналом и на глобальные, подразумевающие введение новых идеологий.

Основной идеей в направлении повышения эффективности кадровой политики должна стать идея управления человеческими ресурсами. Особенность современного подхода к управлению человеческими ресурсами заключается в том, что «люди рассматриваются как достояние компании, которое обеспечивает ее успех в конкурентной борьбе и которое надо размещать, мотивировать, развивать для достижения поставленных организацией целей» [10].

Управление человеческими ресурсами «может существенно повлиять на результаты образовательной организации только тогда, когда различные функции, такие как развитие карьеры, отбор сотрудников, прием на работу, мотивация, аттестация и т.п. объединены в единую стратегическую программу развития образовательной организации. Если же внедрение в стратегию организации не произойдет, то эффект от внедрения практики УЧР будет не полным. При реализации данного подхода персонал организации рассматривается как человеческий капитал, как источник конкурентного преимущества» [10].

Определяя конкурентное преимущество (КП) вуза, нам близка идея Т.К. Екшикеева о том, что «КП вуза основывается на компетенциях его персонала, т.к. в основе конкурентного преимущества лежит специфический опыт работы, навыки и профессионализм сотрудников учебного заведения, которыми не обладают конкуренты и которые нельзя приобрести за короткий отрезок времени» [3].

Но, на наш взгляд, конкурентоспособность образовательной услуги определяется не только уникальностью человеческого капитала ППС, но и способностью удовлетворить различные заинтересованные стороны образовательного процесса вуза, такие как государство, общество, сотрудники, клиенты и т.д. Таким образом, «конкурентные преимущества вуза можно определить как его существенные характеристики, которые позволяют в большем объеме удовлетворить интересы стейкхолдеров (групп заинтересованных сторон)» [1].

Тем не менее, возможность удовлетворения стейкхолдеров качеством образовательной услуги определяется наличием компетентного профессорско-преподавательского состава. В связи этим управление человеческими ресурсами считается одной из ключевых задач руководства вуза.

В качестве максимально эффективной кадровой политики следует рассматривать активную политику, которая должна подчёркивать значимость профессорско-преподавательского состава в реализации миссии и стратегии вуза, и содержать мероприятия, направленные на развитие и удержание ППС.

Основой такой политики должен являться hr-маркетинг, представляющий собой философию управления человеческими ресурсами организации и реализуемый в рамках стратегического управления персоналом на внешнем и внутреннем уровнях. Внешний маркетинг персонала ориентирован на внешний рынок труда и позиционирование сильного HR-бренда и нацелен на формирование у потенциальных кандидатов позитивного отношения к организации и обеспечение ее необходимыми квалифицированными сотрудниками.

Ориентация вуза на внутрифирменный маркетинговый подход строится на важнейшей идее рассмотрения персонала в качестве внутренних клиентов, что предполагает изучение их потребностей и формирование такого предложения (привлекательного рабочего места), которое этим потребностям соответствует. Это особенно важно при современной тенденции стремления вузов к, так называемой, закрытой кадровой политике, предполагающей минимизацию использования внешних источников пополнения кадров и возрастание роли внутренних источников покрытия потребности в персонале.

Необходимость включения маркетингового подхода в систему управления человеческими ресурсами вуза обусловлена тем, что в процессе реализации образовательной услуги задействован весь профессорско-преподавательский состав, принимающий участие в таких основных процессах деятельности вуза как разработка образовательных программ, набор обучающихся, воспитательный процесс, непосредственно обучение и итоговая аттестация. При этом одним из основных требований потребителя является выполнение персоналом всех необходимых функций в рамках предоставления образовательных услуг. Таким образом, профессорско-преподавательский состав можно рассматривать в качестве основного поставщика образовательной услуги в вузе.

И здесь важно осознание того, что реализация высококачественного продукта – образовательной услуги – возможна только при условии клиентоориентированности ППС, когда каждый сотрудник понимает, что его работа влияет на восприятие внешним клиентом качества предлагаемых услуг и, осознанно подходит к выполнению функциональных обязанностей, максимально реализуя свой потенциал.

Соблюдению данного условия способствует реализация одного из ключевых направлений деятельности внутреннего hr-маркетинга – формирование системы управления лояльностью персонала, позволяющей, в свою очередь формировать необходимое организационное поведение, проявляющееся, прежде всего, в высокой степени вовлеченности персонала, желании принимать необходимые организационные изменения и мотивации на творческий подход в решении задач.

Несомненно, в рамках формирования системы управления лояльностью ППС в вузе, главной задачей администрации является активное воздействие на мотивацию сотрудника с использованием инструментов материального и нематериального стимулирования. При этом следует учитывать, что труд преподавателя высшей школы может быть представлен как сложная мотивированная деятельность, включенная в целостный жизненный контекст личности.

В основе профессиональной деятельности преподавателя вуза лежит сочетание как общепризнанных трудовых мотивов, так и более специфичных, характерных для работников интеллектуального труда. Так к общетрудовым мотивам можно отнести:

- мотивы карьерного роста;
- социальные мотивы, связанные с желанием работать в устойчивой морально-психологической обстановке;
- мотивы стабильности и материальной обеспеченности.

Что касается мотивов, проявляющих себя более специфично, то среди них можно выделить:

- мотив самореализации;
- мотив самостоятельности,
- мотив уважения и общественного признания;
- мотив научно-исследовательской деятельности;
- стремление передавать свои знания и опыт другим;
- увлечённость конкретной предметной областью;
- стремление к общению с молодёжью;
- стремление к гибкому рабочему графику;
- статусный мотив.

Следует отметить, что несмотря на преобладающие в настоящее время в мотивационной структуре научно-педагогических работников мотивов материального характера, так называемые, нематериальные мотивы являются не менее значимыми и при прочих равных условиях проявляют себя достаточно ярко в контексте осознания значимости данного вида деятельности для общества.

С позиции формирования программ привлечения и удержания персонала, направленных на формирование лояльности, необходимо понимание того, какие мотивы являются наиболее устойчивыми, и оказывают влияние на профессиональную деятельность научно-педагогических кадров, что даст возможность определить структуру мотивов.

Важным является также и регулярный мониторинг уровня лояльности ППС и степени удовлетворенности качеством организации труда и образовательного процесса. При этом основными задачами должны выступать следующие:

- изучение текущего уровня лояльности и степени удовлетворенности трудом сотрудников;
- анализ эффективности существующих мотивационных программ в организации;
- исследование степени удовлетворенности сотрудников в динамике.

Осуществляя подобное маркетинговое исследование, необходимо четко представлять себе его цели, задачи и, что самое главное, то, каким образом будут применяться полученные результаты на практике [8].

Результатом такой диагностики должна стать разработка (или корректировка) программы развития лояльности персонала, рассчитанной на долгосрочную перспективу, в основе которой лежит учет трех взаимосвязанных компонентов лояльности:

- когнитивного, включающего знание и принятие основных корпоративных ценностей организации;
- эмоционального, выражающегося в позитивном отношении к организации, переживании за ее достижения и неудачи, ощущения чувства гордости за причастность к организации;

– поведенческого, выражающегося в демонстрации преданности к организации, готовности принимать и участвовать в происходящих в ней изменениях, стремлении и лучшим образом исполнять обязанности и др.

В качестве основных направлений разработки такой программы в вузе следует рассматривать следующие:

- управление талантами;
- повышение творческой и инновационной активности научно-педагогических кадров;
- формирование элементов корпоративной культуры;
- обучение и развитие персонала с учетом реальной потребностной составляющей;
- расширение полномочий и ответственности;
- поощрение достижений ППС в рамках преподавательской и научно-исследовательской деятельности.

Рассуждая о лояльности персонала, нельзя не отметить точку зрения П. Морроу, который определил ее качественные особенности, проявляющиеся в том, что человек может по-разному быть привержен организации и профессии. Так, например, лояльность профессиональная связана с положительными эмоциональными ощущениями по отношению к своей профессии, в то время как лояльность организации отражает, прежде всего отношение именно к работодателю. Таким образом, преподаватель может быть высоко привержен своей профессии, но абсолютно не лоялен в отношении организации, в которой осуществляет свою деятельность, что может являться желанием сменить работодателя. Если же он будет лоялен организации, но при этом не увлечен выполняемой работой – это повышает вероятность смены видов деятельности внутри организации.

Поэтому следует принимать во внимание, что оптимальным состоянием удовлетворенности персонала является полное и гармоничное соответствие ожиданий и потребностей с реальными условиями труда и другими факторами, предлагаемыми организацией для осуществления различных видов деятельности. Данный уровень означает, что сотрудник доволен основными сторонами (условиями) своей деятельности и прежде всего теми, которые для него наиболее важны.

Поскольку программа развития лояльности включает определение или корректировку долгосрочных и краткосрочных целей организации и ее ценностных ориентиров, успех ее реализации во многом зависит от непосредственного участия высшего руководства.

Таким образом, стратегический подход к управлению человеческими ресурсами в вузе, основой которого является hr-маркетинг, направленный на формирование высокого уровня приверженности профессорско-преподавательского состава будет способствовать обеспечению высоких стандартов качества образовательной услуги на всех этапах ее создания и реализации.

Список литературы

1. Белый, Е.М. Конкурентные преимущества вузов: классификация с позиций стейкхолдер-менеджмента [Электронный ресурс] / Е.М. Белый, Л.Р. Мингачева, И.Б. Романова // Современные проблемы науки и образования. – № 5. – 2012. – Режим доступа: URL: <http://www.science-education.ru>
2. Головчанская, Е.Э. Фундаментальные основы формирования маркетинга персонала на рынке труда [Электронный ресурс] / Е.Э. Головчанская // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. – 2006–2016. – Режим доступа URL: <http://www.jurnal.org>
3. Екшикеев, Т.К. Конкурентоспособность и конкурентные преимущества вуза / Т.К. Екшикеев / Проблемы современной экономики. – № 4. – 2009. – С. 392–396.
4. Дейвенпорт, Т. Зарабатывая умом. Как повысить эффективность деятельности работников интеллектуального труда – М. : Олимп-Бизнес, 2011. – 304 с.
5. Информационно-аналитические материалы по результатам проведения мониторинга эффективности образовательных организаций высшего образования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://indicators.miccedu.ru/monitoring/2015>
6. Куинн, Дж.В. Управление профессиональным интеллектом: использовать лучшее по максимуму. Управление знаниями : хрестоматия / Дж.В. Куинн, А. Андерсон, С. Финкельштейн. – СПб. : Высшая школа менеджмента, 2010. – С. 225–242.
7. Лазарев, Г.И. Новые стратегии вуза в развитии кадрового потенциала [Электронный ресурс] / Г.И. Лазарев, О.О. Мартыненко, Г.Г. Лазарев // Университетское управление: практика и анализ. – № 1. – 2015. – Режим доступа: URL: <http://www.umj.ru>
8. Милая, А.В. Применение маркетинговых технологий в системе управления персоналом организации / А.В. Милая, М.А. Щуковская // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке : тр. всерос. науч.-практ. конф. творческой молодежи с междунар. участием, 23–25 апреля 2014 г. В 2 т. Т. 2 / под ред. А.Ф. Серенко. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2014. – 344 с.: ил. – С. 293.
9. Соколова, И.А. Управление человеческими ресурсами: актуальные тенденции / И.А. Соколова, А.В. Соколов // Дискуссия : политематический журнал научных публикаций. – № 5 (57). – 2015. – С. 50–56.
10. Щуковская, М.А. Управление человеческими ресурсами : учеб. пособие / М.А. Щуковская, И.А. Соколова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2014. – 180 с.

УДК 339.9

Старкова Е.Ю., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

Сидоренко О.В., Бондаренко Т.Н., Хабаровский государственный университет экономики и права, г. Хабаровск

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ И ИХ РОЛЬ В РАЗВИТИИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

В статье произведена оценка динамики внешнеэкономических связей Хабаровского края в разрезе следующих показателей: объем прямых иностранных инвестиций, объем и товарная структура экспорта, объем и товарная структура импорта. Показано влияние внешних связей на экономику Хабаровского края.

Ключевые слова: внешнеэкономические связи, экспорт, импорт, Хабаровский край.

Starkova E.Yu., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

Sidorenko O.V., Bondarenko T.N., Khabarovsk State University of Economics and Law, Khabarovsk

FOREIGN ECONOMIC RELATIONS AND THEIR ROLE IN THE KHABAROVSKY KRAI DEVELOPMENT

The article assesses the dynamics of the Khabarovsk territory foreign economic relations in the context of the following indicators: the volume of foreign direct investment, the volume and commodity structure of exports, the volume and commodity structure of imports. The influence of external relations on the Khabarovsk territory economy has been shown.

Key words: foreign economic relations, exports, imports, Khabarovsk territory.

Открытый характер любого региона проявляется в наличии внешнеэкономических связей. Основные формы внешнеэкономических связей – внешняя торговля, вывоз и ввоз капитала, иностранные кредиты и займы, предоставление и оплата услуг, международный туризм, обмен патентами, лицензиями и научно-технической информацией, совместное строительство хозяйственных объектов.

Хабаровский край – субъект Российской Федерации, расположен на Дальнем Востоке России. Граничит на севере с Магаданской областью и Республикой Саха (Якутия), на западе с Амурской областью, на юго-западе с Еврейской автономной областью, а также Китаем, на юго-востоке с Приморским краем. Часть южной границы Хабаровского края является государственной границей Российской Федерации с Китайской Народной Республикой.

Основными странами контрагентами при экспорте являются: Китай (58,2 %), Республика Корея (17,8 %), Соединенное Королевство (6,4 %), Япония (5,8 %), Швейцария (3,4 %), Тайвань (1,7 %), Таиланд (1,5 %), Индия (1,4 %). Основными странами контрагентами при импорте являются: Китай (41,1 %), Республика Корея (13,7 %), Соединенные Штаты (12,2 %), Франция (7,1 %), Германия (6,9 %), Япония (5,0 %), Беларусь (1,5 %).

Рассмотрим показатели внешних связей Хабаровского края. Прямые иностранные инвестиции – это форма участия иностранного капитала в проектах разного рода на территории страны (региона) резидента. Прямые иностранные инвестиции включают в себя владение реальными активами: предприятия, оборудование, транспорт и т.п. [1].

За анализируемый период объем прямых иностранных инвестиций в Хабаровском крае увеличился за 4 года в 7,3 раза. Следует отметить, что положительная динамика роста прямых инвестиций в Хабаровском крае и Дальнем Востоке в целом происходила на фоне значительного снижения объема прямых инвестиций в экономику России (табл. 1).

Таблица 1. Динамика поступления прямых иностранных инвестиций (по данным платежного баланса Российской Федерации, млн дол. США)

Регион	Годы				
	2012	2013	2014	2015	2016
Хабаровский край	75	1070	108	65	544
Дальневосточный Федеральный округ	7527	7817	8248	10576	11595
Российская Федерация	161132	193685	146370	133949	137763

Источник: [2].

Основными странами-инвесторами края выступили Кипр, Багамские острова, Малайзия, Республика Корея, США. Внешняя торговля представляется показателями внешнеторгового оборота, экспорта и импорта.

Внешнеэкономические связи Хабаровского края традиционно ориентированы на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, что обусловлено: во-первых, географическим положением региона, а во-вторых, ограниченностью ресурсов в странах АТР. Наблюдается положительная тенденция в структуре внешнеторгового оборота края с зарубежными странами, так как отмечается положительное сальдо экспортно-импортных операций. Экспорт Хабаровского края в страны дальнего зарубежья увеличился за 6 лет в 1,32 раза, а импорт сократился в 2,3 раза (табл. 2). Доля экспорта Хабаровского края по отношению к ДФО составил в 2016 г. 8,4 %, к Российской Федерации – 0,6 %, а импорта – 7,1 % и 0,24 % соответственно.

В отличие от внешней торговли со странами дальнего зарубежья, в торговле со странами СНГ в Хабаровском крае преобладает импорт. За 6 лет импорт увеличился в 1,4 раза. Экспорт Хабаровского края в 2016 г. относительно ДФО составляет 1,14 %, импорт – 16,8 %. По отношению к России экспорт и импорт товаров составляет незначительную долю (табл. 3).

Таблица 2. Динамика внешней торговли со странами дальнего зарубежья (в фактически действовавших ценах, млн дол. США)

Регион	Годы							
	2010		2013		2015		2016	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Хабаровский край	1222,6	930,7	1501,4	919,4	1142,8	458,5	1543,1	406,3
Дальневосточный Федеральный округ	18523,5	7676,2	27991,3	11989,7	20401,0	5702,6	18367,7	5717,8
Российская Федерация	337467	197184	452036	276310	298420	161693	247944	162725

Источник: [2].

Таблица 3. Динамика внешней торговли со странами СНГ (в фактически действовавших ценах, млн дол. США)

Регион	Годы							
	2010		2013		2015		2016	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
Хабаровский край	3,2	8,9	6,7	10,5	2,6	15,2	3,1	12,5
Дальневосточный Федеральный округ	78,2	19,5	196,2	115,3	232,4	180,2	272,6	74,4
Российская Федерация	59601	31728	73940	38988	45092	21210	37730	19543

Источник: [2].

Хабаровский край занимает 4-е место среди субъектов Дальневосточного федерального округа по объему внешнеторгового оборота (доля в общем объеме внешнеторгового оборота Дальнего Востока составляет 5,9 %), уступая Сахалинской области, Приморскому краю и Республике Саха (Якутия).

В экспорте края преобладают сырьевые товары и товары с минимальной степенью обработки (необработанные лесоматериалы, каменный уголь, нефтепродукты с невысокой глубиной переработки, рыба мороженая, стальная заготовка, металлолом). Исходя из данных таблицы, в 2016 г. в Хабаровском крае преобладал экспорт древесины и изделий из нее. Доля экспорта древесины в составе ДФО значительная – 55,6 %, а в составе РФ – 5,6 %. Далее по значимости – машины и оборудование, продовольствие и сырье, продукция ТЭК, металлы и изделия из них, химическая продукция (табл. 4).

Таблица 4. Товарная структура экспорта в 2016 г. (млн дол. США)

Регион	Продовольствие и сырье	Продукция ТЭК	Химическая продукция	Изделия из древесины	Металлы	Машины и оборудование
Хабаровский край	253,6	203,6	2,8	505,5	82,0	340,0
ДФО	2634,6	9135,8	40,5	909,3	296,2	950,8
Российская Федерация	17069,7	166171,4	20813,6	9805,6	28799	24431,7

Источник: [2].

Преобладающими позициями в импорте края стабильно являются продукция машиностроения, продовольствие, текстиль и одежда, химическая продукция, металлы и металлические изделия (табл. 5).

Таблица 5. Товарная структура импорта в 2016 г. (млн дол. США)

Регион	Продовольствие и сырье	Продукция ТЭК	Химическая продукция	Изделия из древесины	Металлы	Машины и оборудование
Хабаровский край	26,0	11,7	35,6	3,4	45,2	238,9
ДФО	830,9	74,9	542,4	80,4	594,9	3046,9
Российская Федерация	25031,1	1530,7	33821,5	3384,6	11421,3	86058,5

Источник: [2].

Основу товарной структуры краевого экспорта составляют товары ресурсной группы: древесина и изделия из нее, нефтепродукты, металлы и изделия из них, а также мороженая рыба.

Основными экспортерами лесопродукции являются: ООО «РимбунанХиджау», ООО «Смена Трейдинг», ООО «Сулук», Группа компаний РФП, ЗАО «ФористСтарма», АО «Шелеховский КЛПХ».

Экспортные поставки нефтепродуктов осуществляют три нефтеперерабатывающих предприятия Хабаровского края: Комсомольский нефтеперерабатывающий завод «Роснефть», Хабаровский нефтеперерабатывающий завод «ННК», ООО «Трансбункер – Ванино». АО «Ургалуголь» осуществляет экспортные поставки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Поставщиком металлопродукции выступает единственное на Дальнем Востоке России электрометаллургическое предприятие по выплавке стали ОАО «Амурметалл». Машинотехническую продукцию (нагнетатели, нитрозные нагнетатели, запасные части к турбинам) в страны СНГ и дальнего зарубежья осуществляет ПАО «Дальэнергомаш». География поставок включает Болгарию, Узбекистан, Казахстан, Польшу и Индию.

В фармакологической отрасли готовые лекарственные средства на экспорт производит ОАО «Дальхимфарм».

Крупнейшим экспортером продукции рыбной отрасли в крае является Рыболовецкая артель (колхоз) им. 50-летия Октября, осуществляющая поставки мороженого минтая, мороженой сельди, икры минтая и рыбной муки.

Что касается межрегиональных отношений, Хабаровский край имеет 45 действующих соглашений о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве с регионами Российской Федерации, в том числе с 7 субъектами Дальневосточного федерального округа (Республикой Саха (Якутия), Приморским и Камчатским краями, Амурской, Магаданской, Сахалинской областями, ЕАО). На основании действующих соглашений между Хабаровским

краем и российскими регионами осуществляется сотрудничество практически во всех сферах деятельности: экономика, образование, культура, спорт, туризм, здравоохранение, социальная защита населения, организуются и проводятся межрегиональные фестивали, конкурсы, научно-практические конференции.

Влияние внешних связей на региональную экономическую динамику обусловлено следующими основными эффектами: обеспечением необходимой продукцией рынков сбыта; поддержанием и увеличением уровня занятости; влиянием на уровень и темпы роста региональной экономики.

Однако интенсификация их использования на благо социального и экономического развития края предполагает выполнение также и ряда условий, характеризующих функционирование внешней для самого края среды. Это обусловлено тем обстоятельством, что край является открытой системой и большая часть его ресурсов и возможностей в значительной степени зависит от воздействия целого ряда внешних параметров. Реакция состояния экономики и социальной системы края на структуру и динамику этих внешних воздействий, как правило, очень заметна и часто весьма болезненна.

Список литературы

1. Все об инвестициях [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://investicii-v.ru/pryamie_inostrannie_investicii_eto/
2. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156

УДК 336.13

Тимченко В.В., Дальневосточный институт управления филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Хабаровск

ПРОЕКТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ В РАЗВИТИЕ «ЗЕЛЁНОЙ» ЭКОНОМИКИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

В России формируется новая модель развития экономики, одно из ключевых направлений дальнейшего устойчивого развития это зеленая экономика. В статье мы рассмотрим, как с помощью проектного финансирования поспособствовать развитию этого направления экономики на Дальнем Востоке России.

Ключевые слова: проектное финансирование, Дальний Восток России, Хабаровский край, зелёная экономика, устойчивое развитие.

Timchenko V.V., Far Eastern Institute of Management branch of the RANEPH, Khabarovsk

PROJECT FINANCE IN THE DEVELOPMENT OF «GREEN» ECONOMY OF KHABAROVSKY KRAI

Russia create a new model of economic development, one of the key directions for further sustainable development is the green economy. In the article we will consider how to help develop this direction of the economy in the Russian Far East with the help of project financing.

Key words: project finance, Far East of Russia, Khabarovskiy krai, Green economy, sustainable development.

В России 2017 г. был годом экологии. За это время были приняты три важнейших документа: Поручения Президента РФ по итогам заседания Государственного совета по вопросу «Об экологическом развитии Российской Федерации в интересах будущих поколений» (январь 2017 г.); «Стратегия экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 г.» (апрель 2017 г.); «Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 г.» (май 2017 г.).

Выстраивая новую концепцию развития экономики, мы уже не можем не обращать внимания на экологическую составляющую. Экономическую концепцию, которая учитывает экологические проблемы, называют «зеленой экономикой».

Одни из первых, кто упомянул термин «зеленая» экономика были экономисты-экологи Д. Пирс, А. Маркандии и Э. Барбиера [1].

На основе международных исследований можно сказать, что «зеленая» экономика должна обладать следующими принципами [2]:

- 1) является средством достижения устойчивого развития;
- 2) способствует созданию «зеленых» рабочих мест и достойного труда;
- 3) ресурсо- и энергоэффективная экономика;
- 4) не нарушает экологических ограничений;
- 5) применяет интегрированный подход при принятии решений;
- 6) оценивает прогресс не только через ВВП, но и при помощи индикаторов и оценок, учитывающих устойчивость развития;
- 7) равенство, справедливость между странами и между поколениями;
- 8) защищает биоразнообразие и экосистемы;
- 9) сокращает бедность, обеспечивает благосостояние населения, социальную защиту и доступ к основным услугам;
- 10) улучшает управление и главенство закона. Она демократична, имеет принципы равенства принятых решений, ответственная за результат, прозрачная и стабильная;
- 11) интернализирует экстерналии (внешние эффекты).

Понятия «устойчивое развитие», «зелёная экономика», «зелёный рост», «низкоуглеродная экономика» включаются в социально-экономические стратегии, программы, планы во многих странах – как развитых, так и развивающихся. Для России понятия «устойчивое развитие», «зелёная экономика», «зелёный рост», «низкоуглеродная экономика» пока являются новыми и крайне редко используются в официальных документах. Под «зеленой» экономикой в России часто понимается только «зеленый» бизнес, который борется с загрязнениями и охватывает производство и использование различного рода очистного оборудования, утилизацию и переработку вторичных ресурсов и отходов, оказывает экологические услуги и пр. Но при сохранении доминирующей роли «коричневой» экономики и порождаемого ею шлейфа загрязнений и экологического вреда система «уборки» очевидно недостаточна.

Тем не менее, намеченные цели и последние действия в стране, а также отмеченные выше концептуальные документы в целом согласуются с целями перехода к устойчивому развитию и «зелёной» экономике [3].

Выбросы, загрязняющие воздух сильно влияют на здоровье людей и на окружающую среду. Сибирский и Уральский округа являются регионами с самым высоким уровнем выбросов. В почти всех районах России, более половины городского население живет в городах с высоким и очень высоким уровнем загрязнения воздуха (наибольшая доля находится в Дальневосточном регионе 62 %) [4].

Одна из важнейших составляющих качества жизни – здоровье. В зависимости от уровня заболеваемости 80 % людей в России ежегодно диагностируют новые заболевания.

Острые проблемы со здоровьем и долголетием находятся в дальневосточных районах. Эта проблема усугубляется отрицательным естественным приростом населения в половине российских регионов. Коэффициент младенческой смертности, на 1000 новорожденных на Дальнем Востоке в 2017 г. составляет 5,7.

В Хабаровском крае, уровень младенческой смертности выше общерегионального и составляет 5,8 (табл. 1) [4].

Таблица 1. Младенческая смертность на Дальнем Востоке России 2017 г.

Субъект	Число детей, умерших в возрасте до 1 года	
	Человек	На 1000 родившихся
Дальневосточный федеральный округ	436	5,7
Республика Саха (Якутия)	75	5,3
Камчатский край	22	5,9
Приморский край	133	6,2
Хабаровский край	95	5,8
Амурская область	47	4,8
Магаданская область	6	3,7
Сахалинская область	30	4,7
Еврейская автономная область	21	10,6
Чукотский автономный округ	7	10,5

Если рассмотреть валовой региональный продукт Хабаровского края в 2017 г., то основные отрасли это транспорт и связь; розничная и потовая торговля; обрабатывающее производство (табл. 2).

Таблица 2. Отраслевая структура валовой добавленной стоимости Хабаровского края

Показатель	По видам экономической деятельности, %
Всего	100
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	5,5
Рыболовство, рыбоводство	1,2
Добыча полезных ископаемых	5,4
Обрабатывающие производства	12,3
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	4,6
Строительство	5,7
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	15,0
Гостиницы и рестораны	1,3
Транспорт и связь	19,7
Финансовая деятельность	0,3
Операции с недвижимым имуществом, аренды и предоставление услуг	8,3
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	9,2
Образование	4,5
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	5,5
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	1,5

Также в России сильно колеблется средний уровень продолжительности жизни в зависимости от региона. На Дальнем Востоке самый низкий уровень продолжительности жизни у мужчин составляет 64,8 года, а у женщин 75,53 лет. Также важно отметить низкий уровень продолжительности жизни в Хабаровском крае у мужчин всего 64,23, что ниже среднего значения по Дальнему Востоку (табл. 3) [5].

Таблица 3. Средняя продолжительность жизни на Дальнем Востоке России 2017 г.

Субъект	Оба пола, лет	Мужчины, лет	Женщины, лет
Дальневосточный Федеральный округ	70,09	64,8	75,53
Республика Саха (Якутия)	71,68	66,3,9	77,07
Камчатский край	70,06	65,21	75,25
Приморский край	70,36	65,34	75,5
Хабаровский край	69,74	64,23	75,3
Амурская область	69,06	63,66	74,61
Магаданская область	69,37	63,41	75,49
Сахалинская область	70,19	64,59	76,09
Еврейская автономная область	68,83	63,35	74,35
Чукотский автономный округ	66,1	60,33	71,66

Чтобы улучшить ситуацию, нам нужны структурные изменения не только в экономике региона, но и в его экологической составляющей. Эти два понятия и будут составлять основу «озеленения» экономики региона.

Отправной точкой и важным требованием было бы признание того, что нам требуется всеобъемлющее термин. Согласно которому, зеленая экономика в Хабаровском крае включала бы в себя все сектора экономики, а не только те, которые создают экологические товары и услуги.

Все сектора экономики должны стремиться улучшить свои относительные экологические показатели, имея долгосрочную цель добиться значительных абсолютных сокращений воздействия на окружающую среду (например, сокращение мусора, отходов или его переработка, а также загрязнение окружающей среды), повысить производительность использования природных ресурсов и защитить экосистемы, от которых они зависят.

Хабаровский край нуждается в улучшении управления своим природным капиталом и стремится реинвестировать доходы от своих ресурсных богатств в инновации и сектора экономики, которые непосредственно способствуют низкоуглеродному и ресурсоэффективному будущему.

Проектное финансирование, как раз могло помочь осуществить более быстрые темпы развития «зеленой» экономики. Долгосрочные проекты тяжело осуществить бизнесу в одиночку, тем более такие как «озеленение» экономики. Здесь государство и бизнес должны выступать единым целым.

Проектное финансирование, которое будет «озеленять» экономику должны отвечать следующим принципам:

- экологическая устойчивость;
- социальная ориентация;
- максимальный структурный и территориальный охват;
- повышение ценности натуральных товаров;
- акцент на знаниях;
- снижение экологических рисков;
- инновации;
- энергоэффективность/экономика с низким уровнем выбросов углерода;
- устойчивое потребление и производство;
- новые подходы к измерению экономического прогресса (отказ от некоторых показателей в системе национальных счетов).

Учитывая необходимость перехода к устойчивому развитию, очевидно, что будущая экономика должна основываться на «зеленых» принципах, где ключевую роль будут играть знания, а также социальные и технологические инновации.

Список литературы

1. Pearce, D. Blueprint for a Green Economy / D. Pearce, A. Markandya, E. Barbier. – London : Earthscan Publications Ltd., 1989.
2. Бобылев, С.Н. «Зеленая» экономика проектный подход / С.Н. Бобылев, А.А. Горячева, В.И. Немова // Государственное управление. Электронный вестник. – 2017. – № 64.
3. Фюкс, Р. Зеленая революция: экономический рост без ущерба для экологии / Р. Фюкс // Альпина нон-фикш. – 2016.
4. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>
5. Единая межведомственная информационно-статистическая система [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/>

УДК 656.613

Фисенко А.И., ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского», г. Владивосток

ТРАНЗИТНАЯ ФУНКЦИЯ ЮЖНЫХ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, ГРУЗОВАЯ БАЗА И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Рассмотрена транзитная функция международных транспортных коридоров (МТК) Дальнего Востока России и, в частности, Приморского края, представлены базовые принципы формирования МТК в Азиатско-Тихоокеанском регионе с участием Российской Федерации и роль в этом процессе грузовой базы перевозок, дана характеристика и показаны потенциальные выгоды наиболее перспективных проектов МТК России со странами Северо-Восточной Азии.

Ключевые слова: приграничная территория, транзитная функция, международные транспортные коридоры (МТК) Приморья, грузовая база, интегрированная транспортно-логистическая сеть Дальнего Востока, Свободный порт Владивосток, железнодорожные переходы, Восточное транспортно-логистическое кольцо.

Fisenko A.I., Maritime State University
named after Admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok

TRANSIT FUNCTION OF SOUTHERN BORDERING TERRITORIES OF THE RUSSIAN FAR EAST; ITS CARGO BASE AND OPPORTUNITIES FOR CREATING INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN PRIMORSKY REGION

The article examines a transit function of international transport corridors (ITC) in the Russian Far East, in particular in Primorsky region. It presents essential requirements for forming the ITCs in Asian-Pacific Region in Russia with a focus on the importance of cargo bases. The article concludes by characterising and outlining the opportunities for the most promising ITCs between Russia and North-East Asia.

Key words: border area, transit function, International Transport Corridors (ITC) of Primorye, cargo base, integrated transport and logistics network of the Far East (Seamless Transport & Logistics Network of the Far East), Free Port of Vladivostok, railway crossings, Eastern transport and logistics ring.

Одним из основных направлений сохранения и устойчивого развития экономики российского Дальнего Востока может стать освоение мировых рынков международных транзитных перевозок, так как через территорию региона проходят кратчайшие сухопутные, морские и воздушные пути, обеспечивающие сообщение Западной Европы со странами Северо-Восточной Азии (СВА) и

Азиатско-тихоокеанского региона (АТР). Иными словами, речь идёт о реализации здесь транзитной функции приграничной территории ряда субъектов Российской Федерации через использование национальных и международных транспортных коридоров (НТК и МТК) [7, 9].

Важным нам представляется отметить и тот факт, что именно российские морские порты в Дальневосточном (а также Арктическом, Балтийском, Черноморско-Азовском и Каспийском) бассейне являются не только ключевыми элементами транспортной системы России, но и входными пунктами сети панъевропейских и евроазиатских МТК.

Однако в настоящее время, несмотря на имеющиеся географические преимущества, Россия по экспорту транспортных услуг находится лишь во второй десятке стран, предоставляющих эти услуги (менее 1 % товарооборота между странами Европы и Азии). Это составляет всего лишь около 5 % транзитного потенциала страны. Но даже эти 5 % от общего объема транзитных перевозок в евро-азиатском сообщении могут обеспечить рост ежегодных доходов отечественных транспортных и связанных с ними компаний на 2–3 млрд дол. США. При этом необходимо учитывать и то обстоятельство, что объёмы торговли между Европой и Азией достигают в год порядка 600 млрд дол. США. Из этого объема к российским транспортным коммуникациям потенциально тяготеет 10–15 %, или порядка 60–90 млрд дол. Поэтому для Российской Федерации реализация даже этой небольшой доли транзитного потенциала может дать дополнительный импульс для осуществления масштабных проектов модернизации и развития инфраструктуры транспорта, создания дополнительных рабочих мест, а также значительный мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере. Дополнительный валовой национальный доход, полученный за счёт реализации транзитного потенциала Российской Федерации на евразийском направлении, по нашим оценкам, уже к 2020 г. может составить порядка 400 млрд руб. (прогнозный уровень на 2015 г. – 350 млрд руб., к сожалению, так и остался только прогнозом) [1, 2].

По данным Минтранса РФ, объём грузопотока дальневосточного направления сегодня превысил показатели кризисного периода по всем видам транспорта (особенно морского и железнодорожного, на которые сегодня приходится более 90 % грузооборота региона), и имеет устойчивую тенденцию к росту. Так, в частности, «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.» предполагает уже к 2020 г. увеличение спроса на перевалку наливных грузов почти до 70 млн т, что почти на 25 % выше, чем в 2011 г., навалочных и насыпных грузов – до 90 млн т (рост – порядка 100 %), а генеральных и контейнерных, соответственно, до 17 и 19 млн. т (рост – более 125 %). Всего же грузовая база Дальнего Востока к 2020 г. оценивается более чем в 200 млн т, что примерно на 60 % больше, чем в 2011 г. (125 млн т) [4, 5].

Учитывая, что Минэкономразвития России прогнозирует в ближайшее время экономический мировой рост за счёт развивающихся стран (прежде всего,

Китая и Индии, – экономики этих стран к 2020 г. могут составить около четверти, а к 2030 г. – около трети мирового ВВП), объём перевалки морских российских портов Тихоокеанской России может вырасти к 2020 г. на 30 % и удвоиться к 2030 г. [5]. Очевидно, что для реализации этих планов необходимо не только повысить конкурентоспособность морских портов Дальнего Востока и морских перевозок по всем направлениям в этом регионе и, прежде всего, за счёт увеличения скорости погрузки и разгрузки, снижения времени нахождения судна и железнодорожных вагонов в порту, повышения технологичности операций, сокращения времени таможенного оформления грузов и т.д., но и сформировать действительно эффективные, выгодные и современно работающие МТК. Сейчас же, например, большинство показателей качества работы российских портов и железных дорог, как минимум, вдвое, а то и втрое ниже среднемировых и существенно отстают от лидеров ведущих азиатских морских транспортных узлов (портов) – Гонконга, Даляня, Циндао, Шанхая, Сингапура, Пусана, Нагоя, Ниигаты и др. В качестве иллюстрации данного тезиса достаточно привести такие показательные цифры по Транссибу: средняя скорость движения грузового состава по Дальневосточному региону в направлении «восток – запад» составляет сегодня около 24 км/ч, а в направлении «запад – восток» и того меньше – всего 8 км/ч. Соответствующие показатели на китайских железных дорогах в 2017 г. были равны (направление «юго-восток – северо-запад» – до границы с Российской Федерацией – и обратно) 45–50 км.

Однако проблема заключается и в ограниченных возможностях Транссиба. Сейчас на его долю приходится более 80% грузооборота и около 40 % внутреннего пассажирооборота в регионе. Ежегодно по Транссибу на отдельных участках перевозится до 95 млн т различных грузов, а по Байкало-Амурской магистрали (БАМу) – от 12 до 20 млн т, львиная доля которых приходится на уголь, нефть и нефтепродукты. Более 75 % грузопотока по железной дороге выполняется в связке с основными портами в Хабаровском и Приморском краях. При этом такие порты Дальнего Востока как Восточный, Находка, Владивосток, Ванино и Де-Кастри являются главными элементами железнодорожно-морских транспортных узлов, а паромная переправа Ванино-Холмск обеспечивает перегрузку более 90 % грузов, поступающих на о. Сахалин и обратно по железнодорожно-морскому пути [1].

Как нам представляется, решение транзитных задач России заключается, прежде всего, в упущенном времени. Современная технологическая база перевозок такова, что добровольный выход из конкурентной среды даже на год влечёт отставание, которое может быть возмещено лишь за несколько (а то – и десятков) лет. В течение последних двух десятилетий наибольший вес имело мнение, что Россия является монопольным владельцем очень выгодного альтернативного пути между Азией и Европой (Транссиб) – мы говорили об этом выше. Действительно, было время, когда этот путь использовался более или менее активно. Однако, к настоящему моменту его логистическая ценность снижается, и в перспективе, по-видимому, будет продолжать падать несмотря на его потен-

циальную (но и – одновременно – инвестиционно весьма затратную) привлекательность. Реалии таковы, что сейчас Россия не может сформулировать даже единые принципиальные положения политики, которые смогли бы стать основанием для перспективного роста привлекательности Транссибирской магистрали, либо БАМа как логистической основы для евроазиатской цепочки экспресс-доставки грузов. На наш взгляд, для решения этого вопроса должны быть разработаны и предложены не только финансово-экономические, но и гуманитарно-политические варианты. Причём, с нашей точки зрения, решение в этом случае вряд ли будет, так сказать, «традиционным».

Существует также мнение, что, поскольку, грузовая база растёт, Россия сможет получить свою долю на рынке перевозок, потому что мощностность морского пути из Азии в Европу ограничена возможностями проливов. Однако тезис о росте грузовой базы игнорирует реальную ситуацию на рынке глобальных грузоперевозок. Рост грузовой базы, который происходил в последние пятнадцать-двадцать лет и экстраполируется в будущее на период еще 20–30 лет, в действительности был обеспечен перевалкой энергоресурсов, в том числе в большей части трубопроводным транспортом. У грузовой базы за вычетом энергоресурсов динамика несколько иная – эта грузовая база падает. Основными причинами этого являются: во-первых, перемещение обрабатывающих производств к источникам сырья, что исключает необходимость перевозки больших объёмов сырья; во-вторых, постепенная переориентация развивающихся стран с экспортной модели своей экономики на создание и обеспечение внутреннего спроса; в-третьих, снижение экспортной грузовой базы в связи с наблюдающимся переходом ряда быстроразвивающихся стран от индустриальной экономики к постиндустриальной (поскольку постиндустриальная экономика имеет по преимуществу сервисный характер). Наконец, в-четвёртых, инновационное развитие влечет уменьшение материалоёмкости реального сектора и, как следствие, изменение структуры снабжения промышленных и обслуживающих (в т.ч. инфраструктурных) предприятий.

Таким образом, если не будут приняты срочные и кардинальные меры, Россия не только не будет приобретать новую грузовую базу, но и наоборот, будет терять то, что имеет сегодня. При этом очень важно помнить о том, что грузовая база, которая может быть интересна России и которую страна может «освоить», в основном – транзитная, а, следовательно, Россия не имеет действенных рычагов влияния на её формирование и направления движения. Существенно не изменяет ситуацию в этом аспекте и созданный совсем недавно Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии и попытки по-новому организовать и активизировать работу по морским перевозкам по Северному морскому пути в Арктике.

Как известно, непосредственно к границам Дальневосточного федерального округа (ДФО) примыкает китайская провинция Хэйлунцзян, на которую, в частности, предполагается вся нагрузка (порядка 60–65 млрд дол.) планируемого к концу 2020 г. увеличения внешнеторгового оборота между Россией и Китаем –

примерно до 100 млрд дол. Однако провозные способности провинции не могут обеспечить беспрепятственное перемещение внешнеторговых грузов и не отвечают растущим требованиям зарубежных рынков. Поэтому недостаточное развитие транспорта является сдерживающим фактором для экономики провинции [6].

Находясь в стадии быстрого экономического роста, Китай прилагает большие усилия для более ускоренного развития своего транспорта и его инфраструктуры. При этом особую надежду КНР возлагает именно на МТК как на необходимый элемент процесса интеграции страны в мировую экономику. Этому же служит и реализуемый КНР проект «Нового Шёлкового пути», частью которого является и маршрут по территории Российской Федерации.

География распределения мировых контейнерных потоков показывает, что самыми большими в мире являются грузовые потоки из Азии в США и из Азии в Европу, и при этом большую часть объёма направляемых из Азии контейнерных грузов (порядка 84 %) составляют грузы из Китая. В северо-восточном регионе КНР их выходами на территорию России (в ДВФО) являются следующие МТК [6, 7]:

«Суйфэньхэ»: порты Находка/Восточный – Суйфэньхэ – Харбин – Маньчжурия – Забайкальск – Транссиб;

«Гуманган»: порты Северной Кореи – Чаньчунь – Транссиб;

«Далянь»: Далянь – Харбин – Хэйхэ – Благовещенск – Транссиб;

«Тяньцзинь»: Тяньцзинь – Пекин – Эрлянью – Улан-Батор – Транссиб;

Западный транскорейский коридор: Пусан – Сеул – Пхеньян – Синьдзю – Шеньян – Харбин – Транссиб;

Восточный транскорейский коридор: Пусан – Раджин – Сонбон – Хасан – Транссиб.

По нашему мнению, стратегические цели развития МТК «Восток – Запад» в южной части ДВФО могут быть реализованы на основе следующих базовых положений:

1. Более полное и эффективное использование и дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры российского Дальнего Востока, и формирование региональных логистических центров, включенных в региональную и международную интегрированную транспортно-логистическую сеть (Seamless Transport&Logistics Network) (которую российской стороне ещё только предстоит создать).

2. Интеграция Российской Федерации в АТР на основе развития традиционных (рыбная и лесная промышленность) и новых направлений промышленного и инновационного развития (нефтегазовая и обрабатывающая промышленность, судостроение, наука и инновации, туризм), и на этой основе – существенное увеличение объёма грузовой базы региона, конкурентоспособной с грузовой базой стран АТР.

3. Создание для отечественных и иностранных инвесторов более привлекательных социально-экономических и финансовых условий работы с точки зрения формирования благоприятного таможенного и инвестиционного климата в регионе (большие надежды возлагаются в этой связи с реализацией концепта Свободного порта Владивосток (СПВ)).

Одним из перспективных направлений развития транспортно-логистической сети Дальнего Востока является южная часть Приморского края с его МТК «Приморье-1» (PR-1: Харбин – Суифэньхэ – Гродеково – Владивосток/ Восточный/Находка – порты стран Азиатско-Тихоокеанского региона) и «Приморье-2» (PR-2: Хуньчунь – Краскино – Посьет/Зарубино – порты Азиатско-Тихоокеанского региона), сориентированные, прежде всего, на СПВ и ближайшие материковые государства – Китай, КНДР и Республика Корея [7]. Однако, по имеющимся у нас расчётам, создание и организация работы МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» в ближайшие годы потребует капиталовложений порядка 300 млрд руб., привлечь которые планируется в том числе и за счет частных инвесторов, прежде всего, китайских и корейских.

Наиболее многообещающие перспективы, на наш взгляд, имеет МТК «Приморье-2». Это связано, в первую очередь, расширением мощностей порта в бухте Троицы (п. Зарубино), вблизи стыка трех границ (Россия, Китай и КНДР), и превращением его в крупный порт мощностью до 80–100 млн тонн в год. В его составе планируются контейнерный, зерновой, глиноземный и универсальный терминалы. По имеющимся оценкам, около 60 % загрузки порта обеспечит транзит из КНР и других азиатских стран.

Однако, наибольший эффект, как нам представляется, может дать объединение (создание кольца) двух приморских МТК в единую систему (что даст возможность обеспечить более короткую маршрутизацию МТК) с их стыковкой в транспортном узле в районе поселка Славянка. Это сформирует основной сухопутный канал МТК, который может иметь и дополнительные потоки грузов. В результате формирующаяся в настоящее время зона СПВ приобретет то, что ей крайне необходимо – транзитную транспортную сеть. Дополнение этого подхода налоговыми, таможенными и административными преференциями могут сделать выгодными судозаходы в СПВ для операторов мировых судоходных линий. В результате в Приморье появится реальная возможность создать на Дальнем Востоке международный порт-хаб, который очень нужен не только Свободному порту Владивосток, но и всей России, так как он сможет связать многие международные магистральные и фидерные маршруты, включая и Северный морской путь. Базой его освоения на Дальнем Востоке, по нашему мнению, должен стать СПВ [7–9].

Важным представляется отметить и тот факт, что создание кольца МТК в Приморском крае хорошо вписывается в проекты Евразийского экономического союза, китайского «Нового Шелкового пути» и южнокорейского проекта «Евразийская инициатива».

Важное значение при реализации такого проекта приобретает железнодорожный пограничный переход Хасан (РФ) – Туманган (КНДР) в порту Раджин.

Проект имеет три основные составляющие:

1) реконструкция объектов железнодорожной инфраструктуры участка ст. Хасан (Россия) – ст. Раджин (КНДР) – порт Раджин (КНДР);

2) капитальный ремонт 3-х тоннелей: Манпхо (301 м), Унсан (490 м) и Унра (3850 м);

3) строительство грузового терминала в порту Раджин.

В результате реализации проекта предполагается что, пропускная способность железной дороги составит 15 пар поездов в сутки, что полностью покрывает потребность в обеспечении объёма контейнерных перевозок (около 200 тыс. TEU). Одновременно с этим прорабатывается возможность использования создаваемой инфраструктуры для перевалки контейнеров из Республики Корея и др. стран АТР с выходом на сеть российских железных дорог (в частности, Транссиб), а также российских грузов (и транзитных грузов других стран) в страны АТР.

Актуализация проекта Хасан (РФ) – Туманган (КНДР) – Пхохан (Республика Корея) и строительство постоянного железнодорожного перехода с материковой части России на о. Сахалин позволит России получить два выхода на рынки ближайших сопредельных государств АТР – Китая, КНДР, Республики Корея и Японии: первый (1) – через порт Хасан, и второй (2) – через о. Сахалин. Заметим, кстати, что совсем недавно руководство Японии в ответ на проект Китая «Новый шёлковый путь» выразило намерение вложить более 110 млрд дол. в транспортные проекты в Азии [3], которые будут напрямую конкурировать с ним (включая и железнодорожный переход с о. Сахалин на о. Хоккайдо; кратчайшее расстояние между островами – около 44 км). Тем более что, как заявили специалисты китайской государственной компании по прокладке железнодорожных магистралей China Railway Eryuan Engineering Group, проект нового «Шелкового пути», который должен был соединить Пекин с Берлином, объявлен нерентабельным. Согласно их расчетам, общий объем инвестиций в строительство высокоскоростной железной дороги, проходящей по территории Китая, Казахстана, России, Белоруссии, Польши и Германии, оценивается почти в 10 трлн руб. Причем российский участок магистрали является самым дорогим и обойдется не менее, чем в 4,5 трлн руб. Чтобы окупить такой проект потребуются фактически беспроцентные кредиты и около 30 лет. А если исходить из первоначальных планов о привлечении более 60 % всех средств в виде долговых обязательств, то проект высокоскоростной железной дороги не окупится практически никогда [3].

Вместе с тем, в результате реализации проекта Хасан (РФ) – Туманган (КНДР) – Пхохан (Республика Корея) и строительства постоянного железнодорожного перехода с материковой части России на о. Сахалин может быть создано т.н. «Восточное транспортно-логистическое кольцо» 4-х стран Северо-Восточной Азии. Причём оно может стать не только транспортным, но и промышленно-энергетическим, а, следовательно, – в перспективе – и научно-технологическим, технологическим и социокультурным, что может обеспечить не только кооперацию и сотрудничество в сфере промышленного производства и транспортировки продукции, но и интеграции этих государств на более высоком технологическом (новый технологический уклад) и экономико-политическом уровне.

Очевидно, что успешная реализация указанных выше проектов будет в значительной степени зависеть не только от их экономической выгоды, но и от политических решений глав их государств-участников.

Список литературы

1. Воронцова, Н. Развитие транспортной инфраструктуры – глобальная задача Дальневосточного региона / Н. Воронцова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dvkapital.ru/article/detail/4497>
2. Итоговая резолюция Второй Международной конференции «Будущее Российских Портов» и 10-й юбилейной транспортной выставки «Транстек–2010», Россия, Санкт-Петербург, «Ленэкспо», 5–7 октября 2010 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transtec.transtec-neva.ru/files/File/Doc/rezolutionTT2010.doc>
3. Китай объявил «Шёлковый путь» через Россию провальным [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://finobzor.ru/63382-kitay-obyavil-shelkovyy-put-cherez-rossiyu-provalnym.html>
4. Об основных итогах деятельности морского и внутреннего водного транспорта в 2011 г., задачах на 2012 г. и среднесрочную перспективу до 2014 г. Информационно-аналитические материалы к расширенному заседанию Совета Федерального агентства морского и речного транспорта 16 марта 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.korabel.ru/filemanager/DOCS/0/0/4.doc>
5. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership_strategy_2030
6. Фисенко, А.И. Северо-восточный регион Китая в системе формирования транзитной грузовой базы для свободного порта Владивосток / А.И. Фисенко // Транспортное дело России. – 2015. – № 3.
7. Фисенко, А.И. Перспективы развития международных транспортных коридоров Приморья и обеспечение их грузовой базы в условиях создания свободного порта Владивосток / А.И. Фисенко // Транспортное дело России. – 2016. – № 2.
8. Фисенко, А.И. Трансформация экономических интересов и перспективы развития морских портов Дальнего Востока / А.И. Фисенко, А.А. Луговец // Морские интеллектуальные технологии. – 2016. – № 3 (33). – Т. 1.
9. Lazarev, V.A. Status and Perspectives of Russian Global Logistic Chain (abstracts of presentation) / V.A. Lazarev, A.I. Fisenko // Logistics and Regional Development Strategies for East Sea Rim and Eurasia : 1st International Forum, 28th (Tue) November 2017. – Busan: Korea Maritime Institute, 2017.

УДК 658.8:004.6

Химич Е.В., Дальневосточный государственный университет путей сообщений, г. Хабаровск

ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ DIGITAL-МАРКЕТИНГА

В статье рассмотрены вопросы развития цифрового маркетинга на современном рынке. Выделены основные этапы и направления развития digital-маркетинга, рассмотрены вопросы поддержки маркетинговых решений с помощью информационно-коммуникационных технологий и систем.

Ключевые слова: digital-маркетинг, digital-инструменты, цифровые медиа, маркетинг, рынок, продвижение.

Khimich E.V., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

TRENDS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF DIGITAL MARKETING

The article deals with the development of digital marketing in the modern market. The main stages and directions of development of digital marketing are allocated, questions of support of marketing decisions by means of information and communication technologies and systems are considered.

Key words: digital marketing, digital tools, digital media, marketing, market, promotion.

В условиях рыночной экономики для успешной работы предприятий особое значение приобретают глубокие знания рынка и способность умело применять инструменты воздействия на складывающуюся на нем ситуацию.

Так, рано или поздно на определенном этапе развития каждое предприятие сталкивается с проблемами продвижения своей продукции. Для той или иной организации набор инструментов, безусловно, должен быть разным, так как одни компании могут использовать определенные средства и успешно развиваться, другие, применяя эти же средства, будут получать только убытки или незначительную эффективность. В идеале каждое предприятие должно поработать со всеми каналами продвижения и выбрать наиболее эффективные.

Одним из современных видов продвижения является такой вид маркетинга, как digital-маркетинг. Digital маркетинг – это использование всего комплекса цифровых каналов, через которые продвигается бренд/компания/продукт или привлекается внимание аудитории. Чаще всего понятие digital-маркетинга путают с интернет маркетингом. Это недопонимание даже логично, так как в «диджитал» входит весь инструментарий обычного интернет маркетинга. Но существенная

разница заключается в том, что digital выходит за рамки только интернет рекламы и использует цифровые каналы, которые не всегда имеют отношение к интернету: локальные сети (внутренние сети компаний – экстранет); мобильные устройства (установка брендированных приложений или организация WOW звонков на телефон, SMS и MMS-рассылка); цифровое телевидение (интеграция с приложениями на телефоне, второй экран или second screen технологии, синхронизация с интернет рекламой); интерактивные экраны, POS терминалы (вид digital media, который постепенно вытесняет стандартную наружную рекламу); digital гаджеты (устройства, которые могут собирать информацию и передавать ее на другие носители: «умные часы», фитнес браслеты и другие); интернет и устройства, предоставляющие доступ к нему (компьютеры, планшеты, смартфоны и подобные устройства). А так же реклама на интерактивных и уличных светодиодных экранах, терминалах самообслуживания; SEO и SEM (поисковый маркетинг в сети); контекстная реклама, баннеры и тизерная реклама в Интернет; SMM (маркетинг в социальных сетях); email-маркетинг; партнерский маркетинг (вебмастер получает оплату за привлечение каждого посетителя или покупателя) и другие.

Но digital – это не «весь маркетинг». В данном случае не используются средства традиционного маркетинга: например, продвижение с помощью объявлений в газетах, буклетов, рекламы на ТВ, билбордов и других. Но если на билборде будет указан QR-код, с помощью которого можно перейти на сайт – то это уже digital-маркетинг.

Digital-маркетинг подразумевает персонализированный подход, что означает необходимость наличия знаний о потребностях, предпочтениях, интересах и других данных потенциальных клиентов. Современные инструменты digital-маркетинга не является какой-то универсальной, унифицированной концепцией, напротив, способы и методы их реализации требуют адаптации к типу организации, условиям и возможностям ее применения.

Термин «цифровой маркетинг» начал использоваться в 1990-х гг. К 2010 г. значительно вырос уровень сложности инструментов цифрового маркетинга как комплекса для эффективного создания глубоких и актуальных отношений с потребителем. До 1990-х гг. термин «цифровой маркетинг» не упоминается, однако уходит своими корнями в середину 1980-х гг., когда компания SoftAd Group (сейчас ChannelNet), разработала рекламную кампанию для нескольких автопроизводителей: в ответ на письмо с вкладышем из журнала можно было получить дискету с мультимедийным контентом по продвижению различных марок машин и предложению бесплатных пробных поездок.

Стремительное развитие цифровых медиа создало новые возможности для маркетинга и рекламы. Широкое распространение мобильных устройств с доступом к цифровым каналам привело к экспоненциальному росту цифровой рекламы [3].

На данный момент развитие digital-маркетинга происходит достаточно быстрыми темпами. Наравне с традиционным маркетингом он набирает обороты и открывает новые возможности для бизнеса. По оценкам eMarketer, в 2016 г.

компании всего мира потратили на digital-маркетинг 167 млрд дол. США, при этом Интернет-реклама в 2017 г., по прогнозам агентства цифрового маркетинга WebDAM Solutions, должна была составить 27 % от общего объема маркетинговых бюджетов [2].

Независимо от того, на каком этапе продвижения находится предприятие, необходимо учитывать основные тенденции digital-маркетинга. Это позволит вести конкурентную борьбу и добиваться успехов в развитии бизнеса.

Таким образом, можно отметить, что актуальность использования digital-инструментов в процессе продвижения продукта на современном рынке предопределена их уникальными возможностями, которые обусловлены современными достижениями науки и техники и которые одновременно определяют преимущества digital-инструментов по сравнению с иными инструментами маркетинга. Ключевыми из них являются:

Новые возможности мобильной связи:

- текстовые сообщения (SMS);
- голосовое автоматическое меню (IVR);
- мультимедийные сообщения (MMS);
- локальная радиосвязь между коммуникационными средствами (Bluetooth);
- беспроводной протокол передачи данных (WAP);
- мобикод – комбинация цифр, которая позволяет осуществлять платежи или получать скидки;
- QR-код – картинка на печатной продукции, позволяющая осуществить быстрый переход в виртуальную среду;
- технологии Click To, Flash SMS, Location Based Services (LBS);
- технологии удобной загрузки программных продуктов.

Новые возможности телевидения:

- технология дополненной реальности (Augmented Reality);
- технология воспроизведения в реальности виртуальных элементов.

Новые возможности интерактивных экранов:

- 3D-проекции (3D-mapping);
- технология проекции изображения на объект окружающей среды.

Новые возможности POS-терминалов, видеокамер:

- биометрические технологии;
- технология автоматизированной идентификации потребителей, на основе физиологических (отпечатки пальцев, распознавание лица, ДНК, рисунок радужной оболочки глаза, форма ладони и т. д.) или поведенческих (рукописный или клавиатурный почерк, голос, движение губ, походка) характеристик. Например, с помощью биометрических технологий можно оплачивать товары, приложив палец (глаз, ухо) к сканеру. Соответствующие камеры позволяют проводить маркетинговые исследования отношения к товару или рекламным сообщениям в форме наблюдений демографических и поведенческих особенностей потребителей. На основе этой технологии некоторые торговые точки уже используют распознавание лиц для создания баз данных клиентов.

Новые возможности электронной почты: рассылки на мобильные устройства электронных рекламных сообщений в виде sms, то есть происходит комбинирование телефонного маркетинга с почтовой рассылкой [1].

Очевидно, что в реалиях современного мира стремительно меняются способы воздействия на потенциального потребителя. Существенно выигрывает в этом отношении digital-маркетинг, способный не только собирать точную и объективную информацию о целевой аудитории, но и проследить результаты продвижения бренда или продукта. Комплексный подход digital позволяет задействовать максимально эффективные каналы продвижения.

Однако, есть одна проблема: в Российской Федерации в целом, и на Дальнем Востоке – в частности, мало специалистов, владеющих инструментами digital-маркетинга, направленными на рост продаж и увеличение капитализации предприятия. Между тем, первые шаги в нашем регионе в области развития digital-маркетинга уже сделаны: 3–4 октября 2017 г. в г. Владивосток прошла уникальная бизнес-конференция «Digital management, service, marketing – 2017», специально организованная для таких отраслей бизнеса, как медицина, аптеки, отели, рестораны, санатории, фитнес-клубы, салоны красоты и торговля. Участники конференции смогли лично пообщаться с гуру в области IT-менеджмента, digital-маркетинга, сервиса, получить практические советы, рекомендации по развитию цифровых технологий в своей компании, узнают о новых тенденциях и IT-инструментах для управления бизнесом, повышения прибыли в их отрасли.

Организаторами данной конференции выступили ММА SIBMEDA (Новосибирск), бизнес-поисковик IPRIM.RU (Владивосток). Бизнес-конференция для топ-менеджмента Digital management, service, marketing – 2017 г. – беспрецедентное событие для всего Дальнего Востока и единственное в своем роде, организаторами которого выступили профессионалы в области внедрения IT-технологий.

Кроме того, в крупных городах Дальнего Востока созданы digital-агентства, которые успешно работают на рынке и реализуют проекты в данной области.

Список литературы

1. Артамонова, О.В. Актуальность использования digital-инструментов при продвижении продукта на современном рынке / О.В. Артамонова // Молодой ученый. – 2017. – № 10. – С. 184–187. – URL <https://moluch.ru/archive/144/40388/> (Дата обращения: 20.10.2018).
2. Ian, Dodson. The digital marketing playbook / Dodson, Ian. – New Jersey : John Wiley&Sons. Inc., 2016. – 552 p.
3. <https://ru.wikipedia.org/wiki>

УДК 378.096 : 338.4 (571.6)

Шишмаков В.Т., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ВКЛАД КАФЕДРЫ «МЕНЕДЖМЕНТ» В РАЗВИТИЕ УПРАВЛЕНИЯ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКОЙ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

В статье изложены результаты деятельности кафедры «Менеджмент» ДВГУПС за период с 1993 по 2018 г., дана оценка вклада сотрудников кафедры в развитие управления рыночной экономикой на Дальнем Востоке России.

Ключевые слова: менеджмент, персонал, этапы развития.

Shishmakov V.T., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

THE CONTRIBUTION OF THE DEPARTMENT OF MANAGEMENT IN THE DEVELOPMENT OF MARKET ECONOMY IN THE FAR EAST OF RUSSIA

The article presents the results of the activities of the Department of Management dvgupS for the period since 1993. by 2018., the estimation of the contribution of the staff of the Department in the development of market economy in the far East of Russia.

Key words: management, personnel, stages of development.

Дать анализ деятельности и оценить вклад кафедры «Менеджмент» в развитие управления рыночной экономикой на Дальнем Востоке, в том числе в Хабаровском крае в период с 1993 г. по 2018 г. (за 25 лет) очень ответственное и сложное мероприятие, если учесть, что политическая, экономическая и социальная жизнь и деятельность граждан новой России каждые 10 лет кардинально изменялась и модернизировалась.

Учитывая это, была сделана попытка дать анализ и оценить вклад кафедры по трем этапам и в целом за 25 лет:

- первый этап в период с 1993 по 2002 г. (10 лет);
- второй этап в период с 2003 по 2012 г. (10 лет);
- третий этап в период с 2013 по 2018 г. (6 лет).

Первый этап (1993–2002)

Страна в одночасье оказалась в рыночной экономике, уже создавались малые предприятия, отсутствовали правила и законы ведения бизнеса, не было специалистов рыночников, отсутствие связей по изучению опыта других стран, а обучение студентов велось по программам плановой экономики.

Исходя из этой ситуации были определены для кафедры следующие главные задачи:

- сформировать кафедру «Менеджмент»;
- изучить опыт рыночной экономики других стран;
- поиск литературы по рынку;
- разработка программ обучения студентов рыночной экономике и системе управления;
- изучение английского языка.

Заведующим кафедрой был избран доктор экономических наук, профессор В.Т. Шишмаков.

Преподавательский состав кафедры состоял из 10 человек, в том числе А.П. Гончарук и В.С. Пластун – кандидаты экономических наук. Это была первая в Вузах отрасли железнодорожного транспорта России кафедра «Менеджмент». Основные образовательные программы были нацелены на управление рыночной экономикой предприятий промышленности и транспорта Дальнего Востока России.

Однако этого было недостаточно и сотрудники кафедры обратились к ректору университета д.т.н., профессору В.Г. Григоренко с просьбой создать совместную образовательную программу по управлению рыночной экономикой с одним из университетов США.

И в 1996 г. впервые на Дальнем Востоке при ДВГУПС совместно с университетом Аляска–Анкоридж (США) была создана Российско-американская программа «Менеджмент» (РАП) по подготовке студентов по управлению рыночной экономикой. Студенты обучаясь одновременно по схеме «2+2», то есть, два года учебы в России и два года учебы в США, получали сразу два диплома бакалавра. Один американский – по бизнес-администрированию, а другой российский – по менеджменту.

По договору с Университетом Аляска Анкоридж США Российско-Американская программа «Менеджмент» финансировалась за счет целевых средств Правительства Хабаровского края (губернатор В.И. Ишаев) и гранта Правительства США. В период с 1996 по 2011 г. сотни студентов Хабаровского края получили российские и американские государственные дипломы бакалавров и магистров. Программа получила широкую известность в России и США. Её использовали в своих выступлениях Губернатор Аляски и другие чиновники США как пример развития Американо-Российского сотрудничества.

Для изучения американского опыта ведения бизнеса в 1996 г. по инициативе ректора была создана при ДВГУПС Американо-Российский центр. Сотрудники кафедры активно посещали лекции американских профессоров по управлению бизнесом и использовали эти знания в учебном процессе со студентами очного обучения и в институте дополнительного образования при университете.

Но для сотрудников кафедры и этого было мало, был большой интерес к системе управления рыночной экономикой в странах АТР: Японии, Республике Корея и Китая. Активные связи с этими странами позволили создать при ДВГУПС Международную Ассоциацию учёных Дальнего Востока и Республики

Корея по обмену в сфере науки и образованию. За 20 лет Ассоциацией проведено 18 международных конференций, издано 18 международных сборников научных трудов по проблемам взаимовыгодного экономического сотрудничества стран АТР с Россией. Деятельность Ассоциации высоко оценена учеными, бизнесменами и органами власти России, Японии, КНР, Республики Корея. Сотрудники кафедры активно участвовали в работе конференций, проводимых Ассоциацией в России, Японии, Республике Корея и КНР, публикуя свои научные разработки в сборниках на русском, английском, японском и корейском языках.

Темы международных конференций в основном касались перехода экономики Дальнего Востока к рыночным отношениям по следующим направлениям:

- институт экономических исследований ДВО РАН: по проблеме обмена научными разработками по рыночной экономике Хабаровск, 1993;
- Хабаровский станкостроительный завод: по проблеме перехода завода к рыночной экономике, Хабаровск, 1993;
- правительство Хабаровского края: по проблеме перехода предприятий края на рыночную экономику, Хабаровск, 1994;
- Хабаровский политехнический институт: по проблеме перехода учебного процесса на рыночную экономику, 1994;
- Дальневосточный политехнический институт: по проблеме перехода образовательных программ высшего профобразования к рыночной экономике, Владивосток, 1995;
- ДВГУПС: по проблемам обучения студентов по учебным программам рыночной экономики, Хабаровск, 1995.

А активное сотрудничество кафедры с уже действующими НОУ ВПО «Дальневосточный институт международного бизнеса» (один из учредителей – ДВГУПС) и «Дальневосточный институт менеджмента и бизнеса», а также с НИИ «Рынка» (руководитель института д.э.н., профессор Заусаев В.К.) способствовало повышению эффективности и качеству работы сотрудников кафедры «Менеджмент».

В итоге можно отметить, что кафедра на этом этапе успешно выполнила свои задачи.

Второй этап (2003–2012)

Благоприятная внутренняя и внешняя обстановка в стране в сфере науки и образования способствовали спокойной работе аспирантуры; диссертационных советов по экономике в ДВГУПС, ТОГУ, Академии экономики и права и ИЭИ ДВО РАН, а наработки первого этапа (1993–2002 гг.) способствовали появлению новых идей и мыслей в среде преподавателей кафедры по управлению рыночной экономикой с учетом особенностей форм и методов финансирования, нормирования и оплаты труда, кредитования и налоговой системы в новой России.

Главные задачи этого этапа состояли в повышении профессионального уровня преподавателей кафедры за счёт:

- разработки НИР по приоритетным направлениям развития экономики;
- издания научных статей, учебных пособий, монографий;
- подготовка и защита докторской и кандидатских диссертаций.

Заведующим кафедрой был избран доктор экономических наук, профессор В.С. Лосев.

Состав кафедры 15 человек, в том числе 50 % – кандидаты экономических наук.

Основное внимание было уделено:

- проведению прикладных вузовских исследований;
- изданию научных статей, учебных пособий и монографий;
- защите докторской диссертации В.С. Пластуном и кандидатских диссертаций по экономике;
- продолжению активной работы со студентами Российско-Американской программой «Менеджмент»;
- участию в работе Международной Ассоциации учёных Дальнего Востока и Республики Корея;
- обмену опытом ведения образовательных программ с НОУ ВПО «ДВИМБ» и НОУ ВПО «ДВИМиБ»;
- оказанию качественной помощи в обучении студентов Институту дополнительного образования ДВГУПС.

В 2004 г. по инициативе ректора В.Г. Григоренко был образован Факультет международных образовательных программ, который возглавил кандидат экономических наук С.Н. Третьяк. В состав факультета вошли две дирекции по работе с российскими и иностранными студентами, а также кафедры: «Русский язык», «Деловой иностранный язык», «Деловое администрирование», и «Центр языкового тестирования». Главная задача факультета состояла в разработке и реализации международных образовательных программ подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием для России и организации международного сотрудничества.

Сотрудники кафедры принимали активное участие в образовательной деятельности филиалов ДВГУПС (Тында, Нерюнгри, Сахалин).

А профессора кафедры В.С. Лосев и В.Т. Шишмаков участвовали в работе диссертационных экономических советов ТОГУ, ДВГУПС и ИЭИ ДВО РАН.

На этом этапе деятельности сотрудниками кафедры были разработаны, апробированы и рекомендованы для внедрения на предприятиях промышленности и транспорта Дальнего Востока России:

- научные принципы планирования и управления предприятиями железнодорожного транспорта на основе индикативной (количественной) оценки их социально-экономического потенциала при неопределенности природно-географических факторов;
- система индикаторов и методика оценки, анализа и прогнозирования качества жизни населения субъектов (край, область) Дальневосточного региона РФ;
- комплексная индикативная оценка инвестиционного климата субъектов региона;
- система индикаторов и методика оценки природно-географического, экономического, инновационного и социального потенциала субъектов ДФО.

В этот период были подготовлены и опубликованы ряд учебников и монографий, к основным из которых можно отнести:

- учебник «Инновационный менеджмент на железнодорожном транспорте» (изд. «Маршрут», Москва, 2006 г., 8,5 п.л.). Это была первая монография по управлению и планированию инновационной деятельности предприятий железнодорожного транспорта на основе индикативной (количественной) оценки их инновационного потенциала и сложности природно-географических условий работ;

- учебник «Менеджмент на железнодорожном транспорте», (изд. «Транспортная книга», Москва, 2010 г., 34,0 п.л.). Это был первый учебник в ОАО «РЖД», в котором изложены в конспектном варианте основные виды и особенности корпоративного, стратегического, инновационного, кадрового, социального и финансового менеджмента на предприятиях железнодорожного транспорта (совместно с профессорами МИИТа;

- монография «Оценка качества жизни населения субъекта РФ» (изд. «ДВГУПС», Хабаровск, 2011 г., 9,3 п.л.). Это была первая монография по измерению качества жизни населения субъекта РФ на основе индикативной (количественной) оценки их социально-экономического потенциала;

- монография «Как управлять бизнесом в странах АТС», Япония, 2006 г. Авторы: В. Шишмаков, Россия; Jung-Bae Kim, Ki-Rwan Yoon, Республика Корея; Yoshitomo Izava, Shigeuki Itow, Япония;

- монография «Международный бизнес в быстро меняющихся глобальных бизнес-средах», г. Сеул, 2008 г. Авторы: В. Шишмаков, Россия; Jung-Bae Kim, Ki-Rwan Yoon, Республика Корея; Yoshitomo Izava, Shigeuki Itow, Япония.

Это был особо плодотворный и высокоэффективный период деятельности кафедры, поставленные задачи в основном были выполнены.

Третий этап (2013–2018)

В этот период в стране интенсивно проводились реорганизации и перестройки системы высшего профессионального образования, были ликвидированы все НОУ ВПО, закрыты все диссертационные советы по экономике в Хабаровском крае.

Главные задачи кафедры в этот период состояли в то, чтобы сохранить:

- на хорошем уровне кадровый состав кафедры;
- достигнутое качество подготовки бакалавров и магистрантов;
- высокий уровень проведения прикладных вузовских НИР.

Заведующим кафедрой был избран кандидат экономических наук, доцент Третьяк С.Н. Состав кафедры – 30 человек, в том числе 70 % – кандидаты экономических наук.

В этот непростой период кафедра сохранила достаточно высокий уровень обучения студентов бакалавриата и магистров.

Кафедра приложила много усилий, чтобы пройти самую жёсткую за последние 20 лет аккредитацию – это заслуга преподавателей кафедры.

В этот период на кафедре были подготовлены и защищены 7 кандидатских диссертаций по экономике и 2 аспиранта получили дипломы об окончании аспирантуры ДВГУПС.

К заслугам кафедры следует отнести подготовку по программам Менеджмента студентов и магистрантов из КНР. Защиты ВКР проводились на русском и английском языках. Кафедра работала в тесном контакте с Институтом Международного сотрудничества.

Успешно проводились прикладные НИР, издавались монографии, учебные пособия и научные статьи по актуальным проблемам экономики ДВ и Хабаровского края.

Среди подготовленных и опубликованных монографий и учебников в этот период сотрудниками кафедры можно выделить:

– монографию «Комплексная оценка инвестиционного климата территории» (изд. ДВГУПС, Хабаровск, 2015 г., 9,3 п.л.). Это была первая монография в России по измерению инвестиционного климата субъекта РФ на основе индикативной (количественной) оценки их природно-географического, экономического, инновационного и социального потенциала;

– монография «Стратегия развития жилищного строительства в Хабаровском крае до 2030 г. (изд. ДВГУПС, Хабаровск, 2018 г., 20 п. л.). Работа была выполнена с участием специалистов.

Задачи, поставленные на этом сложном этапе деятельности кафедры, выполнены достаточно успешно, и кафедра продолжает нужную для предприятий промышленности и транспорта работу по подготовке кадров по экономике и управлению предприятиями промышленности и транспорта Дальнего Востока России.

К основным результатам деятельности кафедры «Менеджмент» за 25 лет можно отнести:

– проведена методическая и практическая работа в переводе программ обучения студентов с плановой на рыночную экономику в Вузах Хабаровского края;

– подготовлено на высоком уровне более 2000 специалистов, бакалавров и магистрантов, которые успешно работают на предприятиях «РЖД» (70 %), ДВГУПС (15 %) и на предприятиях промышленности ДВ и России (15 %);

– подготовлено и издано в России и за рубежом 26 монографий, 50 учебных пособий и более 500 научных работ по актуальным проблемам экономики ДВ и управления развитием предприятий промышленности и транспорта на ДВ России, в том числе в издательстве ВАК – 50 и международных издательствах «Skopus» – 3;

– подготовили и защитили кандидатские диссертации по экономике и управлению народным хозяйством 14 преподавателей кафедры, в том числе докторскую диссертацию по экономике В.С. Пластун, 2000;

– выполнены на высоком уровне 15 научных разработок по актуальным проблемам экономики ДВ России;

– фактический экономический эффект от внедрения этих разработок на предприятиях промышленности и транспорта Дальнего Востока, в том числе в Хабаровском крае составил более 50 миллионов рублей за период с 1993 г. по 2017 г.;

– с 1993 г. на кафедре успешно работает научная школа-направление «Методология планирования и управления предприятиями промышленности и транспорта на основе индикативной (цифровой) оценки их инновационного потенциала».

По материалам этой школы в период с 2006 по 2012 гг. защитилось 10 кандидатов экономических наук.

В заключении хочется отметить, что кафедра успешно выполнила своё предназначение по всем трём этапам деятельности и в целом за 25 лет.

Это удалось сделать благодаря:

– высокому профессионализму и организаторским способностям заведующих кафедрой: В.Т. Шишмакова в период с 1993 по 1999 гг.; В.С. Лосева в период с 2000 по 2010 гг.; С.Н. Третьяка в период с 2011 г. – по настоящее время;

– активной поддержке всех начинаний кафедры ректоратом ДВГУПС (В.Г. Григоренко, С.А. Иванилова и др.);

– постоянного творческого общения с людьми и организациями, поиск новых инновационных путей решения проблем в области науки, образования и подготовки специалистов для народного хозяйства.

Но самое главное, самое определяющее – это люди кафедры. Они были творцами, а не потребителями. В самые сложные и ответственные моменты в жизни кафедры (например, при переходе России на рыночные отношения в 1993 г.; при прохождении жесткой аккредитации в 2017 г.) они выстояли, не потеряли чувство ответственности за честь кафедры и университета.

УДК 330.59 (470+510)

Шишмаков В.Т., Хоу Сюели, Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ И КНР

В статье рассмотрены основные проблемы оценки качества жизни, в частности, проблема измерения и разнородности оценочных показателей; приведена методика расчета индекса качества жизни населения развитых стран, предложенная специалистами ООН. Для расчёта динамики индекса качества жизни населения использована информация по экономическим показателям экономики России и КНР за период с 2008 по 2017 гг.

Ключевые слова: качество жизни, индекс качества жизни населения развитых стран.

Shishmakov V.T., HOU Xueli,
Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

ASSESSMENT OF THE QUALITY OF LIFE OF THE POPULATION OF RUSSIA AND CHINA

The article deals with the main problems of assessing the quality of life, in particular, the problem of measurement and heterogeneity of estimates; the method of calculating the quality of life index of the population of developed countries, proposed by UN experts. To calculate the dynamics of the index of quality of life of the population used information on economic indicators of the economy of Russia and China for the period from 2008 to 2017.

Key words: quality of life, quality of life index of the population of developed countries.

Президент РФ в марте 2018 г. в своем послании обратил особое внимание на рост благосостояния граждан России и увеличение продолжительности их жизни [1]. Не маловажное значение этой проблеме придает и Правительство КНР [2].

В конечном итоге качество жизни населения этих стран это удовлетворенность его своей жизнью.

Проблема, с которой приходится сталкиваться проектировщикам всех информационных моделей, в том числе и качества жизни это проблема измерения. Процедуры замеров должны быть таковыми, что бы полученная модель с максимальной полнотой и достоверностью отражала бы исследуемый объект.

Основная трудность при измерении качества жизни состоит в разнородности его показателей. Измерение одних составляющих качества жизни не представляет каких-либо особых процедурных сложностей и, как правило, осуществляется в метрических шкалах. К таким показателям относятся, например, уровень дохода, число детей в семье, размер заработной платы, уровень образования, объем реализации населению платных услуг и т.д. Измерение практически всех объек-

тивных аспектов качества жизни принципиальных проблем не вызывает, используются относительно несложные математические преобразования.

В качестве примера можно привести методику расчета индекса качества жизни населения развитых стран, предложенную специалистами ООН. Эту методику в целом поддерживают специалисты многих стран мира. В частности, итоговое значение оценки обобщенного показателя качества жизни населения можно рассчитать по формуле [2]:

$$КЖН = \frac{T_{ж} + D_{м} + ВВП_{н}}{3},$$

где $T_{ж}$ – продолжительность жизни, год; $D_{м}$ – доходы в месяц на жителя, дол.; $ВВП_{н}$ – номинальный ВВП на душу населения, дол.

Для расчёта динамики индекса КЖН используем информацию по экономическим показателям экономики России и КНР за период с 2008 по 2017 гг. [3].

Таблица 1. Основные социально-экономические показатели, достигнутые в России и КНР за последние 10 лет, дол. США

Показатели	Един. измер.	Россия		КНР	
		2008	2017	2008	2017
Номинальное ВВП на душу населения	долл	11635	10743	3471	8827
Доходы на жителя в месяц	долл	588	680	366	929
Продолжительность жизни	лет	67,9	72,7	72	76,7
Индекс КЖН по формуле 1	-	4098	3832	1303	3277

Анализ расчетов индекса КЖН по России и КНР показал, что:

- индекс КЖН по России за 10 лет снизился на 7 %, а в КНР за эти же годы он повысился в 2,5 раза;
- индекс КЖН по России в 2008 г. превышал этот индекс в КНР в 3,0 раза;
- индекс КЖН по России в 2017 г. опережал этот показатель лишь на 17 %;
- рост индекса КЖН в КНР на 250 % стал возможным ввиду интенсивного ускорения развития экономического потенциала КНР.

Для России использование методики расчета индекса КЖН ООН не совсем оправдано по многим объективным и субъективным причинам. Учитывая это учеными Хабаровского края была предложена и апробирована система индикаторов и методика расчета КЖН, в состав которой включены 20 показателей, которые рассчитываются на основе статистической информации. В состав структуры входят четыре обобщающих показателя, характеризующих состояние каждой группы: воспроизводство и благосостояние населения, социальную инфраструктуру и образование, и культуру населения [2]. На базе этих обобщенных показателей определяются интегральный показатель КЖН. Предложенная система показателей более объективно характеризует качество жизни населе-

ния за счет учета таких частных показателей как: детская рождаемость и смертность; общественная безопасность; средняя зарплата; прожиточный минимум; благоустроенное жилье; занятость населения; расходы по ЖКХ; состояние экологии; заболеваемость населения; социальная инфраструктура; транспортное обслуживание; интеллектуальный потенциал населения; культура населения; информационная инфраструктура; зависимость населения от алкоголя и наркотиков; устойчивость семейных отношений.

В качестве примера для расчетов был выбран г. Хабаровск как наиболее успешный город в регионе, где КЖН достаточно высокое в сравнении с другими городами и субъектами ДФО [4].

Динамика показателей КЖН г. Хабаровска за период с 2012 по 2016 гг. приведены в табл. 2.

Таблица 2. Значения обобщающих показателей качества жизни населения по группам в г. Хабаровске

Обобщающие показатели по группам КЖН	Обобщенный показатель 2012 г.	Обобщенный показатель 2016 г.	Рост 2016/2012, %
Воспроизводство населения	0,426	0,429	100,7
Материальное благосостояние	0,237	0,193	81,4
Развитие социальной сферы	0,120	0,137	114,6
Образование и духовность	0,215	0,212	98,9
Интегральный показатель	0,249	0,243	0,98

Динамика интегрального показателя КЖН по г. Хабаровску и за 5 лет показала, что он не изменился и остался на уровне 2012 г. Это произошло за счет роста (на 15 %) показателя «социальной инфраструктуры» и снижения (на 18 %) показателя «материального благосостояния» населения города. Учитывая положительный опыт использования на практике методики оценки качества жизни населения регионов России, авторы считают возможным провести исследования и разработать подобную методику для провинций КНР с учетом особенностей социальной и экономической политики в стране.

Список литературы

1. Основное содержание послания Президента РФ федеральному собранию / Российская газета. – 01.03.2018.
2. Оценка качества жизни населения субъектов РФ : моногр. / под ред. проф. В.Т. Шишмакова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2011.
3. Почему Россия не Китай // Аргументы и факты. – № 29. – 2018 г.
4. Зяблова, Е.Ю. Развитие транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России – важнейшее условие повышения качества жизни населения региона / Е.Ю. Зяблова, В.Т. Шишмаков, С.В. Шишмаков // Экономика, инновации и научные исследования в транспортном комплексе региона : сб. матер. конф. с междунар. участием. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2017.

УДК 001.891 : 338.4 (571.6)

Шишмаков В.Т., Шишмаков С.В., Дальневосточный
государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

НАУЧНАЯ ШКОЛА КАК ВКЛАД В РАЗВИТИЕ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ

В статье описаны этапы возникновения и развития научной школы FESIB, работающей по направлению «Методология планирования и управления предприятиями промышленности и транспорта на основе индикативной (цифровой) оценки их инновационного потенциала при неопределенности природно-географических условий» и характеризующейся единой научно-исследовательской традицией. Кроме того, школа решает текущие, актуальные для данного периода проблемы, ставит перед собой прагматические задачи и ищет пути их решения.

Ключевые слова: научная школа, лидерство, культура власти, личностная культура, научная школа FESIB.

Shishmakov V.T., Shishmakov S.V.,
Far Eastern transport University, Khabarovsk

THE SCIENTIFIC SCHOOL AS A CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF ENTERPRISE MANAGEMENT OF INDUSTRY AND TRANSPORT IN THE FAR EAST OF RUSSIA

The article describes the stages of emergence and development of the scientific school FESIB, working in the direction of «Methodology of planning and management of enterprises of industry and transport on the basis of indicative (digital) assessment of their innovative potential under uncertainty of natural and geographical conditions» and characterized by a single research tradition. In addition, the school has current, relevant to the period of the problem, poses a pragmatic problem and looking for solutions.

Key words: scientific school, leadership, culture of power, personal culture, scientific school FESIB.

Одной из форм научных сообществ является научная школа – объединение исследователей, выполняющее функции продуцирования и распространения новых знаний и обладающее способностью к самопроизводству [1].

Актуальность создания и деятельности научных школ определяется их вкладом в развитие науки. Они являются уникальными очагами концентрации творческой энергии [2].

Научная школа работает по направлению «Методология планирования и управления предприятиями промышленности и транспорта на основе индикативной (цифровой) оценки их инновационного потенциала при неопределенно-

сти природно-географических условий» и характеризуется единой научно-исследовательской традицией.

В неё входили и входят учёные и исследовательские группы удалённые друг от друга в пространстве и во времени. Общение (обмен идеями и оппонирование) осуществляется через публикации и дискуссии. Последние могут проходить как в очной (семинары, конференции, конгрессы), так и в заочной (переписка, публикации) формах.

Исследователи не связаны единым местом и временем пребывания. Объединяющую и регулирующую функцию выполняет парадигма, которая была заложена основателем школы. Связи между участниками школы носили и носят преимущественно опосредованный характер: научные статьи, монографии, журналы, конференции.

В основе возникновения школы-направления лежит исследовательская программа, позволяющая генерировать новые знания, давать правдоподобные объяснения, предсказывать новые факты, решать практические задачи.

К числу обязательных характеристик научной школы-направления FESIB можно отнести:

- общий научный язык: категории, понятия, используемые символы и их значения;
- общую методологию исследования, формирующую общую систему взглядов;
- общие образцы решения проблем: подходы к изучению, инструменты исследования, методы интерпретации, модели исследовательского поведения;
- общие научные ценности, общие представления о рациональности, обоснованности и значимости результатов.

Для научной школы FESIB наиболее важными являются методы внутренней интеграции. Внешняя адаптация имеет меньшее значение. Поэтому для школы FESIB не обязательны такие атрибуты как признание другими сообществами ученых или длительность существования. Единственным обязательным атрибутом внешней адаптации школы является участие в распространении и пропаганде своей научной традиции и своих результатов.

Помимо обучения личностному знанию научная школа FESIB выполняет важную функцию – снятие психологических барьеров, мешающих свободному развитию ученого.

Молодые специалисты, участвуя рядом с руководителем школы в процессе совместного творческого поиска, перестают бояться ставить перед собой задачи любой сложности, начинают верить в то, что нет неразрешимых проблем, есть только временные трудности, которые можно преодолевать (3).

Вопрос о лидере научной школы является наиболее мифологизированным [4]. «Нет лидера – нет школы». Лидером школы был и остается д-р экон. наук, профессор Шишмаков Владимир Трофимович, обладающий такими качествами учёного как: высокая личная мотивация; восприимчивость к новому; организа-

торские способности; демократизм; педагогический талант; высокие нравственные и морально-этические качества.

В коллективах школы поощряется вынесение на обсуждение ещё не проработанных, новых идей.

В школе определяющим является сила личности и сила знаний, ценится предсказуемость научных результатов, достигаемых за счет накопленной базы знаний и отлаженных технологий производства нового.

Школа FESIB – решает текущие, актуальные для данного периода проблемы, ставит перед собой прагматические задачи и ищет пути их решения. В коллективах школы научными результатами считаются данные экспериментов, результаты расчетов, полученные с помощью математических моделей и отвечающие на конкретно поставленные вопросы.

Но самым важным фактором является сложившаяся в научных коллективах школы «FESIB» культура организации ее деятельности: тип культуры – личностная; характер соглашения – преданность делу; характер иерархии – равенство; базовая ценность – личность.

Культура власти – это безусловное доминирование одной личности. Связующую и организующую роль играет лидер, его личные качества и способности. Власть распространяется из одного, центрального источника. Все значимые решения принимает один человек – руководитель школы. Это коллективы семейного типа. Основной упор делается на решение конкретной задачи, выполнение конкретного проекта. Большинство исследователей выполняют свои обязанности в составе целевой бригады, которая распускается, как только выполнена поставленная задача.

Личностная культура – это культура, ориентированная на раскрытие творческого потенциала исследователей. В основе данной культуры лежит идея о том, что организация вторична по отношению к личности, индивидуальным возможностям человека. Поэтому она играет роль инкубатора, обеспечивающего необходимые условия для реализации и развития творческой энергии работников [5].

Личностная культура на стадии формирования научного коллектива способствовала в дальнейшем превращению этого коллектива в плодотворную научную школу. Сложившаяся атмосфера исследовательской деятельности в школе исключает узурпацию власти непрофессионалами.

После ухода лидера научная школа может продолжать свою деятельность за счет подготовленного в рамках этой школы преемника.

Этапы зарождения, формирования и деятельности школы FESIB были привязаны к объектам, на которых работал основатель школы д-р экон. наук, профессор В.Т. Шишмаков. Работая на конкретном объекте руководитель школы формировал группу исследователей для выполнения главной цели школы «исследование и разработка системы показателей и методики индикативной (количественной) оценки его (объекта) экономического, инновационного и социального потенциала».

Состав исполнителей подбирался руководителем школы по отраслевой специализации. После выполнения этапа работы руководитель школы ориентировал их для завершения работы и защиты диссертации с последующим свободным плаванием.

Работая по такой схеме, деятельность научной школы FESIB в период с 1960 по 2017 гг., характеризуется пятью этапами.

Первый этап (1960–1966 гг.). Комбинат «Балейзолото» Читинская обл., буровой мастер. Область исследования – бурение глубоких разведочных скважин.

Второй этап (1966–1977 гг.). Комсомольская геологоразведочная экспедиция ООО «Дальгеология»). Руководитель экспериментальной партии. Область исследования – бурение разведочных скважин и проходка горных выработок по разведке оловорудных месторождений.

Третий этап (1977–1983 гг.). Дальневосточный институт минерального сырья Мингео РСФСР. Зав. сектором минсырья и геологоразведочных работ. Область исследования – экономика минсырья и Г Р Р.

Четвертый этап (1983–1989 гг.). Институт горного дела ДВО РАН. Зав. лабораторией горной экономики. Область исследования – Экономика и управление горнодобывающей промышленностью на Дальнем Востоке.

Пятый этап (1989–2017 гг.). ДВГУПС, зав. кафедрой «Менеджмент», а с 2008 г. – профессор этой кафедры. Область исследования – экономика и управление железнодорожным транспортом.

Главные результаты деятельности научной школы FESIB за период с 1960 по 2017 гг.

1. Разработана и апробирована система показателей и методика индикативной (цифровой) оценки инвестиционного, инновационного, экономического и социального потенциала предприятий промышленности (транспорта, строительства, горно-добывающей промышленности, геолого-разведочных работ и др.) и субъектов РФ (регион, край, область), позволяющая по новому с научных позиций подойти к планированию, анализу и управлению их развитием с учетом непредсказуемости природно-географических факторов.

2. Основные разработки научной школы, имеющие научную и практическую ценность, были опубликованы в монографиях, сборниках научных трудов, учебниках и научных статьях.

3. Актуальные разработки научной школы были апробированы и использовались при реализации отдельных проектов и программ. Фактический экономический эффект в период с 1960 по 2016 гг. от их внедрения составил более 100 млн руб.

4. За время деятельности научной школы по ее материалам защитилось 3 доктора экономических наук, 35 кандидатов экономических наук, 2 кандидата технических наук и 2 кандидата геолого-минералогических наук.

Главными задачами научной школы в период до 2020 г. являются:

1. Обобщение научных исследований школы в период с 1960 по 2017 г. и разработка «Методологии стратегического планирования и управления предприятиями промышленности и транспорта, а также субъектов ДФО на основе

комплексной индикативной (цифровой) оценки их инновационного и социально-экономического потенциала с учетом непредсказуемости природных и горно-географических факторов).

2. Подготовить к изданию учебники для высших учебных заведений:

а) «Стратегия индикативного (цифрового) планирования и управления предприятиями промышленности и транспорта РФ»;

б) «Стратегическое индикативное (цифровое) планирование и управление субъектами РФ».

3. Апробация и внедрение в производство:

4. Методика планирования и управления предприятиями промышленности и транспорта в ДФО, на основе индикативной (цифровой) оценки их инновационного потенциала и непредсказуемости природно-географических факторов;

б) стратегического планирования и управления субъектами ДФО на основе комплексной индикативной(цифровой) оценки их социально-экономического потенциала и неопределенности природно-географических условий;

в) системы показателей и методики индикативной (цифровой) оценки качества жизни населения городов и субъектов (край, область) ДФО – как главной цели стратегии развития предприятий и субъектов региона.

4. Подготовить и защитить в 2019 г. одну докторскую и одну кандидатскую диссертации по материалам деятельности научной школы.

5. Подготовить к защите в 2020 г. 3-х кандидатов экономических наук по тематике научных исследований школы. При подборе аспирантов учитывалась их специализация и желание проводить исследования по тематике научной школы.

Список литературы

1. Грезнева, О.Ю. Научные школы / О.Ю. Грезнева. – М., 2003.
2. Капица, П.Л. Воспоминания о профессоре Э. Резерфорде / П.Л. Капица. – М., 1938.
3. Научная школа как структурная единица научной деятельности / Е.В. Устюжанина [и др.]. – М., 2011.
4. Шейн, Э. Организационная культура и лидерство / Э. Шейн. – СПб., 2002.
5. Шестак, Н.В. Роль научных школ в подготовке молодых ученых / Н.В. Шестак, С.Ю. Астанина. – Режим доступа: <http://www.muh.ru>

УДК 339.37 (571.6)

Штанько Н.А., Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Хабаровск

РОЗНИЧНАЯ ТОРГОВЛЯ В РАЗВИТИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Актуальность исследования обусловлена тем, что торговля для Дальневосточного региона является одним из развивающихся секторов экономики. В статье показана ее роль, охарактеризованы основные черты современного состояния внутренней торговли на Дальнем Востоке, выделены отдельные тенденции и проблемы.

Ключевые слова: торговля, регион, потребительский рынок, платежеспособный спрос, оборот торговли, обеспеченность торговой площадью, торговые сети, инфраструктура, методы торговли.

Shtanko N.A., Far Eastern State Transport University, Khabarovsk

RETAIL TRADE IN THE DEVELOPMENT OF THE FAR EAST

The relevance of the study is due to the fact that trade for the Far Eastern region is one of the developing sectors of the economy. The article shows its role, describes the main features of the current state of domestic trade in the Far East, highlights certain trends and problems.

Key words: trade, region, consumer market, effective demand, trade turnover, provision of retail space, retail networks, infrastructure, trading methods.

В современных условиях торговля играет важную роль в экономике как Российской Федерации в целом, так и в экономике отдельных федеральных округов, регионов, о чем свидетельствуют следующие данные:

– рынок розничной торговли относится к категории социально значимых рынков, так как розничная торговля удовлетворяет потребности населения в товарах и услугах, так по Дальневосточному округу на покупку товаров и оплату услуг тратится до 70 % доходов [12];

– обеспечивает работой значительную часть трудового населения (по Дальневосточному округу, доля работающих в торговле составляет по данным за 2016 г. 17,6 %) [12];

– торговля вносит существенный вклад в формирование валового внутреннего продукта (занимает в ВВП 16,4 % в 2015 г., 15,9 % – в 2016 г.) [15];

– в отраслевой структуре валовой добавленной стоимости торговля входит в тройку ведущих, ее доля по ДФО составляет 11 % [12];

– участвует в наполнении федерального и региональных бюджетов;

– способствует обеспечению финансовой стабильности регионов и создает условия для развития социальной сферы: здравоохранения, образования, культуры и спорта и т.д.

Характеризуя современное состояние розничной торговли на Дальнем Востоке, следует отметить, что по данным статистики, оборот розничной торговли Дальневосточного Федерального округа составляет незначительную долю от общего оборота страны – 4,4 % и сохраняет ее на протяжении последних лет. Основную часть оборота розничной торговли формируют частные торговые организации и индивидуальные предприниматели, доля государственной и муниципальной собственности составляет 2,1 %, (самая большая доля среди федеральных округов страны) [12].

Объемы оборота розничной торговли по регионам Дальнего Востока весьма неоднородны, о чем свидетельствуют статистические данные, представленные в табл. 1. Вместе с тем, следует отметить, что за анализируемый период наблюдается постоянный рост показателя (в фактических ценах).

Таблица 1. Изменение оборота розничной торговли за 2015–2017 гг. по субъектам ДФО

Субъект РФ	Оборот розничной торговли в фактических ценах, млрд руб.			Индекс физического объема, в сопоставимых ценах, к предыдущему году, %	
	2015	2016	2017	2016/2015	2017/2016
Республика Саха	188,5	203,5	212,7	99,4	100,1
Камчатский край	50,4	52	53,7	95,7	100,1
Приморский край	341,7	353,9	375,0	96,7	103,2
Хабаровский край	271,5	291,1	307,5	99,7	102,7
Амурская область	147,4	153,9	161,8	96,7	102,3
Магаданская область	27,6	29,5	30,9	100,0	100,0
Сахалинская область	133,0	134,7	141,3	95,8	100,8
ЕАО	22,4	22,1	21,9	91,6	95,3
ЧАО	6,0	7,6	9,1	105,1	106,9
Всего	1188,5	1248,3	1313,9	97,7	102,6

Данные оборота в 2017 г. говорят о росте показателей и в сопоставимых ценах по большинству территорий (за исключением Магаданской области и Еврейской автономной области) [8, 12].

Инфраструктура розничной торговли Дальнего Востока представлена стационарными и нестационарными объектами розничной торговли, розничными рынками, ярмарками, оптово-розничными базами, но основная доля приходится на стационарную торговлю. Количественные параметры (число торговых предприятий, их площадь) представлены по основным регионам Дальнего Востока на рис. 1.

Как следует из графика, при общей численности торговых предприятий – более 50 тыс. объектов общей площадью – около 5 млн м², наибольшее количество стационарных торговых предприятий располагается в Приморском, Хабаровском краях и Амурской области. На данные территории приходится и наибольшая часть торговых площадей.

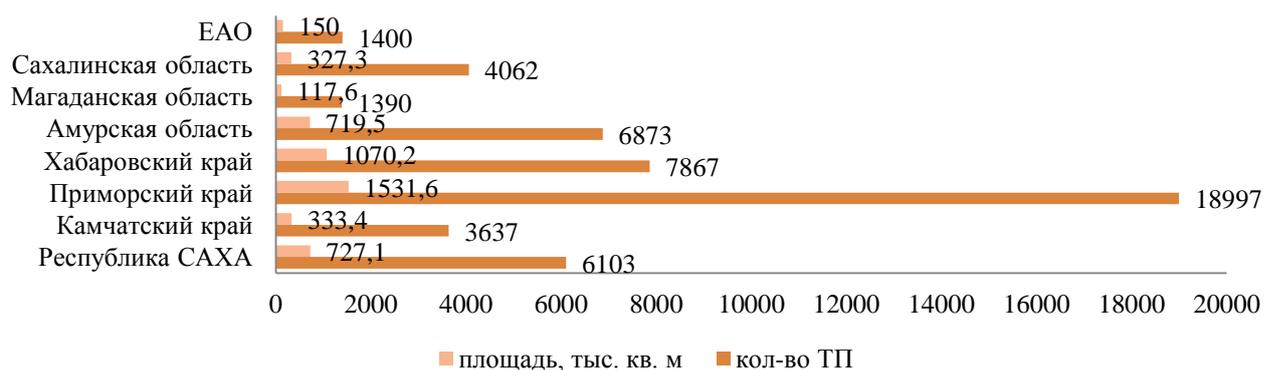


Рис. 1. Количественные характеристики розничной торговли Дальнего Востока

Как отмечается в ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» обеспеченность населения торговой площадью является важным показателем качества жизни граждан [16]. Расчеты показали, что фактическая обеспеченность торговой площадью на 1 тыс. человек значительно превышает установленные нормативы для субъектов Дальнего Востока, данные проведенных расчетов представлены в табл. 2.

Таблица 2. Обеспеченность населения торговой площадью, м² на 1 тыс. чел.

Край, область	Норматив	Факт	Соответствие нормативу, %
Сахалинская область (2016)	606	668,0 [2]	110,2
Амурская область (2017)	505	897,0 [13]	177,6
Приморский край (2017)	479	749,0 [9]	156,3
Хабаровский край (2017)	514,0	806,0 [10]	156,8
Магаданская область	410	807,0 [5]	196,8
Республика САХА	371	754,0 [4]	203,2
ЕАО	360,8	900,0 [11]	249,4
ЧАО	397	583,0 [1]	146,8

Исследования показывают, что структура розничных каналов продаж изменяется: сокращается количество магазинов с традиционной формой обслуживания, расширяется сеть предприятий реализующих товары по методу самообслуживания, по образцам, индивидуальным заказам. В розничной торговле присутствуют практически все современные форматы: гипермаркеты, супермаркеты, дискаунтеры, торговые центры, магазины шаговой доступности. При этом следует отметить, что наблюдается неравномерное использование современных форматов торговли по территории Дальнего Востока. При рассчитанном среднероссийском показателе обеспеченности торговыми площадями современных форматов – в размере 235,1 м² на 1000 человек, на Дальнем Востоке – средняя величина обеспеченности составляет 88,7 м², что связано с плотностью населения, отдаленностью расположения населенных пунктов, обеспеченностью транспортных связей [8]. Фактическая обеспеченность торговыми площадями современных форматов населения Дальнего Востока наглядно представлена на рис. 2.

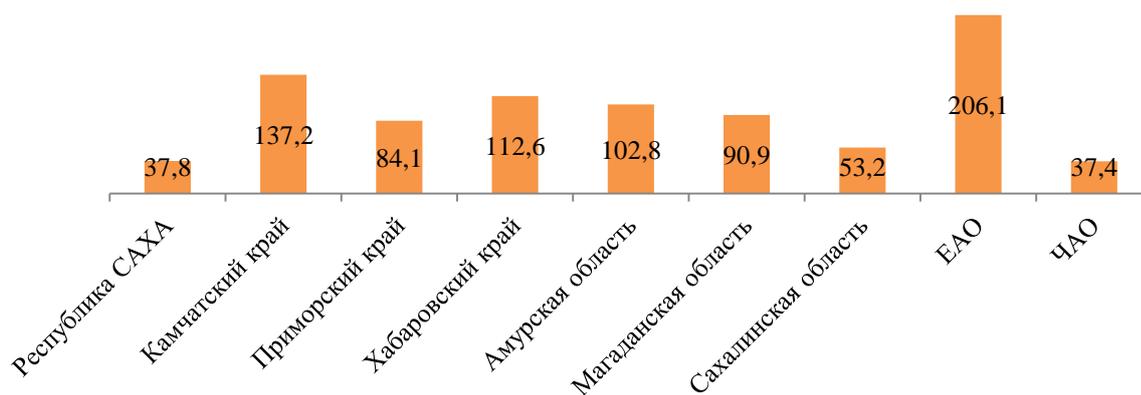


Рис. 2. Обеспеченность населения торговыми площадями современных форматов 2017 г., м²

Как следует из графика, ниже установленного дальневосточного показателя отмечаются площади по Республике САХА, Сахалинской области и Чукотскому автономному округу.

В целях развития конкуренции и обеспечения ценовой доступности основных продовольственных товаров для населения местные торговые сети со средним и умеренным уровнем цен также проводят работу по реформатированию торговых объектов в сторону магазинов с низкими ценами. Как показывает практика, развитие сетевого ритейла имеет положительные стороны: повышается дисциплинированность производителей в части выполнения сроков и объемов поставок, уровня и стабильности качества поставляемой в сети продукции, а также обеспечивается возможность реализации продукции в рознице по более низким для потребителя ценам.

Доля сетевой торговли в общем обороте розничной торговли страны – по статическим данным за 2017 г. достигла 29,9 %, по дальневосточному региону лишь – 13,9 %, в продовольственном сегменте РФ доля сетей составляет 37 %, по дальневосточному региону – всего 11,6 % [17]. Следует отметить неравномерное развитие торговых сетей по территориям Дальнего Востока, что наглядно представлено в табл. 3.

Следует отметить, что в регионе не представлен ни один из лидеров FMCG-розницы. Такие крупнейшие сети как Магнит, X5 Retail Group, Ашан пока что присматриваются к региону, но не заявляют о конкретных сроках открытия первых магазинов. Преградами, тормозящими развитие федеральных торговых сетей в регионе, являются такие факторы как низкая численность населения и сложная логистика. Крупные торговые сети интересуют те территории, где количество населения в городе не менее одного миллиона человек, на дальневосточной территории таких нет. Кроме того, крупные сетевые розничные компании работают по таким схемам, при которых порядка 70 % товара идет через собственную логистическую сеть. На Дальнем Востоке отмечаются сложности с созданием оптимальных маршрутов доставки продуктов, что также сдерживает приход федеральных сетей.

Таблица 3. Доля розничных торговых сетей в формировании оборота розничной торговли (по данным 2017 г.), % [17]

Край, область	Доля оборота в общем объеме розничной торговли	Доля оборота в розничной торговле пищевыми продуктами
Республика САХА	10,0	5,9
Камчатский край	26,0	19,7
Приморский край	8,6	5,1
Хабаровский край	21,4	17,8
Амурская область	18,6	20,3
Магаданская область	15,4	19,3
Сахалинская область	5,7	1,6
ЕАО	20,7	26,9
ЧАО	15,2	14,6
Дальневосточный округ	13,9	11,6

В отсутствие топ-продуктовых сетей, на Дальнем Востоке прочно закрепились свои региональные игроки. Лидирующие позиции занимает ГК «Невада Групп», развивающая сети во всех форматах – гипермаркеты «Самбери», супермаркеты «Наш Универсам», а также магазины шаговой доступности «Раз Два». Флагманский проект компании – гипермаркеты «Самбери», занимающие площадь до 14 тыс. м², открыты почти во всех субъектах ДФО и являются якорными арендаторами крупнейших торговых центров Хабаровска, Владивостока, Комсомольска-на-Амуре.

Также на потребительских рынках Приморского, Хабаровского краев продолжают осуществлять деятельность региональные торговые сети: «Светофор» (Красноярский край) и «Амбар» (г. Санкт-Петербург) [10]. На Камчатке к наиболее значимым розничным торговым сетям регионального значения относятся – сеть экономических продовольственных супермаркетов и торговых центров Группы Компаний «Шамса», сеть магазинов бытовой техники и электроники Торговой Компании «Дружба», сеть мебельных магазинов «Серая лошадь», магазины местных торговых производителей: ООО «Агротек-Маркет», ООО «Юкидим», ОАО «Молокозавод Петропавловский» и другие[3].

На рынке непродовольственных товаров на Дальнем Востоке свою деятельность осуществляют такие федеральные торговые сети, как «DNS», «М.Видео», «Л'Этуаль», «Спортмастер», «Эльдорадо», «Связной», «Евросет».

Также на российском рынке работают розничные компании, которые начинали свое развитие именно с городов Дальнего Востока. Самыми известными являются: сеть гипермаркетов детских товаров «Бубль Гум» и магазины цифровой и бытовой техники «DNS».

Наблюдения показывают, что розничная торговля непродовольственных товаров все больше приобретает специализированную направленность. Расширяется сеть магазинов по торговле обувью, одеждой, мебелью, бытовой техникой, компьютерами, стройматериалами, канцелярскими товарами и т.д.

В продовольственном сегменте продолжились процессы изменения форматов действующих сетей, появился ряд новых игроков, специализирующихся на конкретных продуктовых линейках (алкоголь, товары здорового образа жизни и др.), большинство сетей, несмотря на известные трудности, активно обновляют интерьеры и модернизируют оборудование. Как оказалось, даже в кризисной ситуации потребитель придает существенное значение окружению, в котором осуществляется покупка. Как следствие с 2015 по 2017 гг. доля современных форматов в продовольственном сегменте выросла с 65% до 70 % [12].

Следует отметить, что межрегиональные связи наряду с централизованной региональной политикой государства способствуют решению проблем в различных сферах жизнедеятельности, отраслях экономики, содействуют развитию и укреплению экономической и социальной основ общества. Связи между субъектами добровольны и законодательно не регламентируются. Таким образом, межрегиональные связи можно рассматривать не как связи отдельных экономик, а сотрудничество субъектов РФ в рамках единого экономического поля государства. Так, на основании действующих Соглашений между краями и областями дальневосточного региона осуществляется сотрудничество практически во всех сферах деятельности: экономика, образование, культура, спорт, туризм, здравоохранение, социальная защита населения, организуются и проводятся межрегиональные фестивали, конкурсы, научно-практические конференции. Важное место в межрегиональном сотрудничестве занимают торгово-экономические связи. Так, Хабаровский край наиболее активно осуществляет торгово-экономическое сотрудничество с регионами Дальневосточного федерального округа, величина оборота по итогам 2016 г. составила 59 % от общего товарооборота с субъектами РФ. В структуре вывоза краевой продукции преобладают топливно-энергетические товары (дизельное топливо, мазут топочный, мазут) – 39,7 %, продовольственные товары – 18,1 %. И хотя основные поставки товаров в край осуществляются из европейской части страны – 16,5 % от общего стоимостного объёма ввозимой продукции, часть продукции поступает от соседних краев и областей: из Приморского края – 13,1 %, Сахалинской области – 11,4 % [7].

В качестве основных факторов, ограничивающих деятельность организаций розничной торговли, в рамках проводимых опросов предпринимателей по субъектам Дальнего Востока предприниматели назвали высокую конкуренцию со стороны других организаций розничной торговли, недостаточный платежеспособный спрос населения, высокая арендная плата, высокие транспортные расходы и недостаток финансовых средств. Продолжают сдерживать развитие розничных организаций высокий процент коммерческого кредита, сложности получения кредита и недостаток складских помещений.

К числу основных задач развития торговли можно назвать следующие.

1. Формирование современной инфраструктуры розничной торговли.
2. Повышение инвестиционной активности в отрасли. По статистическим данным, доля инвестиций в оптовую и розничную торговлю по стране составляет 632704,9 млн руб. и Дальневосточный округ занимает 0,5 %. Анализ дан-

ных внутри территории показал, что инвестиционных вложений в экономику, в торговлю также вложения незначительные – менее 1 % [12]. Инвестиции в торговую сферу крайне неравномерно располагаются по территории округа, доля инвестиций варьирует от 32 % (Хабаровский край) до 1,3 % (ЕАО), данные представлены на рис. 3.

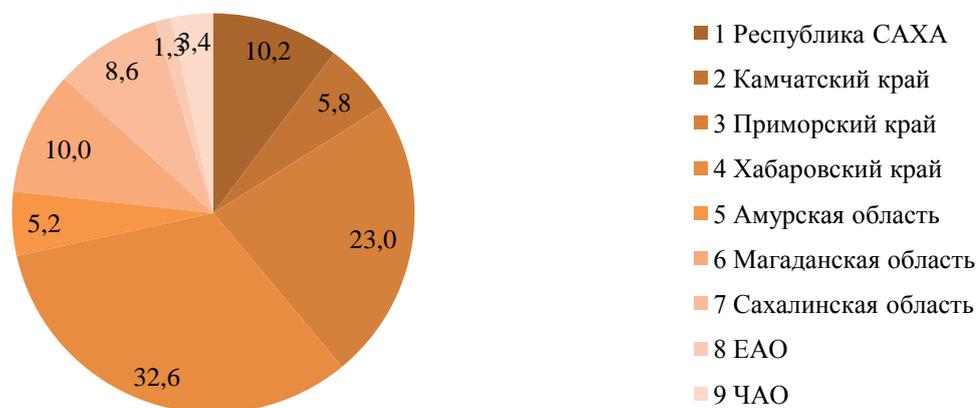


Рис. 3. Инвестиции в торговлю по ДФО за 2016 г., %

Исходя из сложившейся проблематики в сфере розничной торговли, можно выделить основные задачи ее развития:

- реализация подпрограммы «Развитие предпринимательства на потребительском рынке, насыщение потребительского рынка высококачественными товарами местного производства, стимулирование субъектов малого и среднего предпринимательства по развитию малых форматов торговли;
- разработка концепции развития дистанционной торговли;
- расширение форм продажи товаров для населения по доступным ценам путем организации ярмарок, в т. ч. ярмарок «выходного дня» и через мобильную торговлю.

Таким образом, с развитием рыночных отношений, с реализацией экономических реформ, с обеспечением законодательных норм и правил, торговля относится к наиболее прогрессивным видам деятельности, затрагивающим все слои населения.

Список литературы

1. Состояние и развитие конкурентной среды на рынках товаров, работ и услуг ЧАО в 2017: доклад [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://chukotka.fas.gov.ru/sites/chukotka.f.isfb.ru/files/page/2017/04/14/87>
2. Доклад о состоянии конкурентной среды в приоритетных и социально значимых рынках Сахалинской области в 2017 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: mineconom.admsakhalin.ru/files/?3014
3. Доклад о состоянии и развитии конкурентной среды на рынках товаров, работ и услуг Камчатского края по итогам 2017 г. [Электронный ресурс]

4. Состояние и развитие конкурентной среды на рынках товаров и услуг Республики Саха (Якутия) за 2017 г. : ежегодный региональный доклад [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mineconomic.sakha.gov.ru/doklad-konkurentsii>
5. Состояние и развитие конкурентной среды на рынках товаров, работ и услуг Магаданской области : ежегодный доклад по итогам 2017 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://magfer.ru/files/zvs849.pdf>
6. Итоги развития отраслей потребительского рынка, пищевой и перерабатывающей промышленности Сахалинской области в 2017 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sakhalin.gov.ru>
7. Международные и межрегиональные связи [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Razvitie-kraya/196>
8. Оборот розницы в ДФО в 2017 г. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eastrussia.ru/news/oborot-roznitsy-v-dfo-v-2017g>
9. Оборот розничной торговли Приморского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect>
10. Основные показатели розничной торговли по Хабаровскому краю в 2013–2017 гг. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://habstat.gks.ru>
11. Потребительский рынок ЕАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eao.ru>
12. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017 : стат. сб. / Росстат. – М., 2017. – 1402 с.
13. Розничная торговля Амурской области в 2017 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vstamur.ru/activity/consumer-market/retail>
14. Социально-экономическое положение Камчатского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kamgov.ru/socio-economic-situation>
15. Торговля в России : стат. сб. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2017/torg17.pdf
16. Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации : федер. закон № 381-ФЗ от 28 декабря 2009 г. [Электронный ресурс]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_95629/
17. Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт. – Режим доступа: www.qks.ru

Научное издание

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Материалы Всероссийской
научно-практической конференции
с международным участием

25–26 октября 2018 года

Под редакцией **Третьяка** Сергея Николаевича

Отпечатано методом прямого репродуцирования.

План 2018 г. Поз. 12.22. Подписано в печать 22.11.2018 г. Формат 60×84¹/₁₆.
Гарнитура «Times New Roman». Уч.-изд. л. 11,3. Усл. печ. л. 12,2. Зак. 201. Электронный ресурс.

Издательство ДВГУПС.
680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47.