

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (ВГУЭС)

**ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВУЗОВ –
НА РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА
РОССИИ И СТРАН АТР**

Материалы XXIII международной научно-практической
конференции студентов, аспирантов и молодых ученых
21–23 апреля 2021 г.

В пяти томах
Том 1

Под общей редакцией д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой

Электронное научное издание

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2021

УДК 378.4
ББК 74.584(255)я431
И73

**Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальне-
И73 восточного региона России и стран АТР : материалы XXIII меж-
дународной науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых
(г. Владивосток, 21–23 апреля 2021 г.) : в 5 т. Т. 1 / под общ. ред. д-ра экон. наук
Т.В. Терентьевой ; Владивостокский государственный университет экономики и
сервиса; Электрон. текст. дан. (1 файл: 11,2 МБ). – Владивосток: Изд-во ВГУЭС,
2021. – 1 электрон., опт. диск (CD-ROM). – Систем. требования: Intel Pentium
(или аналогичный процессор других производителей), 500 МГц; 512 Мб опера-
тивной памяти; видеокарта SVGA, 1280×1024 High Color (32 bit); 5 Мб свобод-
ного дискового пространства; операц. система Windows XP и выше; Acrobat
Reader, Foxit Reader либо любой другой их аналог. – Владивосток: Изд-во
ВГУЭС, 2021.**

ISBN 978-5-9736-0638-1
ISBN 978-5-9736-0639-8 (Т. 1)

Включены материалы XXIII международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона», состоявшейся во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса (г. Владивосток, 21–23 апреля 2021 г.).

Том 1 представляет широкий спектр исследований молодых ученых и студентов вузов Дальнего Востока и других регионов России, ближнего и дальнего зарубежья, подготовленных в рамках работы секций конференции по следующим темам:

- Современная экономика: актуальные вопросы, достижения и инновации.
- Инноватика на транспорте.

УДК 378.4
ББК 74.584(255)я431

Электронное учебное издание

Минимальные системные требования:

Компьютер: Pentium 3 и выше, 500 МГц; 11,2 МБ; 5 Мб на жестком диске; видеокарта SVGA, 1280×1024 High Color (32 bit); привод CD-ROM. Операционная система: Windows XP/7/8.

Программное обеспечение: Internet Explorer 8 и выше или другой браузер; Acrobat Reader, Foxit Reader либо любой другой их аналог.

ISBN 978-5-9736-0638-1
ISBN 978-5-9736-0639-8 (Т. 1)

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», оформление, 2021
Под общей редакцией д-ра экон. наук Т. В. Терентьевой
Компьютерная верстка М. А. Портновой
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41
Тел./факс: (423)240-40-54
Подписано к использованию .2021 г.

Объем 15,4 МБ Усл.-печ. л. 44,81
Тираж 300 (1–25) экз.

СОДЕРЖАНИЕ

Секция. СОВРЕМЕННАЯ ЭКОНОМИКА И ПОЛИТИКА: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ, ДОСТИЖЕНИЯ И ИННОВАЦИИ	7
<i>Адамова В.И.</i> Организация работы с обращениями граждан в органах государственной власти: вопросы теории и практики.....	7
<i>Анохина А.А., Бубновская Т.В.</i> Формирование, состав и содержание управленческой отчетности в организациях розничной торговли	10
<i>Антрушина К.Т.</i> Современное состояние рынка электронной коммерции	14
<i>Балахнина А.А.</i> Анализ финансовой устойчивости на примере ООО «Торговый Дом «Аквадом» .	18
<i>Баранов Н.И., Вершинина А.Г.</i> Использование различных консервантов и пищевых добавок при производстве лососевой зернистой соленой икры	22
<i>Берещенко И.Д.</i> Организация заработной платы, порядок расчета и учет отдельных ее видов.....	27
<i>Берсенева А.Ю., Смицких К.В.</i> Сравнительный анализ развития социального предпринимательства: российский и зарубежный опыт	30
<i>Бродер С.Э.</i> Особенности и проблемы российского рынка лизинга	34
<i>Бугаёв Л.Л.</i> Актуальные проблемы реализации целевых муниципальных программ в социально-экономической сфере и мероприятия по повышению их эффективности на примере Находкинского городского округа	39
<i>Великанова С.Е., Куликова В.В.</i> Анализ кадровой политики АО «НСРЗ».....	44
<i>Ганжа В.В., Куликова В.В.</i> Анализ системы мотивации персонала в АО «НСРЗ».....	49
<i>Ганник Д.В., Марченко Е.Д., Худякова С.К.</i> Тенденции развития малого и среднего бизнеса в общественном питании на примере Приморского края	54
<i>Горева В.А., Пронин Д.Д.</i> О влиянии пандемии «COVID-19» на деятельность коммерческих предприятий Приморского края	59
<i>Горохова А.Е., Титова Н.Ю.</i> Проблемы реформирования процесса обращения с ТКО: опыт г. Владивостока.....	63
<i>Грехова В.В., Кудрик А.М., Титова Н.Ю.</i> Опыт внедрения шеринговой экономики: особенности бухгалтерского учета и перспективы	66
<i>Дегтяренко А.И.</i> Теоретические основы учетно-аналитического управления рисками коммерческого банка.....	68
<i>Дешипет С.А., Волков С.А., Смицуих К.В.</i> Рейтинговые оценки качества жизни населения в ДВФО	71
<i>Доценко Г.А., Цымбалюк Д.С., Андреев В.А.</i> Применение методов социологических исследований для обоснования стратегий развития муниципальных образований в Российской Федерации	74
<i>Драгилев И.Г., Климова А.В., Леценко Е.Р.</i> Анализ требований работодателей к компетенциям выпускников специальности «Товароведение».....	79
<i>Дудина В.А., Лайчук О.В.</i> Бухгалтерская отчетность организации как информационная база оценки экономического потенциала организации на примере ООО «ТПФ «БРИЗ» г. Владивосток	84
<i>Жажин С.А., Белозерцева Н.П.</i> Интеграция логистических процессов мебельного предприятия на основе цифровых технологий.....	91
<i>Жигулина М.Э., Каравичева О.Н., Салова Л.В.</i> Изучение студентов вуза как потребителей коммунальных услуг	96
<i>Жилюк Е.О.</i> Анализ спроса на отдельные виды услуг и продукции «АО Уссурийского предприятия тепловых сетей».....	99
<i>Зозуля В.Н., Султанова Е.В.</i> Организационно-управленческие аспекты реализации муниципальной программы «Формирование современной городской среды Артемовского городского округа»	104

<i>Иванова М.Е.</i> Отраслевой анализ розничной торговли во Владивостоке на примере ООО «Майк».....	109
<i>Калошина К.А., Макиевская Ю.Ю.</i> Управление материально-техническими ресурсами предприятия.....	112
<i>Карабанова О.С., Куликова В.В.</i> Проведение диагностики удовлетворенности трудом.....	115
<i>Ким М.А., Костюкевич А.С., Масилова М.Г.</i> Влияние пандемии COVID-19 на работу в сфере управления персоналом.....	120
<i>Корень А.В., Шкробот А.Р., Горохова А.В.</i> Принципы фундаментального анализа в системной оценке финансовых показателей компаний.....	124
<i>Кочеткова Г.Н.</i> Поддержка малого и среднего предпринимательства в Советско-Гаванском муниципальном районе.....	127
<i>Крумкина А.В.</i> Проблемы и перспективы управленческого учета.....	131
<i>Крючкова К.Ф., Султанова Е.В.</i> Основные направления и перспективы реализации национального проекта «Жилье и городская среда» в Приморском крае.....	135
<i>Кузнецова О.В., Вершинина А.Г.</i> Сравнительная характеристика современных упаковок молока.....	140
<i>Лабунец К.А., Беликова Д.Ю., Салова Л.В.</i> Адаптация бизнес-процессов торговых предприятий к условиям пандемии.....	144
<i>Левченко А.С., Куликова В.В.</i> Анализ и оценка организации рабочих мест.....	148
<i>Леонович В.А.</i> Отраслевой анализ рынка ювелирных изделий и часов на примере ООО «Золотое Время-Приморье».....	152
<i>Мамулькина А.Е., Макиевская Ю.Ю.</i> Особенности маркетингового анализа на коммерческом предприятии.....	156
<i>Мастер Е.Ю., Васильева А.И., Диакончук П.В., Жохова В.В.</i> Исследование целевого рынка трепанга и гребешка в России и КНР.....	159
<i>Моисеенко И.О., Султанова Е.В.</i> Региональные проекты в сфере образования как инструмент совершенствования системы образования Приморского края.....	163
<i>Морозова О.В.</i> Систематизация интересов стейкхолдеров в рамках вертикальной и горизонтальной интеграции компаний.....	166
<i>Мулюкова А.И.</i> Мошенничество с банковскими картами, оценка и методы противодействия в РФ.....	170
<i>Овсянникова П.А., Трофименкова Е.В.</i> Анализ развития системы образования Приморского края в рамках деятельности МБДОУ «Детский сад №62» г. Находка.....	174
<i>Останина В.М., Красова Е.В.</i> Актуальные проблемы и пути развития института таможенного представителя.....	178
<i>Пархомук В.И.</i> Развитие социально-культурной сферы в Приморском крае: проблемы и перспективы на примере МАУК «Дом Молодежи» г. Находка.....	183
<i>Петрова Г.А., Исаев А.А.</i> Концептуальные подходы к понятию «имидж территории».....	187
<i>Пугач А.А., Федорченко А.А., Бызова Е.Е., Железный Д.И.</i> Анализ целесообразности внедрения цифровой подписи путем создания внутрибанковского удостоверяющего центра (на примере ПАО СКБ Примсоцбанк).....	190
<i>Полякова С.А., Трапезникова Е.М.</i> Маркетинг в видеоиграх: особенности и тенденции.....	195
<i>Рогачев А.А., Мирошникова Т.К.</i> Эффективность работы организаций в сфере реализации грузоподъемного оборудования: проблемы и рекомендации.....	199
<i>Ромнова Д.С.</i> Теоретические аспекты фальсификации финансовой отчетности.....	203
<i>Самарцева А.В., Трофименкова Е.В.</i> Возможности для формирования цены на художественные произведения при их реализации через социальные сети.....	207

<i>Смирнова В.Д., Макиевская Ю.Ю.</i> Специфика управления коммерческой деятельностью на предприятии оптовой торговли.....	212
<i>Ставничий Л.С., Андреев В.А., Варкулевич Т.В., Арнаут М.Н.</i> Особые административные районы России: восстанавливают ли они национальную экономику?	215
<i>Старцев А.А.</i> Реализация государственной политики в сфере образования в Приморском крае на примере деятельности МБОУ СОШ «Средняя общеобразовательная школа Партизанского городского округа № 24.....	220
<i>Сысоенко М.В., Степулева Л.Ф.</i> Оценка качества предоставляемых услуг сети фитнес-клубов «Platinum» с использованием индекса потребительской удовлетворенности и метода опроса	223
<i>Ткачёва Д.Г.</i> Теоретические аспекты анализа хозяйственной деятельности организации	228
<i>Толчеева А.А., Мирошникова У.П., Смицких К.В.</i> Оценка тенденций развития социального предпринимательства в ДВФО	230
<i>Фалетуров И.С., Степулева Л.Ф.</i> Оценка качества услуг розничной торговли на рынке города Владивостока	234
<i>Фок А.М., Белик Е.В.</i> Реализация национального проекта «Экология» в Приморском крае: проблемы и перспективы.....	237
<i>Фролова Ю.В., Куликова В.В.</i> Совершенствование системы подбора и отбора персонала предприятия	246
<i>Шеловилова М.Е., Трофименкова Е.В.</i> Развитие культуры Приморского края в рамках деятельности ФГБУ «Драматический театр Восточного военного округа» Минобороны России (г. Уссурийск)	250
<i>Шинкаренко В.В., Костюк К.С., Медведев М.В., Жохова В.В.</i> Исследование рынка 3D-принтеров в России.....	258
<i>Шкробот А.Р., Андреев В.А.</i> Проблемы становления креативных кластеров в Приморском крае.....	262
Секция. ИННОВАТИКА НА ТРАНСПОРТЕ.....	266
<i>Ахматшин А.А., Яценко А.А.</i> Использование пластмассы для дорожного строительства в городе Владивостоке.....	266
<i>Белашова С.А., Лайчук О.В.</i> Оптимизация транспортно-экспедиционной деятельности предприятия (на примере ООО «ТЭК «СЕЙКО-99» г. Владивосток).....	269
<i>Блюдик А.Р., Жохова В.В.</i> Модернизация системы управления логистической деятельностью морских портов Приморского края на основе цифровых технологий	279
<i>Волкова Е.И., Трапезникова Е.М.</i> Искусственный интеллект в логистике	285
<i>Гамолин О.А., Овсянникова Г.Л.</i> Возврат роторных двигателей на автомобильный рынок	290
<i>Гончаров М.А., Овсянникова Г.Л.</i> Способы увеличения срока эксплуатации общественного транспорта.....	294
<i>Гревен В.П., Яценко А.А.</i> Внедрение интеллектуальных транспортных систем для обеспечения безопасности на дорогах.....	297
<i>Данова А.В., Шеромова И.А.</i> Формирование критериев уникальности технологий гостеприимства для авиакомпаний.....	300
<i>Дацко М.А., Сингаевский Н.А., Овсянникова Г.Л.</i> Возможности перехода автосервисов на техническое обслуживание гибридов и электромобилей	304
<i>Дзема А.М., Пресняков В.А.</i> Автомобили с альтернативными силовыми установками и перспективы их развития в мире	309
<i>Дружинина Е.В., Лайчук О.В.</i> Оптимизация транспортно-логистической деятельности предприятия (на примере ООО «ГК ЮНИКОМ») г. Владивосток	312

<i>Инчина Е.А., Королева Л.А.</i> Анализ качества обслуживания пассажиров с различными нозологиями на примере АО «Международный аэропорт Владивосток», г. Артем	317
<i>Капустина К.С.</i> Исследование коммуникативного взаимодействия пассажиров с сотрудниками на примере «Международный аэропорт Владивосток».....	321
<i>Карпенко Д.И., Соломахин Ю.В.</i> Изменяемая геометрия двигателя и её влияние на расход топлива и экологичность.....	324
<i>Кауров В.О., Соломахин Ю.В.</i> Гибридные автомобили в наше время	327
<i>Кириллова К.В.</i> Анализ зарубежного опыта оказания неавиационных услуг в аэропорту	330
<i>Кирсанова Е.В., Фалько Л.Ю.</i> Анализ деятельности службы организации авиационных перевозок АО «Международный аэропорт Владивосток»	334
<i>Клюкман М.В., Пяткова И.А., Белоус И.А.</i> Система аутентификации водителя транспортного средства	339
<i>Корешков Д.Е., Литченко Д.А., Шадрин М.М., Даниленко М.А., Федоренко Е.Д., Лопастейский М.Н., Соломахин Ю.В.</i> Использование водорода в автомобильных двигателях	342
<i>Ланько А.В., Соломахин Ю.В.</i> Использование инновационных технологий в грузоперевозках для компании СДЭК.....	345
<i>Лихова А.Б., Смольянинова Е.Н.</i> Проблемы интеграции России в новую транспортную систему «Шелковый путь».....	348
<i>Лихова А.Б., Шагнагаева Д.А., Белозерцева Н.П.</i> Исследование логистических трендов с помощью тренд-радара DHL.....	352
<i>Макашин А.Е.</i> Разработка рекомендаций по совершенствованию процессов обслуживания авиапассажиров в ОА «МАВ» в контексте автоматизации.....	356
<i>Назарьев И.С., Пресняков В.А.</i> Влияние средств, работающих в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности дорожного движения.....	362
<i>Ненашев П.С., Овсянникова Г.Л.</i> Разработка участка по переводу двигателей внутреннего сгорания на газобаллонное топливо	365
<i>Свиридонов А.В., Гомолач М.Д., Орлов А.Ю., Овсянникова Г.Л.</i> Природный газ как моторное топливо: плюсы и минусы	369
<i>Семенова М.А., Хоботова И.А., Овсянникова Г.Л.</i> Обзор перспективы использования электромобилей в России и Приморском крае.....	373
<i>Скороход А.Г., Фалько Л.Ю.</i> Анализ технологических процессов наземного обслуживания пассажирских авиаперевозок в аэропорту Владивосток	377
<i>Слободянюк П.О., Королева Л.А.</i> Исследование карьерного роста современной женщины в АО «Международный аэропорт Владивосток», г. Артем.....	382
<i>Смолякова Е.Е., Парамонова В.А., Князев Ф.А., Котов Е.А., Крестьянов А.С., Соломахин Ю.В.</i> Влияние работы электронных систем автомобиля на тормозные свойства	386
<i>Флоря Д.А., Крузер Э.Г., Вербицкая Т.Н., Власенко В.Э., Нижегородцев Н.А., Пресняков В.А.</i> Совершенствование системы подготовки водителей в Учебно-методический центр безопасности дорожного движения ВГУЭС.....	389
<i>Юрчук А.П.</i> Анализ технического обеспечения для информационно-справочной службы аэропорта	392

Секция. СОВРЕМЕННАЯ ЭКОНОМИКА И ПОЛИТИКА: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ, ДОСТИЖЕНИЯ И ИННОВАЦИИ

Рубрика: Региональная политика

УДК 352.075

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ С ОБРАЩЕНИЯМИ ГРАЖДАН В ОРГАНАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

В.И. Адамова
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В данной статье проводится изучение системы организации работы с обращениями граждан в государственные органы власти. Также выявлены имеющиеся проблемы и сделаны предложения по совершенствованию организации обращений граждан.

***Ключевые слова:** органы государственной власти, местное самоуправление, граждане, организация работы с обращениями граждан, территориальные избирательные комиссии.*

ORGANIZATION OF WORK WITH CITIZENS' APPEALS IN PUBLIC AUTHORITIES: ISSUES OF THEORY AND PRACTICE

This article examines the system of organizing work with citizens' appeals to state authorities. The existing problems were also identified and proposals were made to improve the organization of citizens' appeals.

***Key words:** state authorities, local self-government, citizens, organization of work with citizens' appeals, territorial election commissions..*

Обращение граждан: понятие, виды, значение

В современной России каждый гражданин имеет право обратиться в государственные органы власти. Для большинства демократических стран, общение населения с органами государственной власти является наиболее важным фактором, способствующим усилению влияния граждан на принимаемые решения власти. Так, обращения граждан выступают существенным аспектом в сфере государственного регулирования.

Целью статьи является анализ механизма организации работы с обращениями граждан в органах государственной власти на примере деятельности территориальных избирательных комиссий.

Существует несколько основных видов обращения граждан в органы государственной власти, предусмотренных законодательством Российской Федерации:

- предложение (обращения граждан, направленные на совершенствование работы органов государственной власти);
- заявление (обращение граждан, направленные с просьбой об удовлетворении прав и интересов гражданина);
- жалоба (обращения граждан, направленные из-за нарушения прав и интересов гражданина).

Также обращения можно классифицировать следующим образом: первичные обращения и повторные. Первичные – это те, которые впервые поступают на рассмотрение в данное учреждение. Также это обращения, поступившие от лиц, которые ранее не обращались в данный орган по уже рассмотренному запросу. Повторные – это те, что поступили от одного определённого лица по определённому вопросу, в котором данное лицо хочет обжаловать решение, принятое по предыдущему вопросу, поступившему в то же учреждение.

Каждый гражданин может подавать обращения как индивидуально, так и коллективно. Типы документов, в которых обращение двух или более граждан:

- коллективные обращения;
- петиции (обращения граждан, направленные с требованием проведения общественных реформ или частичного изменения законодательства).

Также появился новый термин «электронные» обращения – это поступившее в государственный орган обращение граждан, по информационным системам общего пользования, которое подлежит рассмотрению в установленном Федеральным законом порядке.

Обращения граждан способствуют повышению контроля народа за деятельностью государственных органов и органов местного самоуправления, борьбе с бюрократизмом, коррупцией волокитой и другими недостатками в их работе. Органы государственной власти обязаны в установленном порядке и сроки рассмотреть обращения граждан и принять законные решения при их рассмотрении.

Организационно-правовая структура с обращениями граждан

Одна из ключевых целей деятельности организаций по работе с обращениями граждан – это снижение бюрократического подхода к институту обращений. Основной принцип, на котором должна быть сконцентрирована эта работа – это «принцип информационной открытости»[1].

Принцип информационной открытости взаимодействует со всеми областями работы с обращениями граждан, в том числе в запросах, не относящихся к реализации прав граждан на обращения. Данный принцип можно осуществить путем опубликования индивидуальных вынесенных решений по обращениям граждан, что, безусловно, будет содействовать росту уровня информированности и удовлетворенности деятельностью власти у населения.

Всевозможное информирование заявителей о графике работы учреждения, графике приема руководителями органов государственной власти путем размещения на стендах в зданиях или на сайтах в сети интернет соответствующей информации – это иная форма демонстрации принципа информационной открытости.

Работникам органов государственной власти надлежит грамотно анализировать и предметно обобщать вопросы, имеющиеся в заявлениях граждан, всесторонне учитывать их при принятии управленческих решений.

В настоящее время деятельность организаций по работе с обращениями граждан координируется Федеральным законом от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»[2]. После утверждения Федерального закона № 59-ФЗ перед органами государственной власти была поставлена задача развития принципов работы с обращениями граждан. Осуществление правил и соблюдение условий закона 59-ФЗ по работе с обращениями организовывалась в трех ключевых направлениях: совершенствование нормативно-правового регулирования, организационных и информационных принципов.

Был установлен круг заявлений граждан, которые нуждаются в рассмотрении в порядке, принятом федеральными конституционными законами, а также другими федеральными законами; в нормативно-правовые документы, регламентирующие работу органов государственной власти, вписаны цели и функции по рассмотрению обращений граждан. На данный момент проводится деятельность по созданию и принятию административных регламентов по работе с обращениями граждан на уровне федеральных и региональных органов исполнительной власти [3].

В целях совершенствования информационных принципов реализации Федерального закона № 59-ФЗ к нему в оперативном режиме были подготовлены и опубликованы подробные комментарии с разъяснением основных положений закона. Многократно проходили всероссийские совещания-семинары по вопросам организации рассмотрения обращений граждан.

Территориальные избирательные комиссии

Одни из органов, на которые закон возложил обязательства быть элементами связи между государством и народом, своевременно и точно реагируя на обращения граждан, являются избирательные комиссии разных степеней [4].

Обеспечение реализации и контроль над соблюдением избирательных прав людей и предоставление гражданам их законных прав – это основные цели работы избирательных комиссий. Именно поэтому данные учреждения должны уметь наладить взаимоотношения со всеми участниками избирательного процесса. Устройство работы ТИК по рассмотрению обращений является одним из ключевых направлений такого сотрудничества.

Избирательные права граждан расписаны в статье 5 Федерального закона «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации». К ним относятся:

- право предоставления нужных документов либо их обращения с просьбой об их истребовании. В случае отсутствия таких документов у лица, то гражданин имеет полное право просить у комиссии содействия в их истребовании, так как у них больше шансов получить нужные материалы;
- право ознакомления с документами, которые относятся к рассмотрению запроса, при условии что, это не ущемляет права других лиц и что в документах нет информации, которая является государственной тайной;
- право получать письменный или электронный ответ об изменении статуса обращения;
- право жалобы на вынесенное по обращению заключение, с которым лицо несогласно;
- право обращения с заявлением отозвать обращение.

Прием и обработка обращений в ТИК

Регистрация обращений, приходящих в территориальную избирательную комиссию, происходит в день поступления в ТИК рабочие часы комиссии. За прием, начальную обработку и регистрацию поступивших документов отвечает председатель ТИК. Обращения граждан преобразуются в отдельные дела и составляют в них отдельную группу.

Если решение на обращение гражданина не входит в компетенцию органа ТИК, тогда данный запрос в течение 7 дней перенаправляется в нужный орган или работнику, в обязанности которого входит решение вопроса возникшего у гражданина. Последнего обязательно уведомляют о переадресации обращения.

Также в территориально избирательные комиссии не редко поступают обращения, которые имеют только косвенное отношение к работе избирательных комиссий. Решение подобных запросов должно осуществляться другими органами. Например, жалобы на подкуп избирателей (это компетенция правоохранительных органов).

Если лицу нужно перенаправить свое обращение ТИК, то ему необходимо знать, что нельзя переадресовать его в окружные или участковые избирательные комиссии, которые стоят ниже, за исключением случая, когда положения, описанные в обращении, не были предметом рассмотрения нижестоящей комиссии. Однако в случае, если лицо хочет получить объяснения или материалы по вопросу из обращения, закон не запрещает направлять обращения в нижестоящие комиссии.

Если при начальной обработке заявления выявлено, что в нем недостает каких-либо данных, например, не указаны фамилия гражданина, ответ на такое обращение не дается (исключение – указан адрес электронной почты или телефон заявителя, когда заявитель, например, планирует получить ответ на обращение нарочным либо имеется возможность уточнить у заявителя его почтовый адрес). Также обращение не будет принято, если текст заявления не подается прочтению.

В случае если обращение заявителем подается конкретному представителю комиссии, который ответствен за ведение делопроизводства в комиссии и занимается обращениями, нужно обратить внимание на наличие/отсутствие сведений об «обратной связи» с заявителем и, при необходимости, уточнять нужные данные.

Заявления, в которых присутствует нецензурная брань, оскорбления, угрозы здоровью или жизни в целом должностного лица, тоже остаются без ответа. Заявителям же напоминают о недопустимости злоупотребления правами на подачу обращений.

В ситуациях, когда в обращении гражданина есть вопрос, на который ему не раз давали письменные ответы по существу, председатель территориально избирательной комиссии имеет право вынести решение о безосновательности очередного обращения и прекратить переписку с заявителем, при условии, что данное обращение и ранее направляемые обращения адресовались одной и той же комиссии. Заявитель же должен быть проинформирован о таком решении.

Когда в комиссию поступают обращения, в которых заявитель пишет о своем желании обжаловать судебное решение, работники ТИК должны разъяснить ему порядок обжалования вынесенного судебного решения по делу.

Заключение

В любом государстве всегда будет большая необходимость в качественной работе органов управления по обращению граждан, так как – это один из основных способов установления связи между властью и народом. Согласно статистике, 60-70% обращений обрабатываются в

государственных органах. Поэтому каждый орган должен стремиться к максимально эффективной и качественной работе, чтобы избежать повторных обращений от одного и того же заявителя, чтобы избежать ненужных переадресаций обращений [5].

Государственные учреждения обязаны снабжать граждан всем необходимым для реализации их конституционных прав избирателей. Законодательство Российской Федерации обязывает государственные и общественные органы и их руководители не имеют право не принять и не рассмотреть обращение (в соответствии со своей компетенцией).

1. Лапин А. Е., Борисов Н. И. Обращения граждан как инструмент повышения эффективности взаимодействия населения и власти // Вестник экономики и право. – 2016. – 114 с.

2. О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации: Федеральный закон от 02.05.2006 N 59-ФЗ // [Электронный ресурс] – URL: <http://base.consultant.ru> (дата обращения: 17.04.2021).

3. Работа с обращениями граждан // [Электронный ресурс] – URL: <http://duma.gov.ru/representative/letters/work/> (дата обращения: 17.04.2021)

4. Пясецкая Е.Н., Самохвалова Т.В. Обратная связь в модели общественного участия граждан // Российская наука и образование сегодня: проблемы и перспективы. – Москва, 2016. – 107 с.

5. Королева Э.В., Волынчук Я.А., Бакунова А.Г. Моральные механизмы противодействия коррупции в органах государственной власти Российской Федерации // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2017. – Т. 6. № 4 (21). – С. 304–306.

Рубрика: Экономика и управление народным хозяйством

УДК 338.24

ФОРМИРОВАНИЕ, СОСТАВ И СОДЕРЖАНИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ

А.А. Анохина

магистрант

Т.В. Бубновская

научный руководитель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

На сегодняшний день розничная торговля – это динамично развивающаяся отрасль экономики, требующая непрерывного контроля со стороны управленческого аппарата предприятия за своей деятельностью. Одной из важнейших составляющих управленческого учета в рознице является управленческая отчетность. В настоящей статье рассматривается понятие управленческой отчетности на предприятиях розничной торговли, ее цель, задачи, принципы построения. Также анализу подвергается состав, содержание и порядок формирования важнейших форм управленческой отчетности.

Ключевые слова: *управленческий учет, бухгалтерский управленческий учет, управленческая отчетность, управленческие решения, виды управленческой отчетности, формы управленческой отчетности.*

FORMATION, COMPOSITION AND CONTENT OF MANAGEMENT REPORTS IN RETAIL ORGANIZATIONS

Today, retail trade is a dynamically developing branch of the economy that requires continuous control by the management apparatus over its activities. One of the most important components of management accounting in retail is management reporting. This article discusses the concept of management reporting at retail enterprises, its purpose, objectives, and principles of construction.

The composition, content and procedure for the formation of the most important forms of management reporting are also analyzed.

Key words: *management accounting, accounting management accounting, management reporting, management decisions, types of management reporting, forms of management reporting.*

Актуальность. Управление бизнесом – довольно сложная задача, стоящая перед руководителем и управленческим аппаратом предприятия. Понятие «управление» в контексте розничного предприятия включает в себя большое множество составляющих: управление продажами, закупками, финансами, маркетингом, кадрами. В процессе финансово-хозяйственной деятельности предприятия руководителю необходимо решать множество вопросов, для решения которых требуется актуальная и точная информация. Источником такой информации выступает внутренняя управленческая отчетность розничного предприятия. Так, управленческая отчетность должна быть построена таким образом, чтобы ее пользователи могли использовать ее для ежедневного повышения эффективности деятельности предприятия. В связи с этим вопрос формирования, состава и содержания управленческой отчетности в организациях розничной торговли является важным, острым и актуальным.

Научная новизна. Научная новизна данной работы заключается в изучении и систематизации имеющихся знаний об управленческой отчетности в рознице и их дальнейшем возможном внедрении в систему управленческого учета на предприятиях розничной торговли.

Цель и задачи. Целью данной статьи является анализ существующих на сегодняшний день форм управленческой отчетности для предприятий розничной торговли, изучение состава и содержания таких отчетов, а также порядка их формирования. Задачами данной работы являются следующие:

- рассмотреть теоретические аспекты понятия «управленческая отчетность»;
- исследовать разнообразие взглядов и мнений ученых-экономистов по теме исследования;
- провести анализ существующих форм управленческой отчетности, их состав и содержание;
- разработать конкретный пример формы управленческой отчетности для предприятия розничной торговли.

Методы исследования. В процессе написания данной статьи были использованы такие общенаучные методы как анализ и синтез, индукция и дедукция, сравнение, моделирование, постановка гипотезы.

Основная часть.

Рассмотрим понятие «управленческая отчетность» в рамках функционирования розничного предприятия.

В первую очередь, управленческая отчетность – это отчетность, используемая для внутренних целей компании. Управленческая отчетность служит источником легкодоступной и актуальной информации для внутренних пользователей компании. Основная задача таких отчетов – дать своим пользователям понимание условий и результатов хозяйственной деятельности как отдельных структурных подразделений, так и всей организации в целом.

В настоящее время наблюдается повышение заинтересованности к понятию «управленческая отчетность» со стороны экономистов. Все больше и больше ученых посвящают свои труды понятию «управленческий учет и отчетность». В их числе, А.Д. Шерemet , который разделял всю отчетность хозяйствующего субъекта на внешнюю и внутреннюю. По его мнению, внутренняя отчетность служит в качестве источника информации об условиях и результатах деятельности структурных подразделений предприятия, его отдельных направлений деятельности и результатах деятельности по предприятию в целом. В.Б. Ивашкевич считает, что управленческая отчетность связывает между собой фактические, плановые и прогнозные данные и показатели о функционировании организации как экономической единицы. Л.И. Хоружий выделяет управленческую отчетность как оперативную отчетность, которая содержит в себе данные о показателях деятельности компании за короткий промежуток времени (день, неделя, месяц). Н.П. Кондраков определил управленческую отчетность как отдельный вид отчетов, составляемых по центрам ответственности [6, 7].

Проанализировав определения экономистов, можно сделать вывод о том, что управленческая отчетность – это отдельный вид отчетности предприятия, используемый внутренними пользователями для анализа и оценки выполнения плана, имущественного состояния, финансо-

вого положения предприятия, а также для планирования и прогнозирования его будущей деятельности.

Большинство экономистов солидарны в том, что главная цель управленческой отчетности заключается в непрерывном обеспечении ее пользователей качественной достоверной информацией. Основными функциями управленческой отчетности являются следующие:

- информационная;
- контрольная;
- организационная;
- аналитическая;
- плановая.

Управленческая отчетность имеет свои отличительные особенности. В первую очередь, управленческая отчетность составляется по запросу и в интересах внутренних пользователей (собственники, руководство, управленческий аппарат, подразделения предприятия, персонал организации). Кроме того, управленческая отчетность не регламентируется на законодательном уровне. Это значит, что форма, состав и содержание управленческой отчетности целиком и полностью определяется потребностями конкретной организации. Так, она может включать в себя информацию как по всему предприятию в целом, так и в разрезе конкретных подразделений или центров ответственности. Внутренняя отчетность может быть составлена на конкретную дату или за различный промежуток времени (день, неделя, декада, месяц) [1]. Она может включать в себя фактические показатели деятельности, показатели за прошедший период, прогнозируемые показатели. Управленческие отчеты могут содержать в себе стоимостные и натуральные, количественные и качественные показатели.

Кроме того, к управленческой отчетности предъявляют определенные требования. Так, она должна быть понятной, значимой, надежной, сопоставимой. Выполнение этих условий обеспечивают достоверность информации, содержащейся в управленческих отчетах.

Рассмотрим основные и вспомогательные формы и их структуру, и содержание управленческой отчетности для розничных предприятий. К основным формам управленческой отчетности можно отнести:

- отчет о прибылях и убытках;
- управленческий баланс;
- отчет о движении денежных средств [4].

Отчет о прибылях и убытках или отчет о доходах и расходах позволяет оценить прибыльность деятельности компании. Такой отчет включает в себя доходы и расходы компании в подробном виде. Так, учитывается сумма доходов и расходов компании и по периоду, и по конкретному виду товара/оказываемой услуге. Данный вид отчета помогает сконцентрироваться на тех направлениях деятельности компании, которые дают наибольшую выручку и прибыль, а также оптимизировать затраты предприятия.

Управленческий баланс – это отчет, который сводит воедино результаты деятельности компании. С помощью данного отчета контролируют дебиторскую и кредиторскую задолженность, а также анализируют пути распределения прибыли компании. Также из баланса собственник может получить информацию о том, чем владеет компания на текущий период времени, каким образом распределяется прибыль или из каких источников финансируются убытки.

Отчет о движении денежных средств позволяет в кратчайшие сроки получить информацию по поступлению и расходованию денежных средств. В данный отчет заносят каждую операцию, связанную с движением денежных средств как по расчетному счету, так и в кассе предприятия. Поступление денежных средств ведется по источнику поступления (например, по конкретному контрагенту). Любое выбытие денежных средств сопровождается пометками в отчете о цели и назначении использования денег.

К вспомогательным формам управленческой отчетности розничного предприятия относят [2, 4]:

- отчет о дебиторской задолженности;
- отчет о кредиторской задолженности;
- отчет о закупках товара;
- отчет о продажах товара;
- отчет об остатках товара.

В практическом управленческом учете розничных предприятий управленческая отчетность составляется согласно выделенным центрам ответственности – местам возникновения доходов, затрат, прибыли. Основная задача такого выделения заключается в повышении эффективности управления компанией через калькулирование данных о затратах и итоговых финансовых результатах по отдельному центру ответственности, а также персонификации ответственности за работу конкретного центра (во главе каждого центра ответственности закреплено ответственное лицо) [5].

Управленческая отчетность по центрам ответственности имеет некоторые особенности:

1. Отчетность должна быть существенной и полезной для принятия управленческих решений.
2. Отчетность должна быть оперативной и актуальной.
3. Отчетность должна быть составлена в целях и по запросу конкретного адресата;
4. Отчетность должна содержать информацию достаточную для принятия конкретных управленческих решений.
5. Отчетность должна быть понятна ее пользователю.
6. Затраты на подготовку отчетности должны быть рациональны и не превышать экономического эффекта от ее использования [3].

Рассмотрим конкретный пример формы управленческой отчетности для центров затрат.

Таблица

Форма управленческой отчетности для центров затрат

Показатель	Центр затрат №1	Центр затрат №2
Затраты на приобретение товара		
Заработная плата		
Отчисление во внебюджетные фонды		
Налоговые отчисления		
Арендная плата		
Транспортные затраты		
Интернет, связь		
Реклама		
Прочие расходы		

Полученные результаты и выводы. Таким образом, в ходе написания данной статьи были выполнены все поставленные задачи и достигнута главная цель исследования. Так, были изучены труды ведущих ученых-экономистов, посвященные управленческому учету и отчетности. Было выяснено, что управленческая отчетность является системой взаимозависимых показателей, которые характеризуют результаты деятельности предприятия и его структурных подразделений за определенный период. Форма, состав и содержание управленческих отчетов не регламентируются со стороны государства, поэтому устанавливаются по запросам и конкретным целям пользователей управленческой отчетности. В ходе исследования был проведен анализ основных форм отчетности, а именно управленческого баланса, отчета о доходах и расходах, отчета о движении денежных средств. В заключении, была разработана и приведена форма управленческой отчетности для розничного предприятия по центрам затрат.

1. Басовский Л. Е., Басовская Е.Н. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб. пособие. – Москва: НИЦ ИНФРА-М, 2019 – 366 с.

2. Камышанов П. И., Камышанов А.П. Финансовый и управленческий учет и анализ: учебник. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 592 с.

3. Карпова Е. Н., Чумаченко Е.А. Финансы организаций (предприятий): учеб. пособие. – Москва: ИНФРА-М, 2020. – 285 с.

4. Керимов В. Э. Бухгалтерский управленческий учет: учебник для бакалавров. – 10-е изд., перераб. – Москва: ИТК «Дашков и К°», 2019. – 400 с.

5. Левчаев П. А., Осипов В.И. Финансовый механизм и управленческий учет расхода производственных ресурсов компании: монография. – Москва: ИНФРА-М, 2018. – 231 с.

6. Сигидов Ю.И., Власова Н. С. Управленческая отчетность: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2020. – 112 с.

7. Сигидов Ю.И. Управленческий учет: учебник / под ред. Ю. И. Сигидова. – Краснодар: КубГАУ, 2017. – 325 с.

Рубрика: Экономика и управление народным хозяйством

УДК 339.13.017

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РЫНКА ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ

К.Т. Антрушина
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Данная статья посвящена изучению современного состояния рынка электронной коммерции, одного из самых перспективных и активно развивающихся направлений бизнеса в разрезе оценки влияния пандемии коронавируса. Проанализирован объем рынка электронной коммерции, проблемы и тенденции развития. Оценены перспективы развития мирового электронного бизнеса.

Ключевые слова и словосочетания: электронная коммерция, электронный бизнес, предпринимательская деятельность, информационные технологии, мировая экономика, пандемия COVID-2019.

THE CURRENT STATE OF THE E-COMMERCE MARKET

This article is devoted to the study of the current state of the e-commerce market, one of the most promising and actively developing areas of business in the context of assessing the impact of the coronavirus pandemic. The volume of the e-commerce market, problems and development trends have been analyzed. The prospects for the development of the world electronic business are assessed.

Keywords: e-commerce, e-business, entrepreneurship, information technology, world economy, pandemic COVID-2019.

Развитие и использование информационных технологий в современном мире привело к коренным изменениям традиционных способов ведения бизнеса и появлению нового вида экономической деятельности – электронного бизнеса. В свою очередь, электронная коммерция, является составной частью электронного бизнеса и представляет собой совокупность экономических отношений между субъектами различных национальных хозяйств по поводу обмена, распределения и перераспределения благ, с использованием информационных компьютерных технологий [1].

Актуальность темы обусловлена интенсивным внедрением и использованием информационных технологий во всех сферах жизнедеятельности человека. На сегодняшний день, электронная коммерция является одним из самых перспективных направлений бизнеса, и в ближайшие годы популярность будет расти.

Компании по всему миру, ведущие свою деятельность на самых разных рынках, наряду с традиционными схемами реализации, охотно осваивают и используют все преимущества электронной коммерции. И это неудивительно, ведь благодаря новым технологиям ведения бизнеса компании могут расширить географию своего рынка сбыта и удовлетворить постоянно растущие потребности своих клиентов с наименьшими затратами.

Целью данной работы является изучение современного состояния рынка электронной коммерции в мире, выявление тенденций его развития в разрезе с условиями и влиянием пандемии коронавируса.

Для достижения данной цели поставлены следующие задачи:

1. Проанализировать и оценить количественные и качественные показатели развития электронной торговли в ведущих странах мира;
2. Выявить тенденции, обозначить экономические и технологические проблемы, тормозящие расширение электронной коммерции.

Объектом исследования является мировая электронная коммерция, как новый сегмент мировой торговли.

Предмет исследования – современное состояние, проблемы и перспективы развития электронной коммерции.

Теоретической и методологической основой исследования послужило использование индуктивного и дедуктивного методов научного познания. При решении поставленных задач использованы методы ситуационного анализа, системного подхода, экономико-статистических сравнений и другие.

Электронная коммерция, на сегодняшний день, активно развивающаяся сфера предпринимательства. Этот вид электронного бизнеса открывает совершенно новые, недоступные ранее, виртуальные каналы продаж, формирующие новые возможности буквально для любой сферы бизнеса. Благодаря этому, процесс покупки и продажи товара, включая оплату товаров и услуг, может проводиться онлайн, а большая доля товаров может быть доставлена в цифровом формате. До недавнего времени лишь немногие имели опыт покупок через Интернет, а количество компаний, предлагающих свои товары и услуги на электронном рынке, было крайне мало.

Сегодня же, рынок электронной коммерции развитых стран находится на стадии зрелости, а в развивающихся странах активно формируется и набирает обороты, связи с этим конкуренция между игроками чрезвычайно высока и требует больших затрат для привлечения и удержания клиентов.

Рассмотрим основные тенденции развития электронной коммерции в мире:

1. Доля покупок с помощью мобильных телефонов (а не стационарных компьютеров) составляет около 70% от всех транзакций;
2. Ритейлеры фокусируются на развитии онлайн-торговли в качестве дополнения к физическим магазинам;
3. В отрасли электронной коммерции продолжается расширение ключевых игроков через слияния и поглощения более мелких онлайн-площадок;
4. В настоящий момент, физические магазины невозможно заменить интернет-магазином, поскольку нет возможности потрогать товар, примерить, поддержать в руках. А для многих покупателей это является важным условием при выборе и покупке товара.

Поэтому, стоит принимать во внимание тот факт, что многие продавцы не заменяют классическую офлайн торговлю электронной коммерции, а пытаются совместить все возможные каналы сбыта для повышения эффективности своей деятельности.

Особым и очень интересным периодом в развитии и становлении рынка электронной коммерции является 2020 год в период пандемии Covid-19. Остановимся на этом подробнее и рассмотрим, как развивался рынок в этот непростой для всего мира период. Данные для анализа представлены в табл.

Таблица

Объём и рост рынка электронной коммерции в 2020 году

Страна	Объём Интернет-торговли, млрд долл. США	Прирост 2020 к 2019, %
Китай	955	5
США	374	9
Япония	187	8
Великобритания	133	13
Южная Корея	124	19
Германия	92	16

Страна	Объем Интернет-торговли, млрд долл. США	Прирост 2020 к 2019, %
Индия	44	29
Россия	37	58
Канада	28	12

На сегодняшний день крупнейшим рынком Интернет-торговли является Китай с объемом рынка в 2020 году 955 млрд долл. США, что в свою очередь составляет 6,7% в ВВП страны. Около 54% населения страны являются активными пользователями Интернета. В первую очередь, это связано с прогрессирующей урбанизацией китайского населения. Самыми известными китайскими интернет-магазинами являются «Alibaba», «Tmall», а также международные онлайн-площадки «Amazon» и «eBay». С точки зрения территориального и регионального развития Китай по-прежнему дифференцированная страна: есть регионы, где онлайн-торговля предметами роскоши и премиальными брендами занимает большую долю, и есть сельские районы без асфальтированных дорог, в которых онлайн-торговля только зарождается, а система логистики в настоящее время пока затруднена. Особенности развития интернет торговли в Китае является формирование платформ с низкой стоимостью трафика, что, в свою очередь, позволяет многим продавцам иметь собственный виртуальный магазин на одной из этих платформ, где они сами несут ответственность за доставку товаров конечному покупателю.

Вторым по объемам рынком являются США, где в 2020 году объем интернет торговли составил 374 млрд. долл. США, что занимает 1,7% в структуре ВВП всей страны. Онлайн пользователями являются 84% всего населения страны. Оптовая торговля составляет приблизительно 30% от всего электронного бизнеса страны. Это связано с тем, что торговые представители открывают крупные распределительные центры в крупных городах и средние склады в окрестностях малых городов. Благодаря этому есть возможность доставить товар покупателю в день оформления заказа.

На третьем месте располагается Япония, с объемом рынка электронной коммерции в 187 млрд долл. США. Рост объема продаж в первую очередь обусловлен покупкой и доставкой еды и полуфабрикатов, из-за карантина, вызванного пандемией Covid-19, жители Японии чаще стали есть дома, в то время как обычно предпочитали питаться в кафе и ресторанах.

Россия занимает девятую позицию. Российский рынок электронной коммерции в 2020 году под влиянием пандемии оценивается в 37,4 млрд долл. США. В сравнении с 2019 годом, рост составил рекордные 58%. В 2020 году объем рынка интернет торговли составил 2,5 % от всего ВВП страны. Стоит отметить, что потребители отдают предпочтение наличным расчетам в специальных центрах выдачи интернет-заказов, нежели чем онлайн оплате при на сайте интернет-магазина. Однако, положительным является факт роста количества заказов, что говорит о постепенном росте доверия населения к электронной коммерции, например, количество заказов в 2019 году было равно 465 млн штук, а уже в 2020 году составило 830 млн штук, в динамике за 1 год, рост составил целых 78% [2].

Можно выделить несколько предпосылок столь значительного роста оборота электронной коммерции в мире.

Во-первых, безусловно, пандемия Covid-19 сыграла важнейшую роль в росте онлайн-торговли, из-за введения ограничительных мер и карантина во многих странах мира походы в офлайн магазины были просто невозможны.

Во-вторых, для жителей некоторых стран интернет-магазины – это единственный способ приобрести товары известных брендов, у которых нет представительств и офисов по всему миру.

В-третьих, с появлением большого выбора логистических и транспортных компаний осуществлять доставку грузов и товаров стало гораздо проще, чем это было ранее, причём не только внутри отдельного региона или страны, а также и среди других частей света.

В-четвертых, крупные ритейлеры для выхода на новые рынки в разных странах по всему миру всё чаще прибегают к открытию онлайн-магазинов, а не целой сети торговых офлайн-точек, поскольку это более быстро, удобнее и безусловно, экономически выгоднее [3].

В целом, следует отметить, что международные онлайн-продажи в 2020 во всем мире увеличились на 21% с 1 января по 14 июня по сравнению с тем же периодом 2019 года. Несмотря

на снижение темпов роста в некоторых регионах мира, когда пандемия достигла своего пика, во многих странах продажи восстановились и вышли на новый уровень.

В свете этих событий интернет-магазины и электронная коммерция стали ключевыми решениями для обеспечения продовольственной безопасности и доступа к товарам первой необходимости. Однако некоторые вопросы остаются без ответа – приведет ли пандемия Covid-19 к тому, чтобы потребители изменили свое поведение и модели покупок, все чаще и чаще прибегая к онлайн-покупкам. И станут ли страны продолжать инвестировать в электронную торговлю и онлайн-инфраструктуру с тем же объемом вложений.

В целом, можно выделить несколько общих проблем развития электронной коммерции во всем мире:

1. Безопасность финансовых сделок и информации, являющейся конфиденциальной. Онлайн-оплата покупок с банковских карт с каждым днем становится все популярнее. Такой способ оплаты нельзя назвать полностью безопасным, поскольку для оплаты товара или услуги необходимо ввести реквизиты карты или электронного кошелька, которые недобросовестные участники рынка могут использовать в личных целях.

Одним из способов решения этой проблемы может стать использование электронных платежных систем, которые самостоятельно проводят расчеты с продавцами, а информация о реквизитах покупателя остается недоступна. Для того, чтобы минимизировать угрозы безопасности электронной коммерции, необходимо обеспечить наличие надежных и эффективных механизмов, гарантирующих конфиденциальность, идентификацию и авторизацию пользователей.

2. Слабое развитие нормативно-правовой базы, что в свою очередь приводит к проблемам разрешения споров между игроками онлайн-торговли, защиты прав интеллектуальной собственности на продукт или услугу и персональных данных.

К сожалению, решить эту проблему не удастся возможным, ведь с постоянным развитием информационных технологий возникают все новые и новые вопросы правового характера. Необходимо на регулярной основе следить за технологическими новинками, разрабатывать и принимать нормативные правовые акты, закрепляющие основные концепции и положения электронной коммерции в динамике.

3. Логистика и доставка товара потребителю. Неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры, низкое качество работы некоторых поставщиков логистических услуг в сочетании с огромной территорией создают трудности для доставки грузов. Однако, в последние годы, данный вопрос претерпел изменения в лучшую сторону, благодаря появлению и укреплению на рынке поставщиков транспортных услуг, предлагающих высокое качество обслуживания и короткие сроки поставки в любые части мира.

Пандемия подчеркнула важность цифровых технологий в любой сфере жизнедеятельности человека, а также выделила наличие ряда серьезных цифровых проблем в мире. Мировой опыт показывает, что необходимо расширять международное сотрудничество в целях облегчения трансграничного обращения товаров и услуг, сокращения цифрового разрыва между различными частями света, и стараться выравнивать условия конкуренции как для микробизнеса, так и для малых и средних компаний, с помощью развития и использования инструментов электронной коммерции.

Кризис акцентировал внимание на необходимости поддержки трансграничной электронной торговли посредством расширения международного обмена информацией и сотрудничества.

Меры, принятые правительствами многих стран для сдерживания распространения вируса, вызвали ряд проблем, оказавших влияние и на электронную торговлю. Например, введение новых санитарных правил перевозки грузов существенно повлияли на международные перевозки и логистические услуги, поскольку это вызвало корректировку и приспособление к новым требованиям работы как наземных перевозок, так и морских, и воздушных, что косвенно оказало влияние и на Интернет-торговлю, поскольку нарушение цепочки поставок привело к увеличению времени ожидания заказа покупателями и удорожанию логистических услуг.

Огромное множество компаний по всему миру, в 2020 году, столкнулись с удаленной работой. Во многих странах правительства приняли меры по социальному дистанцированию и ограничили ведение деятельности части предприятий, что в свою очередь увеличило спрос на широкий спектр цифровых услуг и увеличило количество покупок в Интернете.

Многие компании, работающие в обычном офлайн-режиме, направили свои ресурсы на развитие электронной коммерции. Для поддержания функционирования системы, связи с увеличением числа потребителей, пользующихся цифровыми услугами, побудило поставщиков этих

услуг и операторов связи увеличивать пропускную способность своих сетей и ещё с большей активностью осваивать новые информационные технологии [4].

Электронная коммерция – одно из новейших явлений в мировой экономике, которое получило активный скачок в развитии на рубеже столетий совместно с активным применением информационных технологий. Благодаря современной электронной торговле отношения между поставщиками и клиентами выходят на новый уровень, где отсутствуют и политические и географические границы.

В заключении хочется ещё раз отметить, что мировой электронный бизнес, и коммерция в частности, является одним из самых перспективных направлений ведения предпринимательской деятельности, способное повысить уровень конкурентоспособности начиная от частных предприятий и отраслей экономики, заканчивая целыми национальными экономиками стран мира. В век развития информационных и коммуникационных технологий экономика постоянно изменяется, постепенно переходя от «реальной» к «электронной». И развитие глобального рынка электронной коммерции – одно из главных достижений на этом пути.

Важно принимать во внимание тот факт, что этот рынок будет неуклонно показывать рост и развиваться с приходом всё новых технологий, например, с применением сети нового поколения 5G, и цифровизацией многих процессов как в бизнес среде, так и в государственном управлении, помогая более быстро, качественно и экономично проводить многие операции, начиная с производства и продажи товаров и услуг, заканчивая управлением бизнес-процессами и краудфандингом.

Предлагаемые меры, направленные на решение существующих проблем развития электронной коммерции, а именно согласованная политика бизнес-сектора и государственной экономики в различных странах мира, а также разработка инновационных подходов к повышению эффективности деятельности электронных платформ, и маркетинговые решения, ориентированные на опыт стран – лидеров в развитии электронного бизнеса, помогут электронной коммерции оставаться одним из самых перспективных направлений предпринимательской деятельности.

1. Воробьёв К. Ю. Сущность электронной коммерции в системе международных торговых связей // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – С. 106–114.

2. Интернет-торговля в России 2020 [Электронный ресурс]. – URL: https://datainsight.ru/DI_eCommerce2020

3. Попенкова Д. К. электронная торговля – одна из перспективных форм развития ритейла // Международный научно-исследовательский журнал. – 2016. – №5. – С. 147–150.

4. E-commerce, trade and the covid-19 pandemic information note [Электронный ресурс]. – URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/ecommerce_report_e.pdf

Рубрика: Экономика

УДК 330.1

АНАЛИЗ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ НА ПРИМЕРЕ ООО «ТОРГОВЫЙ ДОМ «АКВАДОМ»

А.А. Балахнина
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В данной статье анализируется финансовая устойчивость ООО «Торговый Дом «Аквадом». Рассмотрены способы расчета финансовой устойчивости ООО «Торговый Дом «Аквадом».

Ключевые слова: *финансовая устойчивость, финансовый анализ, финансовое состояние.*

ANALYSIS OF FINANCIAL STABILITY ON THE EXAMPLE OF LLC "TRADING HOUSE" AKVADOM»

This article analyzes the financial stability of LLC "Trading House "Akvadom". The methods of calculating the financial stability of LLC "Trading House "Akvadom" are considered.

Keywords: financial stability, financial analysis, financial condition.

Больше всего в рыночной экономике для предприятия выступает финансовая стабильность организации. Для того чтобы дать оценку и раскрыть обеспеченность собственной компании, ее платежеспособность и независимость в организации используют анализ финансовой устойчивости. Так как чем больше будет надежно предприятие, тем менее будет риск банкротства [1].

Финансовая устойчивость – это устойчивость работы предприятия на длительную перспективу, которая покрывает большую долю капитала во всем итоге потребляемых им деньгах.

Причины, которые воздействуют на финансовую устойчивость организации:

- место организации на рынке;
- связь организации от кредиторов и инвесторов;
- производительность выполняющей деятельности.

За счет анализа финансовой устойчивости возможно в полном объеме дать оценку всей сложности, связанной с финансовой деятельностью предприятия. В результате расчета коэффициентов финансовой устойчивости трактуются все «сильные» и «слабые» места организации [2].

Так, финансовая устойчивость имеет отличительную черту, при которой постоянной доходы будут превышать расходы, а также позволяет с легкостью распоряжаться деньгами организации и постоянной работе создания продукции, и её продаже за счет применения этих средств. По данной причине финансовая устойчивость обязана устанавливаться на в течении всего существования организации.

Целью работы является анализ финансовой устойчивости организации.

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- прогнозирование вероятных экономических результатов;
- производство определенных предложений для более совершенного потребления финансовых ресурсов и закрепление экономического положения предприятия;
- найти наиболее подходящие способы для развития его финансового состояния;
- вовремя находить проблемные места и искать причины их появления.

Объектом исследования является организация ООО «Торговый Дом «Аквадом». Основным видом деятельности является оптовая торговля прочими бытовыми товарами [3].

В таблице 1 представлены основные реквизиты ООО «Торговый Дом «Аквадом».

Таблица 1

Основные реквизиты ООО «Торговый Дом «Аквадом»

Реквизиты	Номер
ОГРН	1042504056100
ИНН	2539062258
КПП	253801001
ОКПО	73250087

В настоящее время имеются разные методики, с помощью которых можно предоставить анализ финансовой устойчивости организации, они базируются на применении всех видов показателей.

Основные типы финансовой устойчивости представлены в табл. 2.

Таблица 2

Типы финансовой устойчивости

Тип финансовой устойчивости	Трехмерная модель	Обозначение
Абсолютная	$M = (1; 1; 1)$	Запасы предприятия создаются за счет СОС
Нормальная	$M = (0; 1; 1)$	Используются краткосрочные заемные ресурсы и кредиторская задолженность поставщикам
Неустойчивая	$M = (0; 0; 1)$	Организация прибегает к нарушению своих обязательств
Кризисное (критическое)	$M = (0; 0; 0)$	Кризисное положение компании

Так, финансово устойчивым считается предприятие, которое имеет такой тип модели (1; 1; 1) в котором запасы организации покрываются за счет собственного капитала.

За счет анализа финансовой устойчивости можно узнать на сколько предприятие зависит от заемных средств и как с легкостью оно может применять собственный капитал.

Так же есть и абсолютные показатели финансовой устойчивости, которые относятся к финансовой структуре капитала, они представлены в табл. 3.

Таблица 3

Показатели финансовой устойчивости

Показатель	Описание показателя и его нормативное значение
Коэффициент автономии	Отношение собственного капитала и резервов к суммарным активам. Нормативное значение от 0,5 и более
Коэффициент финансовой устойчивости	Отношение собственного капитала и долгосрочных кредитов и займов к валюте баланса. Нормативное значение от 0,8 до 0,9
Коэффициент капитализации	Отношение долгосрочных обязательств и краткосрочным обязательств к собственному капиталу. Нормативное значение 1
Коэффициент отношения заемных средств к собственным	Отношение заемного капитала к собственному капиталу. Нормативное значение от 0,5 до 0,7.
Коэффициент маневренности собственного капитала	Отношение собственных оборотных средств к собственному капиталу. Нормативное значение от 0,3 до 0,6
Коэффициент обеспеченности собственными источниками	Отношение собственного капитала минус внеоборотные активы к оборотным активам. Нормативное значение от 0,6 до 0,8
Коэффициент обеспеченности обязательств активами	Отношение долгосрочных и краткосрочных обязательствам к итогу баланса. Нормативное значение от 1 и более.

Так, на основании данных таблицы 3 и бухгалтерской отчетности ООО «Торговый Дом «Аквадом» проведем анализ коэффициентов в табл. 4.

Таблица 4

Анализ коэффициентов финансовой устойчивости за 2017 по 2019 год

Наименование показателя	2017 год	2018 год	2019 год	Изменение	
				2018 год к 2017 году	2019 год к 2017 году
Коэффициент автономии	0,72	0,71	0,77	-0,01	0,05
Коэффициент финансовой устойчивости	0,72	0,71	0,77	-0,01	0,05
Коэффициент капитализации	0,38	0,41	0,3	0,03	-0,08

Наименование показателя	2017 год	2018 год	2019 год	Изменение	
				2018 год к 2017 году	2019 год к 2017 году
Коэффициент отношения заемных средств к собственным	0,06	0,05	0,04	-0,02	-0,03
Коэффициент маневренности собственного капитала	1	0,99	0,99	-0,01	-0,01
Коэффициент обеспеченности собственными источниками	0,72	0,71	0,77	-0,01	0,05
Коэффициент обеспеченности обязательств активами	3,51	3,39	4,25	-0,12	0,74

Таким образом, коэффициент автономии, который представляется одним из важных коэффициентов финансовой устойчивости с 2017 по 2019 год увеличился с 0,72 до 0,77 и находился в нормативном значении, это значит, что если кредиторы попросят оплатить обязательства, компания окажется в силах расплатиться с ними.

Коэффициент финансовой устойчивости отражает источники финансирования, которые организация использует больше года. С 2017 по 2019 год коэффициент увеличился с 0,72 до 0,77 и находился в рекомендованном значении, это свидетельствует о положительной динамике, и организация при этом является финансово устойчивой.

Коэффициент капитализации наиболее важный для инвесторов. Так, с 2017 по 2019 год он упал от 0,38 до 0,3 и не соответствовал нормативному значению, это свидетельствует о том, что у компании растет инвестиционная привлекательность.

Коэффициент соотношения заемных и собственных средств с 2017 по 2019 год упал от 0,06 до 0,04 и это свидетельствует о том, что его финансовое состояние устойчивое, но в тоже время предприятие не дополучает прибыль из-за слабого применения эффекта финансового рычага.

Коэффициент маневренности собственных средств отражает, то, как предприятие умеет создавать оборотные средства в случае потребности за счет своих источников. С 2017 по 2019 год не изменился, но он превышал нормативное значение и это значит, что предприятие является зависимым от займов.

Коэффициент обеспеченности собственными источниками с 2017 по 2019 год увеличился с 0,72 до 0,77 и входил в норму рекомендованного значения и это значит, что организация обеспечивает требования в оборотных активах за счет собственных средств и имеет абсолютную финансовую устойчивость.

Коэффициент обеспеченности обязательств активами с 2017 по 2019 год вырос от 3,51 до 4,25 и входил в нормативное значение, это свидетельствует о том, что собственные активы предприятия покрывают долговые обязательства.

Таким образом, после проведенного анализа, можно сделать вывод о том, что в целом, предприятие ООО «Торговый Дом «Аквадом» имеет хорошие показатели, что свидетельствует о положительном развитии организации. Но, коэффициент маневренности собственных средств показал, что предприятие является зависимым от внешних источников финансирования в результате чего, показал, что предприятие является несколько неустойчивым, поэтому оно имеет нормальный тип финансовой устойчивости и представляет такую модель (0; 1; 1) [4].

Для того чтобы увеличить свою платежеспособность организации необходимо выполнить такие действия, как реструктурирование кредиторской задолженности. Главная цель реструктурирования заключается в уменьшении рисков, что в конечном итоге вызовет инвестиционную привлекательность, а значит, повысится его рыночная цена.

Итак, можно сделать вывод о том, что финансовая устойчивость является одной из базовых характеристики финансового состояния любого предприятия. С помощью нее увеличивается собственный капитал и обеспечивается устойчивое место на рынке. Для этого нужно постоянно

поддерживать платежеспособность и рентабельность предприятия, а также наилучшую структуру актива и пассива баланса.

1. Бланк И. А. Основы финансового менеджмента. – Киев: НикаЦентр, Эльга, 2017. Т. 1. – 712 с.
2. Вишняков Я.Д., Колосов А.В., Шемякин В.Л. Оценка и анализ финансовых рисков предприятия в условиях враждебной окружающей среды бизнеса // Менеджмент в России и за рубежом. – 2017. – № 3. – С. 22–25.
3. Горфинкель В.Я. Экономика предприятия: учебник для вузов. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. – 558 с.
4. Ерина Е.С. Основы анализа и диагностики финансового состояния предприятия: учебное пособие. – Москва: МГСУ, 2018. – 94 с.
5. Каратуев А. Г. Финансовый менеджмент: учебно-справочное пособие. – Москва: ИД ФБКПРЕСС, 2019. – 400 с.
6. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. – Москва: Финансы и статистика, 2018. – 500 с.
7. Лупей Н.А. Финансы организаций (предприятий): учеб. пособие. – Москва: Изд-во МГУК, 2019. – 136 с.
8. Раицкий К.А. Экономика организации (предприятия): учебник. – Москва: ИНФРА-М, 2020. – 546 с.

Рубрика: Проблема формирования и развития современного потребительского рынка (направление бакалавриата Товароведение)

УДК 339.1

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАЗЛИЧНЫХ КОНСЕРВАНТОВ И ПИЩЕВЫХ ДОБАВОК ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ЛОСОСЕВОЙ ЗЕРНИСТОЙ СОЛЕНОЙ ИКРЫ

Н.И. Баранов

бакалавр

А.Г. Вершинина

канд. техн. наук, доцент кафедры ММТ

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Дана характеристика и проведен анализ различных консервантов и пищевых добавок при производстве икры. Показаны достоинства и недостатки различных консервантов и пищевых добавок. Сделан вывод о применении различных консервантов и пищевых добавок при производстве зернистой лосося соленой икры.

Ключевые слова: консерванты, пищевые добавки, лосося икра, органолептические показатели, микробиологические показатели, хранение.

THE USE OF VARIOUS PRESERVATIVES AND FOOD ADDITIVES IN THE PRODUCTION OF SALMON GRANULAR SALTED CAVIAR

The characteristics and analysis of various preservatives and food additives in the production of caviar are given. The advantages and disadvantages of various preservatives and food additives are shown. The conclusion was made about the use of various preservatives and food additives in the production of granular salmon salted caviar.

Keywords: preservatives, food additives, salmon caviar, organoleptic indicators, microbiological indicators, storage.

Лосося икра появилась на столах россиян после покорения Дальнего востока – основной промышленной зоны дикого лосося. Прежде чем стать символом национальной кухни, она неиз-

менно веками употреблялась в пищу аборигенами этих мест – чукчами, ительменами, коряками. Для них рыболовство было жизненно важным занятием. Рыбу ловили сетями, сплетенными с крапивных волокон, которые устанавливали почти на каждой реке после спада большой воды. Они использовались в то время, когда лосось шел на нерест – с конца мая до поздней осени.

Неудивительно, что коренные жители включили в свой рацион икру, ведь рыбу они ловили в реках, а значит икра была зрелой, т. к. лосось все свою жизнь проводит в океанических водах, а заходит в реки только с одной целью – продолжение рода. Нерестовая икра занимает значительную часть веса рыбы (около 10–11% от общей массы) и именно в данный период достигает пика полезности и питательной ценности, что в суровом климате Дальнего Востока с катастрофической ограниченностью ресурсов, помогало выжить местному населению.

В Европейской части России икра появилась только в XVII веке, с появлением дорог, по которым купцы тех времен привезли ее в столицу – Санкт-Петербург. Местная элита не сразу оценила вкусовые качества продукта, и она стала пищей бедных слоев населения. Со временем стала все шире подаваться на столы в среде простых людей. В XIX веке она стала неотъемлемой частью трапез дворянских семей, тогда этот продукт еще не был деликатесом и его ели по праздникам и будням и дворяне, и мещане, и прочие сословия. В XX веке, с приходом советской власти, икра также была любима людьми. Появились первые рыбоперерабатывающие заводы, а икру вместо сушки, варки и квашения начали солить.

В настоящее время икру можно встретить почти в каждом продуктовом магазине. Она доступна только среднему и высшему классу и производится в различных упаковках и расфасовках, разного происхождения и ценового уровня. Именно поэтому для потребителей важно качество продукта, который они приобретают на прилавках.

Основными поставщиками икры на данный момент являются Камчатский край, Сахалинская область, Хабаровский край и Приморский край. Место вылова лососевых рыб в Дальневосточном регионе на качество икры особо не влияет. Главное – соблюдение требований технологии производства: сроки извлечения ястыков из рыбы, плотность тузлука, сроки посола зерна, санитарная обработка производственных помещений и т.д. Соблюсти высокие гигиенические показатели оборудования и готовой продукции по силам крупным, современным предприятиям. Продукция большинства малых предприятий, частных изготовителей, как правило, не выдерживает требований, установленных СанПиН 2.3.2.1078-01 «Гигиенические требования безопасности и пищевой ценности пищевых продуктов» по микробиологическим показателям. [13, с. 256; 11]

Также существует проблема браконьерства водных биоресурсов. Надо отметить, что в России часто реализуется браконьерская икра, выработанная не в заводских условиях, а частным образом и, как правило, низкого качества. Так, например, для устранения признаков порчи икры существует способ ее промывке в чае и повторном посоле. При данных действиях икра приобретает хороший вид и запах, что позволяет ее реализовать, как качественный продукт. Только в Камчатском крае за 2020 год возбуждено 169 уголовных дел и изъято около 20 тонн икры. [2]

Производство соленой икры рыб лососевых пород является значимым для потребителей России и стран ближнего зарубежья, что неудивительно, ведь она давно занимает особое место. Она имеет уникальный вкус и множество полезных свойств, содержание белка достигает 28–38%, доля жира, содержащего большое количество полиненасыщенных кислот, лецитина и холестерина находится на уровне 9–13%. Лососевая икра также имеет в своем составе витамины групп А и D, а по питательной ценности превосходит многие продукты, в том числе мясо рыб. [9, с.203]

Икру лососевых рыб принято делить по переделу на зернистую и ястычную, а по упаковке – на бочковую и баночную. Ястычная икра менее популярна у потребителей. Качество зернистой икры рыб лососевых пород нормируется стандартами ГОСТ 1629–2015 «Икра лососевая зернистая в транспортной упаковке», ГОСТ 18173–2004 «Икра лососевая зернистая баночная» и ГОСТ 31794–2012 «Икра зернистая лососевых рыб».

Икру подразделяют на два сорта. К I-ому сорту относится икра от одного вида рыб, однородного цвета, икринки чистые, цельные, без сгустков крови, могут быть незначительное количество лопанца и незначительная вязкость. Важно учитывать, что икра нерки и кижуча может быть неоднородного цвета, а также с естественным привкусом горечи или остроты. Ко II-ому сорту относится икра с неоднородным цветом, наличием кусочков пленки, привкус горечи и остроты, нехарактерного для данного вида икры, смешанная икра разных видов рыб, а также слабые влажные икринки. [3,5,7]

В процессе хранения существует естественный процесс утраты качества. Продукт постепенно становится нежелательным или даже опасным для потребления. В случае с икрой это

может быть окисление липидов, ферментативное или не ферментативное потемнение, миграция или потеря влаги, развитие патогенной микрофлоры и т. д. Икра в ястыках практически стерильна, однако после гибели рыбы микроорганизмы довольно быстро проникают в ястыки, где создаются благоприятные условия для их развития.

Микрофлора свежесолённой икры представлена мезофильными палочковидными не спорообразующими бактериями и кокками. Наиболее распространены *Escherichia coli*, *Proteus vulgaris*, *Ps. fluorescens*, *Bacillus mycodides*, *Bac. circulans*, *Bac. mesentericus*, *Micrococcus scandinavicus*, *Sarcina lutea* и др. Главными возбудителями порчи икры являются бактерии группы кишечных палочек и близкие к ним по семействам *Bacterium lactis aerogenes*, *Bact. Rubber*, *P fluorescens lig* и др. Они вызывают скисание икры. Кокки и микроскопические грибы способствуют ухудшению вкусовых качеств.[1]

Также, многие микроорганизмы обладают способностью активно разлагать белки и липиды и вызывать глубокие изменения в органолептических показателях и порчу икры при хранении. Для предотвращения микробиальной порчи применяют антисептики, проблема применения которых в настоящее время особенно остра.

Целью данной работы является анализ применения различных консервантов для производства лососевой зернистой солёной икры. Посолом икры в России начали заниматься около 100 лет назад и на протяжении всей истории производства предлагались и использовались большое количество пищевых добавок и консервантов.

Одними из первых антисептиков при производстве икры были бура и борная кислота. Их использовали в соотношении 3–5 граммов на 1 килограмм икры. Борная кислота и бура схожи по биохимическому поведению. Оба вещества быстро и полностью всасываются и медленно выводятся из организма. Поэтому при длительном поступлении, например с пищевыми продуктами, можно ожидать накопления борной кислоты в организме. Токсиколого-гигиеническая оценка показывает, что средняя летальная доза борной кислоты составляет 1–5 граммов на 1 килограмм массы тела. Острые отравления борной кислотой и бурой нередки даже при наружном применении. Прием 0,5 граммов борной кислоты в течение 3–70 дней приводит к разного рода расстройствам здоровья. В настоящее время борная кислота и бура из-за своей токсичности почти не применяются для консервации пищевых продуктов. [4,8]

В соответствии с ГОСТ 18173–72 «Икра лососевая зернистая баночная» стали применяться сорбиновая кислота и уротропин. Сорбиновая кислота разрешена во всех странах мира по настоящее время для консервации многих пищевых продуктов. Она применяется во всех действующих стандартах, применяемых для производства солёной зернистой икры. Разрешенные максимальные количества составляют 0,1–0,2 % от массы икры. Вследствие несомненной гигиенической безопасности повсюду в мире наблюдается тенденция использования сорбиновой кислоты вместо других, опасных и менее проверенных консервантов. [6; 8; 10, с.252]

Также по ГОСТ 1629–55 «Икра зернистая лососевая» уротропин (гексаметилентетрамин) использовался как альтернатива буры. В настоящее время уротропин запрещен для использования консервации пищевых продуктов на территории Российской Федерации и многих стран. В процессе хранения икры и в организме человека, уротропин разлагается на аммиак и формальдегид, который является сильно токсичным веществом. Он взаимодействует с аминокислотами и белками, а также нарушает усвоение витаминов. В соответствии с ГОСТ 18173–2004 «Икра лососевая зернистая баночная» использование уротропина для консервации икры разрешено только для экспорта. [5,6,8]

Бензойная кислота (бензоат натрия) пришла на смену уротропину. В настоящее время она разрешена для производства икры в соответствии с ГОСТ 1629–2015 «Икра лососевая зернистая в транспортной упаковке», ГОСТ 18173–2004 «Икра лососевая зернистая баночная». Ежедневный прием человеком 1 г бензойной кислоты в течение 90 дней, или 12 г в течение 14 дней не приносит вреда здоровью. Бензойная кислота и бензоат натрия давно разрешены в большинстве стран для консервирования многих пищевых продуктов. Предельно допустимые концентрации составляют от 0,15 до 0,25%. [5; 8; 10, с. 253]

Последним из нововведённых антисептиков является пищевая добавка Варэкс-2. Ее можно использовать с ГОСТ 31794–2012 «Икра зернистая лососевых рыб». В икре его концентрация составляет порядка 0,6 % от массы икры. Состав пищевой добавки является коммерческой тайной и не прописан в стандарте или других документах. Единственным известным компонентом является сорбиновая кислота, которая по предельно допустимой концентрации (ПДК) не должна превышать 0,2% от массы икры. [7, 8, 12 с. 42–44]

Также производят икру без добавления консервантов, но при данных условиях икра может храниться только в течение двух месяцев, что не соответствует желаниям производителей, поэтому ее производят в малых количествах.

Для сравнения достоинств и недостатков использования тех или иных антисептиков в таблице приведена сравнительная характеристика различных консервантов, используемых при производстве зернистой лососевой соленой икры.

Таблица

Сравнительная характеристика различных консервантов, используемых при производстве икры

Показатели		Бура и борная кислота	Сорбиновая кислота и уротропин (гексаметилентетрамин)	Сорбиновая кислота	Сорбиновая кислота и бензойная кислота	Варэкс-2
Доставка						
Стандарты, в соответствии с которыми, разрешено использование консерванта или пищевой добавки		В настоящее время запрещен для использования	ГОСТ 18173–2004 (Используется только для экспорта)	ГОСТ 1629–2015	ГОСТ 18173–2004, ГОСТ 1629–2015	ГОСТ 31794–2012
Дозировка консервантов или пищевой добавки, не более		Бура и борная кислота: 3 г/кг	Сорбиновая кислота: 1 г/кг уротропин: 1 г/кг	Сорбиновая кислота: 2 г/кг	Сорбиновая кислота: 1 г/кг Бензойная кислота: 1 г/кг	Пищевая добавка Варэкс-2: 6 г/кг (в том числе сорбиновая кислота: 2 г/кг)
Массовая доля поваренной соли, %		4,0–6,0 (1 сорт) 4,0–8,0 (2 сорт)	4,0–6,0 (1 сорт) 4,0–7,0 (2 сорт)	3,0–6,0 (1 сорт) 3,0–7,0 (2 сорт)	От 3,0 до 7,0 в соответствии с ГОСТ	3,0–5,0
Виды упаковки, допускаемые при использовании данного консерванта или пищевой добавки		Деревянные бочки, металлические банки, стеклянные банки	Металлические банки, стеклянные банки	Пакеты многослойные полимерные, мешки-вкладыши пленочные, контейнеры и ведра из полимерных материалов	Металлические банки, стеклянные банки, пакеты многослойные полимерные, мешки-вкладыши пленочные, контейнеры и ведра из полимерных материалов, деревянные бочки	Металлические банки, стеклянные банки, деревянные бочки, полимерные ведра и контейнеры
Фасовка в потребительскую тару, при использовании данного консерванта или пищевой добавки		Не допускается	Производится в потребительской таре	Допускается в течение 1 месяца	Допускается в течение 1 месяца, либо производится в потребительской таре	Допускается в течение 8 месяцев, либо производится в потребительской таре
Срок хранения	В транспортной таре	Нет данных	Не допускается	8 месяцев при температуре от -4 до -6 С; 12 месяцев при температуре не выше -18 С; 14 месяцев при температуре не выше -25 С	8 месяцев при температуре от -4 до -6 С; 12 месяцев при температуре не выше -18 С; 14 месяцев при температуре не выше -25 С	8 месяцев, при температуре от -4 до -6 С
	В потребительской таре	Нет данных	12 месяцев при температуре от -4 до -6 С	Не допускается	12 месяцев при температуре от -4 до -6 С	12 месяцев при температуре от 2 до 4С в розничной сети или от -4 до -6 С на оптовых складах

Как видно из таблицы и приведенной выше информации использование таких консервантов как бора, сорбиновая кислота и смесь сорбиновой кислоты и уротропина не является целесообразным, т. к. имеет ряд недостатков (запрещены для использования, запрещена фасовка в потребительскую тару или производство только в потребительской таре и далее). Лучшими себя показали смесь бензойной и сорбиновой кислот, а также пищевая добавка Варэкс-2.

В последнее время начали изучать влияние фосфатов на сохранение качества икры. Одним из них является Carnal 2110 торговой марки «Будехайм». На базе ОАО «Озерновский рыбоконсервный завод № 55» были проведены опыты при производстве лососевой зернистой соленой икры. На их основании был сделан вывод, что качество икры, приготовленной с использованием фосфата Carnal 2110, было достаточно стабильно на протяжении 12 месяцев. Внешний вид, органолептические, физико-химические и микробиологические показатели остались в норме. Это дает право говорить, что использование фосфатов при производстве икры может в будущем подробно изучено и успешно использовано на практике. [1]

Таким образом, в настоящее время только два антисептика (смесь сорбиновой кислоты и бензойной кислоты, пищевая добавка Варэкс-2) в большей степени соответствуют желаниям производителей, покупателей, а также государства. Технологии в пищевой промышленности не стоят на месте и с каждым годом предлагаются, изучаются все больше веществ, способных сохранять качество пищевых продуктов, а также соответствовать множеству требований.

1. Алимов Н. А., Ефимова М. В., Кузьмичев Ю. В., Патик Н. С., Смирнова А. Е., Урушадзе Д. С. Исследование качества икры лососевой зернистой, приготовленной с применением фосфатов // Вестник камчатского государственного технического университета. – 2014. – №28. – С. 49-55.

2. В УМВД России по Камчатскому краю подвели итоги операции «Путина – 2020» // Управление МВД России по Камчатскому краю [Электронный ресурс]. – URL: <https://41.xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/21772053/> (дата обращения: 4 марта 2021 г.).

3. ГОСТ 1629–2015 Икра лососевая зернистая в транспортной упаковке. Межгосударственный стандарт

4. ГОСТ 1629–55 Икра зернистая лососевая. Государственный стандарт союза ССР

5. ГОСТ 18173–2004 Икра лососевая зернистая баночная. Межгосударственный стандарт

6. ГОСТ 18173–72 Икра лососевая зернистая баночная. Государственный стандарт союза ССР

7. ГОСТ 31794–2012 Икра зернистая лососевых рыб. Межгосударственный стандарт

8. Консерванты в пищевой промышленности // НПО Альтернатива [Электронный ресурс]. – URL: <https://alternativa-sar.ru/tehnologu/pishchevye-dobavki-i-ingredienty/lyuk-e-yager-m-konservanty-v-pishchevoj-promyshlennosti> (дата обращения: 30 марта 2021 г.).

9. Королёв А. А. Гигиена питания: учеб. для вузов М.: Академия, 2014. 543 с.

10. Поздняковский В. М. Гигиенические основы питания, безопасность и экспертиза пищевых продуктов: учебник. 5-е изд., испр. и доп. изд. – Новосибирск: Сибирское унив. изд-во, 2007. – 455 с.

11. Постановление “О введении в действие санитарных правил”. Гигиенические требования безопасности и пищевой ценности пищевых продуктов: СанПиН 2.3.2.1078-01 от 14 ноября 2001 г.

12. Природно-ресурсный потенциал региона: современное состояние, охрана, промысловое и техническое использование: материалы межрегион. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых, Петропавловск-Камчатский: КамчатГТУ 23–25 марта 2010 г. 192 с.

13. Родина Т. Г. Товароведение и экспертиза рыбных товаров и морепродуктов: учеб. для вузов. – Москва: Академия, 2007. – 400 с.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ, ПОРЯДОК РАСЧЕТА И УЧЕТ ОТДЕЛЬНЫХ ЕЕ ВИДОВ

И.Д. Берещенко
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Оплата труда в современном мире играет главную роль в жизни каждого работника. Заработная плата – главная и основная статья личного дохода, средство воспроизводства и повышения уровня благосостояния его самого и его семьи. Одним из ключевых вопросов учета на предприятии и в любой организации является заработная плата. От правильности начисления заработной платы и страховых взносов зависит работоспособность и мотивация сотрудников к труду, их отношение к предприятию. В настоящее время законодательное регулирование оплаты труда претерпевает изменения. Необходимость бухгалтера самостоятельно следить за выходом новых нормативных документов о труде, за изменениями в учете заработной платы, изменениями в составе затрат, относящихся на себестоимость продукции, изменениями в налоговом законодательстве и выплатах за счет средств социального страхования дает неоспоримое преимущество перед другими бухгалтерскими компаниями.

Ключевые слова: *Заработная плата, учет рабочего времени, оплата труда, страховые взносы, сотрудники, бухгалтер, нормирование, выплаты, доплаты, минимальный размер оплаты труда.*

ORGANIZATION OF WAGES, THE PROCEDURE FOR CALCULATING AND ACCOUNTING FOR ITS INDIVIDUAL TYPES

Pay in the modern world plays a major role in the life of every employee. Wages are the main and main item of personal income, a means of reproduction and increasing the level of well-being of himself and his family. One of the key accounting issues in the enterprise and in any organization is wages. The efficiency and motivation of employees to work, their attitude to the enterprise depends on the correctness of the calculation of wages and insurance premiums. Currently, the legislative regulation of remuneration is undergoing changes. The need for an accountant to independently monitor the release of new regulatory documents on labor, changes in the accounting of wages, changes in the composition of costs related to the cost of production, changes in tax legislation and payments at the expense of social insurance funds gives an undeniable advantage over other accounting companies.

Keywords: *Salary, accounting of working hours, remuneration, insurance premiums, employees, accountant, rationing, payments, surcharges, minimum wage.*

Учет труда и заработной платы – один из наиболее важных и сложных участков работы бухгалтера.

Оплата труда в современном обществе играет ключевую роль в жизни каждого работника. Заработная плата – главная и основная статья личного дохода, средство воспроизводства и увеличения уровня благосостояния его самого и его семьи.

Заработная плата обеспечивает ряд гарантий сотрудникам (рис. 1)

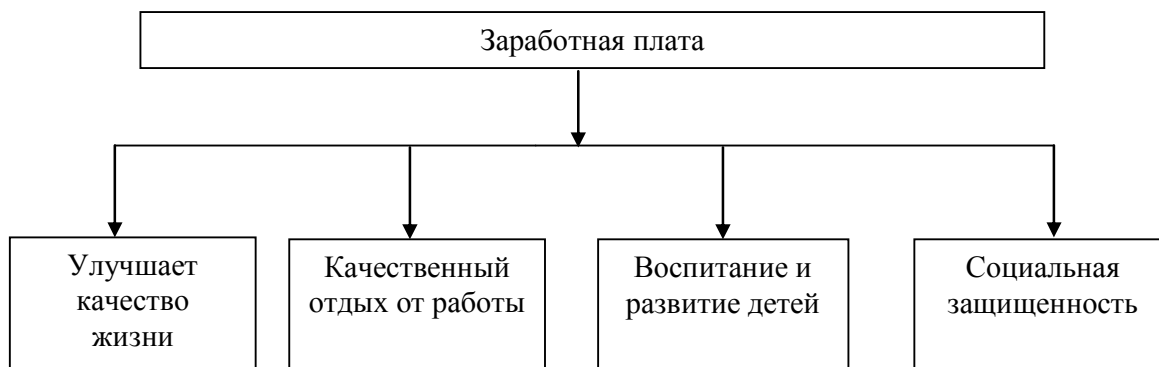


Рис. 1. Ряд гарантий работникам

На сегодняшний день, одним из ключевых вопросов учета на предприятии и в любой компании является заработная плата. Научная новизна работы состоит в выявлении зависимости работоспособности и мотивации сотрудников к труду от правильности начисления заработной платы и страховых взносов на предприятии. Учет расчета с персоналом по оплате труда регулируется приказом Минфина № 94н, на основе которого формируется рабочий план счетов.

Каждое предприятие формирует свой план счетов, согласно отраслевым особенностям организации, масштабами деятельности, организационно-правовой формой и структурой организации.

Каждое предприятие регулирует оплату труда посредством синтетического и аналитического учета:

- для организации синтетического учета применяется 70 счет «Расчеты с персоналом по оплате труда», на котором хранятся данные о премиях, пособиях и прочих выплатах;

- аналитический учет расчетов по оплате труда ведется на счете 70 по каждому работнику организации, где по каждому рабочему возможно получить информацию об окладе, премиях, больничных. Аналитический учет заработной платы с точки зрения ее состава может раскрываться в аналитике, открываемой к счетам учета затрат, по дебету которых заработная плата начисляется. Детализация аналитики зависит от целей, которое компания преследует.

Важность ведения синтетического и аналитического учета обуславливается тем, что дает возможность быстро получить информацию о расчетах с сотрудниками по заработной плате. Для ведения аналитического учета организации в праве открыть лицевой счет на каждого сотрудника.

Существует достаточное количество нормативных документов, регулирующих учет и контроль заработной платы на предприятии и в организации.

Документы в области бухгалтерского учета (рис. 2)

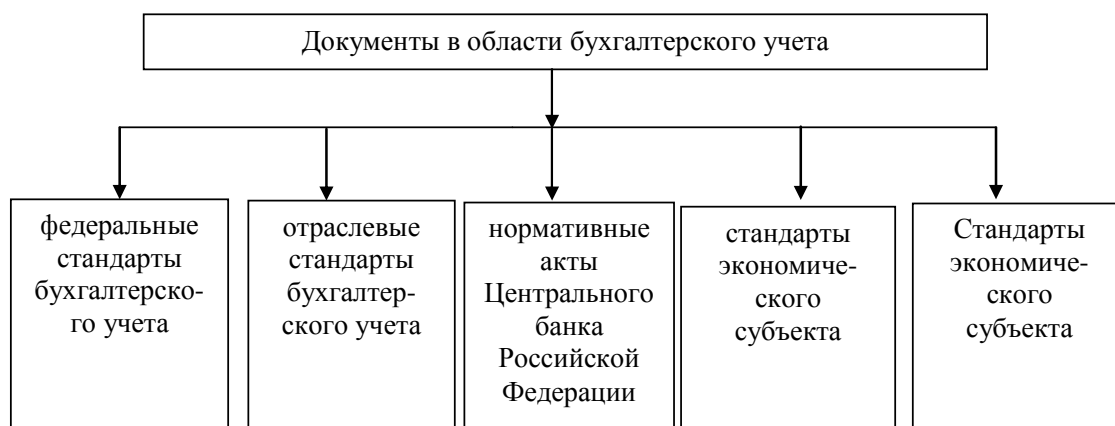


Рис. 2. Документы в области бухгалтерского учета

К федеральным стандартам в области регулирования оплаты труда относится Трудовой Кодекс РФ, Федеральный закон «О минимальном размере оплаты труда», Федеральный закон

от 29.12.2020 № 473-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который говорит об установлении минимального размера оплаты труда с 1 января 2021 года в сумме 12 792 рубля в месяц, закон РФ №4520-1 (ред. От 29.12.2020) «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» от 19.02.1993г., Приказ Минфина России от 06.05.1999 №33н «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Расходы организации" ПБУ 10/99» (ред. От 06.04.2015) и План счетов бухгалтерского учета. Эта нормативная база регулирует ведение бухгалтерского учета заработной платы на федеральном уровне. Данные документы обязательны для применения в каждой организации Российской Федерации.

Отраслевые стандарты устанавливают особенности применения федеральных стандартов в отдельных видах экономической деятельности. К этой категории можно отнести труд работников, занятых на работах с вредными и опасными условиями труда, их минимальным размер повышения оплаты труда составляет 4 процента тарифной ставки(оклада), установленной для различных видов работ с нормальными условиями труда.

К рекомендациям в области бухгалтерского учета можно отнести Инструкцию по применению плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организации, Инструкцию по заполнению трудовых договоров, трудовой книжки.

Учетная политика для целей бухгалтерского учета и учетная политика для целей налогового учета, должностные инструкции, Положение по оплате труда, коллективные договоры, трудовые договоры, а также график документооборота принято считать стандартами экономических субъектов.

В 2020 году были поправки в Налоговом кодексе – за период с января по ноябрь принято 34 федеральных закона, которые внесли изменения в статьи Налогового Кодекса. Была изменена глава 23 «Налог на доходы физических лиц»: введена прогрессивная шкала налогообложения НДФЛ. Взыскание налога на доходы физических лиц с процентов по вкладам в банках также претерпело изменение.

Поправки, устанавливающие повышенную ставку налога на доходы, превышающие установленный лимит, были внесены в НК РФ Федеральным законом от 23 ноября 2020 г. № 372-ФЗ (далее – Закон № 372-ФЗ). Они предполагают дифференциацию значений налоговой ставки по НДФЛ в зависимости от уровня доходов налогоплательщика. Так, к доходам в размере 5 млн руб. и меньше будет применяться ставка 13 процентов, а к доходам сверх 5 млн руб. – 15 процентов, с доходов, превышающих 5 млн руб., помимо суммы налога в размере 650 тыс. руб. (п. 1 ст. 224 НК РФ).

От правильного исчисления заработной платы зависит дальнейшее исчисление налога на доходы физических лиц, так как предприятие обязано его выплачивать в качестве налогового агента.

Для учета оплаты труда используется 70 счет «Расчеты с персоналом по оплате труда». По кредиту 70 счета отражаются начисления, а по дебету – налог на доходы физических лиц, а также другие удержания и выплаты. Бухгалтерские проводки по начислению зарплаты, удержаниям, начислениям налогов и страховых взносов принято делать в последнее число месяца, за который будет начислена заработная плата. Бухгалтерские проводки по выплатам зарплаты, уплате налогов и взносов обычно делают в день фактической выдачи денежных средств.

Что касается расчета заработной платы, мы наблюдаем изменения порядка определения минимального размера оплаты труда в 2021 году. Минимальный размер оплаты труда напрямую влияет на зарплату и другие выплаты – льготы, пособия. МРОТ – величина оплаты труда, ниже которой работник не может получить за месяц.

До 2021 года МРОТ рассчитывался исходя из потребительской корзины. По новым правилам МРОТ определяется по медианной зарплате. Это та величина заработной платы, при которой половина страны имеет доход выше данной величины, а оставшаяся половина – ниже.

С 1 января 2021 года МРОТ составляет 12 792 рубля.

За отработанный месяц величина зарплаты не может быть ниже этой суммы. В случае, если работник по итогам месяца получил зарплату ниже МРОТ, он имеет право обратиться в трудовую инспекцию. Однако существует ряд исключений, когда работник получает зарплату ниже МРОТ. Это возможно при трудоустройстве на неполную ставку или больничном, когда работник не выполнил норму времени.

Таким образом, оплата труда является актуальным вопросом современности по причине того, что затрагивает и трудовые отношения, и отношения по уплате налогов и сборов. Совер-

шенствование форм и систем оплаты труда, организация эффективного учета отработанного времени и оплаты труда наемных работников обеспечивает рост производительности труда, уменьшает потери рабочего времени и расходов на оплату простоев, что как следствие ведет к улучшению финансовых результатов деятельности и укрепления финансового состояния компании.

1. О бухгалтерском учете: федеральный закон от 06.12.2016 № 402-ФЗ (в ред. от 28.11.2018) [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/

2. Приказ Минфина РФ от 29.07.1998 № 34н (ред. от 24.12.2010) «Об утверждении Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации»

3. Трудовой кодекс Российской Федерации: часть третья от 30.12.2001 №197-ФЗ (ред. от 30.04.2021) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/260a036bec7af3b127c5938651d28daa01f1c36/ (дата обращения 20.05.2021)

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 334.7

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА: РОССИЙСКИЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

А.Ю. Берсенева

бакалавр

К.В. Смицких

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В данной статье освещается сущность социального предпринимательства. Основными характеристиками социального предпринимательства являются: обязательная приоритетность социальной миссии; адресность деятельности; смешанные источники финансирования; двойственность в оценке эффективности; ограниченное распределение прибыли. Проведён сравнительный анализ российского и зарубежного опыта по поддержке развития социальных предприятий. Рассматриваются различные школы и методы изучения данного вида деятельности.

Ключевые слова: социальное предпринимательство, зарубежный опыт, поддержка, социальное предприятие, развитие.

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF SOCIAL ENTREPRENEURSHIP: RUSSIAN AND FOREIGN EXPERIENCE

This article covers the field of such type of activity as social entrepreneurship. The main characteristics of social entrepreneurship are mandatory priority of the social mission, targeting of activities, mixed sources of funding, ambivalence in evaluating effectiveness, limited profit sharing. The comparative analysis of Russian and foreign experience in supporting the development of social enterprises is carried out. Various schools and methods for studying this type of activity are considered.

Keywords: social entrepreneurship, foreign experience, a support, social enterprise, development.

В последнее время социальное предпринимательство - одна из наиболее широко обсуждаемых тем. Это направление деятельности как в России, так и в мире получает все большую актуальность и распространение. Социальное предпринимательство – это особый вид социально ориентированной экономической деятельности, который несет не только коммерческий, но

и общественный характер, одновременно затрагивая интересы населения, органов власти, а также субъектов предпринимательской деятельности.

В современных условиях, когда все социально-экономические процессы тесно взаимосвязаны. Последствия непродуманных, но в чем-то выгодных бизнесу решений напрямую и пагубно могут повлиять на благополучие общества в целом. Эффективность предпринимательства и его развития должны рассматриваться не просто как результат определенной деятельности субъектов хозяйствования, но и как результат взаимодействия их интересов, проявляющийся в долгосрочном периоде во всех сферах социально-экономической жизни общества.

Таким образом, в исследовании социального предпринимательства не следует рассчитывать на применение одного подхода, необходимо использовать комплексный подход, рассматривать тему с совершенно разных сторон.

Социальное предпринимательство сочетает в себе социальную направленность деятельности и предпринимательский подход. Это бизнес-решение социальной проблемы, баланс социальных целей и коммерческой составляющей, где деньги – не цель, но средство достижения этих социальных целей, позволяющее предпринимателю оставаться устойчивым и независимым.

Однако, из этого определения может возникнуть следующий вопрос: в чем заключается различие между социальным предпринимательством и благотворительностью?

Для успешной реализации любого бизнес-проекта, как коммерческого, так и социального, необходима финансовая устойчивость предприятия в социальном предпринимательстве, и этот критерий является основополагающим. Только при этом условии социально ориентированный бизнес отличается от традиционной благотворительности.

Что касается нормативно-правового регулирования социального предпринимательства в России, то здесь можно обратиться к Федеральному закону от 24 июля 2007 года № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» (с внесением правок в последнюю редакцию от 30.12.2020), который гласит, что:

Социальное предпринимательство – предпринимательская деятельность, направленная на достижение общественно полезных целей, способствующая решению социальных проблем граждан и общества и осуществляемая в соответствии с условиями, предусмотренными частью 1 статьи 24 настоящего Федерального закона;

Социальные предприятия – субъекты малого и среднего предпринимательства, осуществляющие деятельность в сфере социального предпринимательства.

Для получения статуса «Социальное предприятие» организация должна осуществлять предпринимательскую деятельность, относящуюся к одной из следующих категорий:

Обеспечивается занятость не менее 50% определенных категорий граждан (инвалиды, малоимущие граждане, беженцы, пенсионеры и другие), доля расходов на оплату лиц которых составляет не менее 25% от фонда оплаты труда;

Продвижение продуктов, которые производятся определенными категориями граждан, а также доля полученной прибыли от реализации данной продукции составляет не менее 25%;

Производство товаров (работ, услуг) предназначается для граждан, отнесенных к категориям социально уязвимых;

Деятельность должна быть направлена на достижение общественно полезных целей и решение социальных проблем общества.

Российский опыт ведения социального предпринимательства достаточно богат, вот примеры нескольких социальных предприятий.

1. Национальная социальная инициатива

В сфере образования организуют присмотр и уход за ребенком дошкольного возраста, получение общего образования, получение дополнительного образования для школьника; в сфере здравоохранения – получение амбулаторной медицинской помощи, получение плановой стационарной помощи, получение высокотехнологичной медицинской помощи; социальная защита – трудоустройство через Центр занятости, получения ТСР (технические средства реабилитации) для человека с ОЗВ, обеспечение ухода на дому пожилому человеку, получение пособия на ребенка.

2. Фонд региональных социальных программ «Наше будущее»

Развитие социального предпринимательства, выступает в качестве социального предпринимателя. Фонд ведет работу по поиску наиболее перспективных инновационных идей и проектов, их эффективной реализации на практике, а также адаптации западных технологий соци-

ального предпринимательства к российским условиям. В год реализуются около 13-15 различных программ.

3. Центр инноваций социальной сферы «Мой бизнес»

Центр инноваций социальной сферы предоставляет комплексную поддержку по сопровождению инновационных социально-предпринимательских проектов региона, информирует социальных предпринимателей и физических лиц по вопросам начала ведения собственного дела в социальной сфере и ведения бизнеса. Также консультирует по мерам государственной поддержки СП, обеспечивает информационно-методическое и консультационное сопровождение субъектов, организует и проводит бесплатные образовательные мероприятия по развитию компетенций в области СП.

Что самое «приятное» то это то, что все услуги Центра инноваций социальной сферы оказываются на бесплатной основе, он оказывает нефинансовую поддержку предпринимателей.

В настоящее время в США и Европе выделяют четыре подхода к изучению и организации социального предпринимательства. Несмотря на то, что данные подходы часто смешиваются в процессе изучения и обсуждения социального предпринимательства, они раскрывают различные точки зрения и исследовательские предпочтения. *1. Школа социальных инноваций*

Данная школа ориентирована на поиск новых способов решения социальных проблем. Она фокусируется на социальных предпринимателях и рассматривает их как личности, которые решают социальные проблемы и удовлетворяют социальные потребности с использованием инноваций.

Школа социальных инноваций основана на позаимствованных из сферы изучения коммерческого предпринимательства знаниях о поиске, оценке и использовании имеющихся возможностей. Однако в случае социального предпринимательства эти возможности совпадают с социальными потребностями и удовлетворяются с применением инновационных средств. Основным объектом исследования Школы социального предпринимательства является некоммерческое предприятие, которое получает прибыль при выполнении социальной миссии. Также, школа продвигает идею бизнес-методов, используемых в коммерческом предпринимательстве, как успешного способа повысить эффективность и гибкость некоммерческих организаций.

2. Школа социального предпринимательства

Данная школа оперирует понятийным аппаратом, который используется при анализе коммерческого предпринимательства и определяет предпринимательство как процесс создания и управления организациями. *3. Подход EMES*

EMES – это исследовательская сеть, которая была основана в 1996 году. Основная цель – причины появления и процесс развития социальных предприятий. Как и в Школе социального предпринимательства, объектом исследования является предприятие. Согласно подходу EMES, социальное предприятие организуется группой граждан, имеет явную цель принести пользу сообществу и обладает высокой степенью автономии. В целом, предприятия социально-предпринимательской деятельности, согласно этому подходу, относятся к одному из следующих типов: ассоциация, кооператив, взаимная организация или фонд.

4. «Британский подход».

«Британский подход» – это разработка лейбористской партии Великобритании, которая после прихода к власти активно пыталась стимулировать партнерские отношения между гражданским обществом, государственным и частным сектором. С целью стимулирования развития социальных предприятий по всей стране, была создана Коалиция социальных предприятий, а также подразделение социальных предприятий в Министерстве торговли и промышленности. Министерство определило социальное предприятие как состоящее из «предприятий с преимущественно социальными целями, излишки которых преимущественно реинвестируются для этой цели в бизнесе или обществе, а не обусловлены необходимостью максимизировать прибыль для акционеров и владельцев». С 2006 года все вопросы социального предпринимательства находятся в ведении министерства третьего сектора, занимающегося развитием социального сектора посредством улучшения доступа к финансовым источникам и совершенствования правовой базы. В отличие от подхода EMES, при котором предоставляемые товары и услуги имеют ключевое значение для социальной миссии предприятия, «британский подход» не предполагает такой прямой взаимосвязи.

Несмотря на отличия в подходах, между ними нет строгих границ, и любая попытка классифицировать предприятия в соответствии с различными подходами отчасти субъективна.

Зарубежный опыт ведения социального предпринимательства также достаточно разнообразен.

1. Specialisterne (2008)

Основателем данного социального предприятия является Торкил Сонне, страна – Дания. Данная организация занимается трудоустройством взрослых аутистов. Их учат консультированию в IT и телекоммуникации. Формирование рабочих профилей занимает 6 месяцев.

Specialisterne располагается в 12 странах и является партнером местных компаний четырех стран.

Цель организации – 1 000 000 рабочих мест для аутистов в мире.

2. Bakers in Training (США)

Основатель – Жасмин Родригес. Организация занимается трудоустройством, обучением и социальной адаптацией женщин-иммигранток на базе пекарни.

65% доходов компания получает от продажи хлебных изделий, 35% - гранты и пожертвования.

3. Delancey Street Foundation (США)

Компания занимается реабилитацией бывших заключенных, их специализацией, обучением и профподготовкой. Результат: 7 коммун в США, 12 видов бизнеса, более 18 000 успешных выпускников и 0% государственного финансирования.

Современное экономическое пространство нуждается в развитии инструментов и механизмов продвижения социального бизнеса, нацеленного на решение или смягчение социальных проблем общества и повышение качества жизни населения.

Активизация развития производства товаров и оказания услуг социальноориентированных предприятий является одним из условий решения актуальных социальных проблем российских и мировых организаций, предоставления социальных благ, направленных на удовлетворения потребностей населения.

Под социально-ориентированными предприятиями следует понимать хозяйствующие субъекты, деятельность которых связана с производством продукции, оказанием услуг, выполнением работ в целях получения дохода и прибыли, которая нацелена на удовлетворение социальных потребностей общества и решение социальных проблем.

Социальное предпринимательство рассматривается как важный механизм рыночной экономики для решения острых социальных проблем. На сегодняшний день популярность социального предпринимательства только набирает обороты. С точки зрения законодательного акта социальное предпринимательство идет в правильном направлении. Эффективное использование информационной инфраструктуры позволит осуществлять взаимодействие органов власти, представителей предпринимательства и населения. Это может стать одной из основных опор экосистемы социального предпринимательства.

1. Терентьева Т. В. Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР: электронное учебное пособие. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2020.

2. Дорошенко С. В., Шеломенцев А. Г. Предпринимательская экосистема в современных социоэкономических исследованиях // Журнал экономической теории. – 2017. – № 4. – С. 212–221.

3. Федеральный закон от 26 июля 2019 г. № 245-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» в части закрепления понятий «социальное предпринимательство», «социальное предприятие». [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72232770/>

4. Караасланян Ж. SEE Circle: Формируем предпринимательскую экосистему [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.luys.am/ru/content/view/Inn-news135>

5. Диковицкая Д. В. Анализ подходов к изучению социального предпринимательства // Инновационное развитие экономики: тенденции и перспективы. – 2019. – Т. 1. – С. 51–58.

6. Скудалова О. В. Развитие услуг социально-ориентированных предприятий на основе механизма государственно-частного партнерства: дис. ...канд. экон. наук. – Санкт-Петербург, 2017. – 157 с.

7. Смицких К. В., Титова Н. Ю., Шумик Е. Г. Модель динамической эффективности развития социального предпринимательства в условиях циркулярной экономики // Этап: экономическая теория, анализ, практика. – 2020. – № 5. – С. 75–86.

ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛИЗИНГА

С.Э. Бродер
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Рынок лизинга в России развивается, и лизинг становится популярным и выгодным инструментом для финансирования обновления основных средств предприятий. Уровень конкуренции становится особенно высоким, что позволяет как развивать данный рынок, так и создать высокую рыночную концентрацию. Выделяется ряд проблем и особенностей в связи с недавним появлением инструмента лизинга в России.

Ключевые слова и словосочетания: лизинг, лизинговый портфель, объем нового бизнеса, конкуренция на рынке лизинга, ведущие сегменты российского рынка лизинга, проблемы российского рынка лизинга.

PROBLEMS AND CHARACTERISTICS OF RUSSIAN LEASING MARKET

Russian leasing market is hectically developing. Leasing becomes more popular and beneficial way to finance new company equipment. Greater competition both develops the market and leads to higher market concentration. There is a number of problems and peculiarities due to recent leasing appearance in Russia..

Keywords: leasing, leasing portfolio, new business value, leasing market competition, leading segments of Russian leasing market, Russian leasing market problems.

Популярность лизинга в настоящее время стремительно возрастает. Данный инструмент финансирования обновления основных фондов, имея преимущества перед традиционной покупкой или кредитованием начинают применять все больше предприятий. В связи с развитием рынка лизинга количество компаний, предоставляющих данный вид услуг увеличивается, конкуренция возрастает, а соответственно и расширяется спектр предложений и особых условий заключения сделок, а также появляются проблемы в данной области, которые необходимо сформулировать для того, чтобы компании смогли верно принимать решения в сложившихся условиях. Таким образом, изучение особенностей рынка лизинга является актуальным. Целью данного исследования является определить состояние рынка лизинга в России. Задачами исследования являются:

- определение современных тенденций развития рынка лизинга;
- рассмотрение динамики российского рынка лизинга;
- обозначение ведущих сегментов лизинга в России;
- формулирование проблем рынка лизинга

Лизинговая деятельность в России и в мире в настоящее время определяется двумя основными тенденциями: мировая экономическая и финансовая глобализация и рост конкуренции.

С каждым годом происходит развитие рынка оборудования, а лизинг продолжает оставаться выгодной формой финансирования. Конкуренция в сфере лизинга растет, и компании для того, чтобы устоят в непростых условиях ищут новые способы развития. Например, происходит дифференциация продуктов, возникновение дополнительных услуг, объединение компаний и другие.

Исходя из двух ведущих тенденций возникают новые направления действий компаний на рынке, которые также формируют его особенности [1]:

- специализация или фокусирование на определенных продуктах, углубленное изучение определенных рынков, что позволяет предложить наиболее выгодные продукты;

- консолидация или объединение компаний, в результате которого они могут финансировать свою деятельность общими активами;
- образование стратегических союзов для облегчения возможности функционирования на некоторых рынках, путем создания совместной инфраструктуры для обеспечения значительной выгоды для участников. В данные союзы могут быть включены лизинговые компании, поставщики, лизингополучатели, инвесторы, финансовые и прочие посредники;
- выход малых банков в сферу аренды оборудования, как способ диверсификации деятельности и поиска новых конкурентных преимуществ;
- создание программ продаж в виде предложений особых выгодных условий подля лизингу какого-либо определенного вида оборудования;
- развитие операционного лизинга в связи с быстрым развитием рынка оборудования, так как многие компании не выкупают оборудование полностью, а прибегают к оперативному лизингу на определенный срок;
- секьюритизация активов – реализация части активов лизинговых компаний на рынке с помощью выпуска ценных бумаг.

Для определения состояния рынка лизинга в России следует рассмотреть его динамику по объему нового бизнеса и по объему лизингового портфеля. Изменение по объему нового бизнеса рынка лизинга подразумевает количество новых договоров лизинга, заключенных компаниями в тот или иной год рассматриваемого периода. Изменение рынка лизинга по объему лизингового портфеля показывает какое количество договоров лизинга действовало в тот или иной год рассматриваемого периода.

Согласно данным анкетирования лизинговых компаний, предоставленных рейтинговым агентством «Эксперт РА» [2], общая ситуация на рынки лизинга представлена на рис. 1.



Рис. 1. Динамика российского рынка лизинга 2016-2019 по объему нового бизнеса

Исходя из диаграммы видно, что рынок возрстал с 2016 года по 2019 год, темп роста был нестабильным. Однако, в 2020 году наблюдается упадок ранка лизинга на 6%. Объяснением является экономический кризис, которому подверглась экономика в 2020 году в связи с пандемией. Однако следует отметить, что данное снижение не является критичным, показатель не упал ниже уровня 2018 года.

Динамика рынка лизинга по объему лизингового портфеля представлена на рис. 2.

Динамика российского рынка лизинга 2016–2020 г.г.
по объему лизингового портфеля

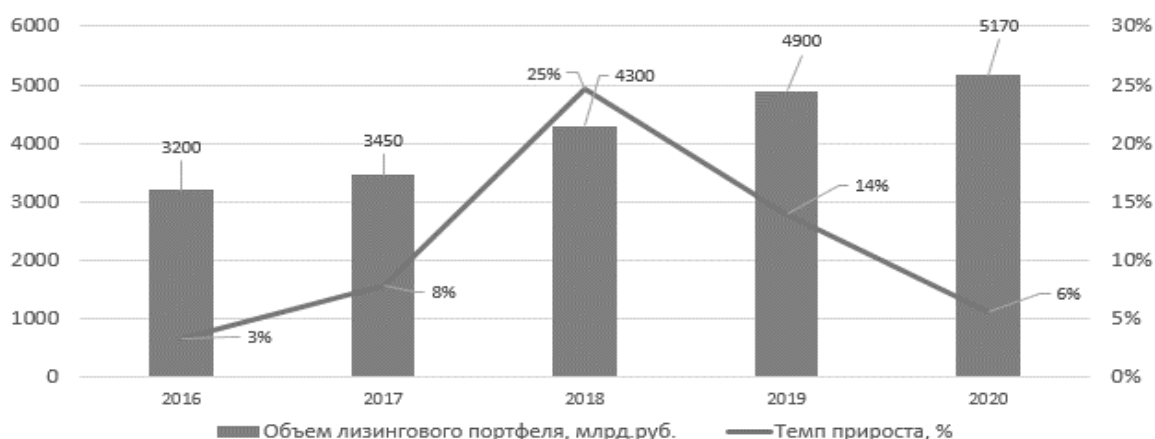


Рис. 2. Динамика российского рынка лизинга 2016–2019 по объему лизингового портфеля

Спада объема лизингового портфеля в отличие от снижения объемов нового бизнеса в 2020 году не происходит. Это говорит о том, что в 2020 году продолжают действовать договоры лизинга, заключенные ранее. На данном графике наблюдается рост лизингового портфеля с 2016 года в разных темпах. Несмотря на кризис 2020 года компании не потеряли базу получения доходов, а даже нарастили ее. Но следует отметить, что качество лизингового портфеля ухудшится, однако, компании применяют меры по реструктуризации лизинговых договоров, тем самым смягчая последствия кризиса. Например, в апреле 2020 года предоставлялись возможности отсрочить платежи или в период действия карантинных ограничений выплачивать лишь 50 процентов от суммы ранее установленного платежа. Это позволило лизингополучателям восстановить свое финансовое положение без лишней финансовой нагрузки, а лизингодателям получить выплаты немного позже, при этом не потеряв клиентов из-за временных трудностей.

Согласно данным рейтингового агентства «Эксперт РА» можно выделить 10 ведущих сегментов в сфере лизинга [2]. На рисунке 3 наглядно представлены изменения в данных сегментах за 2019–2020 годы.



Рис. 3. Ведущие сегменты лизинга по объему нового бизнеса

Спектр сегментов, которые обслуживают лизинговые компании достаточно широкий. Ведущими сегментами являются грузовой и легковой автомобильный транспорт. Несмотря на падение продаж автомобилей в 2020 году, которые согласно данным Ассоциации Европейского Бизнеса снизились на 9,1% [3], лизинг легковых автомобилей показывает рост в 6%. Данный рост в основном приходится на второе полугодие 2020 года, так как были ослаблены многие ограничения, связанные с пандемией Covid-19, и возобновлены многие торговые операции.

Аналогичная ситуация происходит в сегменте строительной и дорожно-строительной техники, сельскохозяйственной техники, а также оборудования для металлообработки. В остальных сферах наблюдается спад, что опять же связано с непростой эпидемиологической обстановкой в 2020 году. Однако, следует отметить, что спад произошел не сильный, так как компании пытались справиться с кризисной ситуацией, приобретая оборудование в лизинг, так как данный способ оказывался для них наиболее выгодным.

Согласно результатам выборочного обследования деловой активности организаций, осуществляющих деятельность в сфере финансового лизинга, проведенного службой государственной статистики, было выделено шесть факторов, отрицательно влияющих на деятельность организаций в сфере финансового лизинга.

Таблица

Факторы, отрицательно влияющие на деятельность организаций в сфере финансового лизинга [4 с. 308; 5 с. 592]

В % от общего числа организаций

Фактор	2015	2019
Конкуренция	41,50	47,30
Высокий процент коммерческого кредита	83,40	43,20
Недостаток финансовых средств	20,90	30,80
Существующий уровень налогообложения	19,70	27,30
Сложность с получением кредита	16,70	24,30
Несовершенство нормативно-правового регулирования лизинговой деятельности	28,60	13,80

Проблема конкуренции со стороны организаций, осуществляющих лизинговую деятельность выходит на первый план, так как в 2019 году ее значимость отметили 47,30 процентов опрошенных, и с момента 2015 года число компаний считающих данную проблему особо актуальной возросло. Конкуренция в лизинговом бизнесе с каждым годом становится все более агрессивной. В значительной степени это связано с освоением компаниями с государственным капиталом, ранее специализирующимися на крупных инфраструктурных проектах, розничного сегмента лизингового рынка, считавшегося полем для развития частных компаний. Так как компании с прямым или косвенным государственным участием имеют доступ к более дешевым источникам финансовых ресурсов, ценовой фактор используется ими как основной аргумент в конкурентной борьбе. Общее снижение лизинговых ставок оказывает негативное влияние, в первую очередь, на небольшие частные лизинговые компании, в целом способствуя повышению рыночной концентрации [6].

Предприятия ищут решения проблем в сфере растущей конкуренции. Для потребителей данная тенденция является благоприятной, так как возникает больше новых привлекательных условий для них. Например, компании помимо сдачи оборудования в лизинг оказывают дополнительные услуги, связанные с лизингом. Для того, чтобы компании продолжили функционировать в условиях конкуренции необходимо просчитывать возможные риски при принятии решений.

Следует отметить, что проблема высокого процента коммерческого кредита зависит от экономической ситуации в стране в целом. Ранее данная проблема находилась на первом месте по актуальности, но сейчас ее влияние значительно снижается. Это говорит о том, что среди всех вариантов по обновлению основных фондов предприятия лизинг выходит на позиции более выгодных, поэтому проблема высокого процента коммерческого кредита постепенно снижается и уже не ощущается так остро, как четыре года назад. Но тем не менее данная проблема остается и компании решают ее посредством новых предложений на рынке лизинга, которые будут выгодными для клиента, тем самым также разжигая и конкуренцию.

Проблемой, которая стала третьей по значимости в последнее время является недостаток финансовых средств. Особенно важно отметить, что проблема часто заключается именно в отсутствии собственных средств у лизингополучателя, так как данный критерий используется для оценки его кредитоспособности, а также позволяет оценить дельнейший потенциал предприятия. Особенно данная проблема сказывается на сегменте малого бизнеса, где большинство предприятий имеют минимальный размер уставного капитала, либо были созданы недавно и

еще не успели заработать средства на положительный финансовый результат, либо это могут быть индивидуальные предприниматели с относительно небольшим размером активов. Таким образом, многие предприятия малого бизнеса имеют намерение и необходимость получить оборудование в лизинг для использования его в своей деятельности, но по причине недостаточности собственных средств сделать этого не могут. Также, к проблеме с недостатком финансирования можно отнести проблему просроченной задолженности, которой предприятие может подвергаться в результате независимых от нее факторов, таких как сезонность [7].

Следующей по значимости проблемой становится существующий уровень налогообложения. Например, для некоторых компаний, которые не уплачивают НДС инструмент лизинга является менее привлекательным, так как тогда сумма их лизинговых платежей увеличится на сумму НДС. Напротив, если лизингополучатель является плательщиком НДС, дополнительный НДС в составе платежей будет предъявлен к зачёту.

Также 24,30 процента опрошенных выделила проблему с получением кредита. Лизинг представляет собой разновидность коммерческого кредита. Для того, чтобы получить оборудование в лизинг необходимо соответствовать ряду критериев, подтверждающих платежеспособность предприятия. И одним из самых распространенных случаев проверки компании на платежеспособность является рассмотрение ее бухгалтерской отчетности. Многие компании, как правило относящиеся к малому бизнесу, находятся на специальных режимах налогообложения, не обязывающих вести данную отчетность, а также некоторые небольшие компании не имеют достаточно объективных знаний для ведения бухгалтерского учета. В связи с данным фактом получение оборудования в лизинг такими компаниями затрудняется. Также к данной проблеме можно отнести возможные искажения финансовой отчетности, связи с чем оценка финансового положения предприятия становится нереальной.

Значимость проблемы с несовершенством лизингового законодательства снизилась и сейчас в рейтинге проблем она занимает последнее место, однако данная проблема существует и ее значимость подчеркивают 13,80 процентов опрошенных компаний. Существование данной проблемы можно объяснить новизной института лизинга в России, соответственно и слабо развитой системой нормативно правовых актов в сфере лизинга. Нормы, регулирующие лизинговое законодательство находятся в Гражданском кодексе РФ и отдельных законах. Правовые нормы Гражданского кодекса охватывают главные аспекты заключения договора лизинга, но нуждаются в детализации [8].

Рынок лизинга в России является развивающимся. Он возник намного позже американского или европейского рынка лизинга. Динамика рынка по объему лизингового портфеля показывает устойчивый рост за последние пять лет, несмотря на небольшое снижение объема нового бизнеса в 2020 году. Лизинг в России охватывает широкий спектр сегментов рынка, это значит, что компании могут взять в лизинг практически любое оборудование. На российской ранке лизинга фирмы сталкиваются с рядом проблем, преобладающей из которых является сильная конкуренция и повышение рыночной концентрации. Но при этом рынок продолжает функционировать, и конкуренция в какой-то степени становится фактором развития рынка. Другие проблемы и недочеты на рынке лизинга присутствуют, но при этом данный механизм остается и даже становится более популярным. В целом рынок лизинга имеет перспективы для развития, так как научно-технический прогресс происходит и компаниям всегда нужно будет новое оборудование. Лизинг имеет преимущества перед другими формами финансирования, поэтому его развитие будет происходить совместно с развитием рынка оборудования.

1. Бородина Е. В., Калипов С. А. Общие тенденции и проблемы развития финансового лизинга в России // Проблемы, перспективы и направления инновационного развития науки: сб. ст. междунар. науч.-практи. Конф.: в 2 ч.. – Уфа: Аэтерна, 2016. – С. 89–95

2. Прогноз рынка лизинга на 2021 год: оперативная трансформация [Электронный ресурс] / информационно-рейтинговое агентство «Эксперт РА». – URL: <https://raexpert.ru/researches/leasing/2020/>

3. Готовность к потрясениям: автопроизводители подвели итоги года [Электронный ресурс] // Аналитическое агентство «Автостат». – URL: <https://www.autostat.ru/articles/47032/>

4. Российский статистический ежегодник 2020 [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики. – URL: https://gks.ru/bgd/regl/b20_13/Main.htm

5. Российский статистический ежегодник 2016 [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики. – URL: https://www.gks.ru/bgd/regl/b16_13/Main.htm

6. Симонов С.В., Федченко Е.А., Титоренко А.А. Проблемы развития российского рынка лизинговых услуг [Электронный ресурс] // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2019. – Т. 9. – № 8А. – С. 492–499. – URL: <http://publishing-vak.ru/file/archive-economy-2019-8/50-simonov-fedchenko-titorenko.pdf>

7. Моисеев С.Р., Моргунова А.К. Финансовое положение крупнейших лизинговых компаний: результаты исследования Банка России // Деньги и кредит. – 2017. – №2. – С. 52–54.

8. Вадивасова Ю.В. Некоторые проблемы правового регулирования договора лизинга [Электронный ресурс] // Вестник СГСЭУ. – 2018. – № 1 (70) – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-problemy-pravovogo-regulirovaniya-dogovora-lizinga>

9. Газман, В.Д. Лизинг для возобновляемой энергетики // Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – Москва: Изд.дом Высшей школы экономики, 2019. – 414 с.

10. Кучина Е.В., Автаева Е.Г. Проблемы и перспективы российской лизинговой отрасли [Электронный ресурс] // Экономика и менеджмент: Проблеммы и инновации, – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2018. – URL: https://naukaip.ru/wp-content/uploads/2018/02/МК-286_Sbornik.pdf

Рубрика: Государственное и муниципальное управление

УДК 369.032

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЦЕЛЕВЫХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПРОГРАММ В СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ПРИМЕРЕ НАХОДКИНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА

Л.Л. Бугаёв
бакалавр

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В статье рассмотрены проблемы реализации муниципальных целевых программ в социально-экономической сфере и мероприятия по повышению их эффективности на примере Находкинского городского округа. Муниципальная целевая программа является успешным инструментом повышения социально-экономического уровня развития муниципалитета. Результаты исследования можно применять для улучшения социально-экономического развития Находкинского городского округа, повышения уровня жизни горожан.

Ключевые слова: муниципальная целевая программа, муниципальное образование, благоустройство, аварийное жильё, малое и среднее предпринимательство.

ACTUAL PROBLEMS OF IMPLEMENTING TARGETED MUNICIPAL PROGRAMS IN THE SOCIO-ECONOMIC SPHERE AND MEASURES TO IMPROVE THEIR EFFECTIVENESS ON THE EXAMPLE OF THE NAKHODKA CITY DISTRICT

The article deals with the problems of implementing municipal targeted programs in the socio-economic sphere and measures to improve their effectiveness on the example of the Nakhodka city district. The municipal target program is a successful tool for increasing the socio-economic level of development of the municipality. The results of the study can be used to improve the socio-economic development of the Nakhodka city district, improve the standard of living of citizens.

Keywords: municipal target program, municipal formation, improvement, emergency housing, small and medium-sized businesses.

Социально-экономическое развитие муниципального образования определяется как комплексный процесс изменений в его экономической и социальной сфере, нацеленный на улучшение качества жизни населения данного муниципального образования.

Одним из действенных механизмов реализации этих задач могут быть муниципальные целевые программы. Разработка муниципальных целевых программ зависит от выявленных проблем социально-экономического характера конкретного муниципалитета, базой их разработки являются прогнозы социального и экономического развития, расстановка приоритетов в их решении, ресурсные и финансовые возможности. Это обусловило актуальность исследования.

Новизна данного исследования заключается в том, что формирование и исполнение муниципальных целевых программ даст возможность муниципальному образованию повысить уровень жизни горожан.

Целью исследования является исследование процесса реализации целевых программ в социально-экономической сфере муниципального образования, выявление актуальных проблем в их исполнении, разработка мероприятий по повышению эффективности реализации муниципальных целевых программ.

Для достижения цели возникает необходимость разрешения следующих задач:

- выявление проблем в реализации муниципальных целевых программ Находкинского городского округа в сфере социально-экономического развития;
- разработка мероприятий по повышению эффективности реализации муниципальных целевых программ Находкинского городского округа по отдельным направлениям социально-экономического развития.

Основным методом исследования является аналитический метод.

Для выполнения приоритетных задач и направлений социально-экономического развития муниципальных образований необходимо формирование и исполнение соответствующих муниципальных программ, которые одновременно являются и средством реализации конкретной государственной политики, и инструментом распределения бюджетных средств.

Постановлением администрации Находкинского городского округа «О внесении изменения в постановление администрации Находкинского городского округа от 19.05.2017 № 570 «Об утверждении перечня муниципальных программ Находкинского городского округа» от 08.10.2020 №1066 было определено, что в настоящее время на территории Находкинского городского округа действуют 27 муниципальных целевых программ [11].

Одними из наиболее актуальных муниципальных целевых программ, как действующих, так и уже реализованных на территории Находкинского городского округа в сфере социально-экономического развития, являются следующие:

- «Формирование современной городской среды Находкинского городского округа 2018-2024 гг.»;
- «Поддержка социально ориентированных некоммерческих организаций Находкинского городского округа на 2018-2020 гг. и на период до 2025 г.»;
- «Развитие малого и среднего предпринимательства на территории Находкинского городского округа на 2018-2020 гг.»;
- «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда Находкинского городского округа на 2018-2025 гг.».

Одной из наиболее важных для жителей Находкинского городского округа является муниципальная целевая программа «Формирование современной городской среды Находкинского городского округа на 2018-2024 гг.».

Во многих районах Находкинского городского округа работы по благоустройству придомовых и общих территорий производились только при вводе их в эксплуатацию. В связи с этим, многие придомовые территории (внутридомовые проезды, ливнеотстоки, подпорные стенки, детские и спортивные площадки) пришли в неудовлетворительное состояние, а объекты общего пользования (скверы, видовые площадки, прогулочные зоны, памятные места), расположенные вне центральной улицы города, нуждаются в реконструкции и благоустройстве.

В связи с этим администрацией Находкинского городского округа было принято решение о проведении масштабной инвентаризации с целью получения полной достоверной информации о текущем состоянии благоустройства дворовых и общественных территорий.

Ответственным исполнителем муниципальной программы является Управление благоустройства администрации Находкинского городского округа.

Анализ программы показал, что мероприятия по «Благоустройству дворовых территорий многоквартирных жилых домов» выполнены не были (табл. 1). При этом в дальнейших редакциях программы данные мероприятия были вообще исключены.

Таблица 1

**Планируемые и фактические данные реализации муниципальной программы
«Формирование современной городской среды НГО на 2018–2024 гг.» в части
благоустройства дворовых территорий многоквартирных жилых домов**

Период	По данным программы (в редакции от 22.11.2017)		По данным итогового отчета	
	Кол-во объектов, ед.	Процент благоустроенных объектов, %	Кол-во объектов, ед.	Процент благоустроенных объектов, %
2018 г.	50	37,22	0	36,97
2019 г.	153	37,47	0	36,97

Что касается мероприятий по комплексному благоустройству территорий общего пользования Находкинского городского округа, они проводились – Находкинский городской округ в 2018–2019 годах стал лидером в Приморском крае по благоустройству территорий общего пользования. За эти годы были отремонтированы и благоустроены скверы, видовые площадки, памятники (табл. 2).

Таблица 2

Планируемые и фактические данные реализации программы «Формирование современной городской среды НГО на 2018–2022 гг.» в части комплексного благоустройства территории общего пользования

Период	По данным программы	По итоговому отчету
2018 г.	В редакции от 22.11.2017: Сквер 100-летия образования пограничных войск России в районе ул. Лермонтова; Сквер «Радуга» в п. Южно-Морской; Сквер в районе ул. Спортивная 25-27.	Сквер «100-летия образования пограничных войск России в районе ул. Лермонтова в г. Находка; Сквер в районе ул. Спортивная, 25-27 (1-й этап); Сквер по ул. Ленинская; Сквер по ул. Свердлова, 45.
2019 г.	В редакции от 26.07.2018: Сквер в районе ул. Спортивная, 25-27 (2-й этап); Сквер «Радуга» п. Южно-Морской; Городской парк культуры и отдыха, ул. Гагарина.	Сквер по ул. Спортивная 25,27 в г. Находка (2-й этап); Сквер «Радуга» в п. Южно-Морской; Городской парк культуры и отдыха, ул. Гагарина (1-й этап).

При этом, фактическое выполнение работ по комплексному благоустройству территорий общего пользования Находкинского городского округа не соответствует утвержденной программе, постоянно нарушается очередность выполнения запланированных объектов благоустройства.

Таким образом, ответственный исполнитель целевой муниципальной программы «Формирование современной городской среды Находкинского городского округа на 2018-2024 гг.» запланированные в ходе разработки муниципальной программы мероприятия выполнял, хоть и не в полном объеме только по благоустройству территорий общего пользования.

Приоритетом политики администрации Находкинского городского округа в социальной сфере является оказание различных видов помощи молодёжным, творческим, профессиональным, экономическим, ветеранским и другим некоммерческим объединениям граждан. Администрацией Находкинского городского округа было принято постановление от 22.11.2017 № 1638 «Об утверждении муниципальной программы «Поддержка социально ориентированных не-

коммерческих организаций Находкинского городского округа на 2018–2020 гг. и на период до 2025 г.». Ответственным исполнителем муниципальной программы является Отдел по связям с общественностью Управления внешних коммуникаций администрации Находкинского городского округа, который реализует данную программу в 2018-2025 годах в один этап.

Все мероприятия муниципальной программы выполняются в полном объёме, а так же налицо факт перевыполнения плановых значений (табл. 3).

Таблица 3

Планируемые и фактические данные реализации мероприятий муниципальной программы «Поддержка социально ориентированных некоммерческих организаций НГО на 2018–2020 гг. и на период до 2025 г.» за 2018 и 2019 год

Наименование программного мероприятия	По данным отчёта за 2018 г.		По данным отчёта за 2019 г.	
	Плановое значение, ед.	Фактическое значение, ед.	Плановое значение, ед.	Фактическое значение, ед.
Количество СО НКО, получивших финансовую поддержку посредством предоставления субсидий за счет средств местного бюджета	5	7	5	6
Организация участия СО НКО в краевых семинарах и иных мероприятиях по обмену опытом и распространению лучших практик	5	8	5	7
Оказание консультационной поддержки	5	5	10	12

Для преодоления негативных тенденций, улучшения поддержки малого и среднего бизнеса, и повышения инвестиционной привлекательности муниципального образования администрацией Находкинского городского округа была принята муниципальная целевая программа «Развитие малого и среднего предпринимательства на территории Находкинского городского округа на 2018–2020 гг.». Ответственным исполнителем программы является Управление экономики, потребительского рынка и предпринимательства администрации Находкинского городского округа.

Из-за отсутствия в свободном доступе годовых итоговых отчётов о ходе реализации муниципальной целевой программы «Развитие малого и среднего предпринимательства на территории Находкинского городского округа на 2018-2020 гг.» было невозможно провести детальный анализ реализации мероприятий, запланированных программой. Согласно отчётам по основным показателям, характеризующим ход реализации муниципальных программ Находкинского городского округа за 2018 и 2019 год, можно сделать вывод, что поставленные программой задачи исполняются хотя и не в полном объёме, но достаточно эффективно.

Таким образом, деятельность ответственного исполнителя по данной программе является высокоэффективной.

Для жителей Находкинского городского округа одним из самых острых социальных вопросов является – переселение граждан из аварийного жилья. Решение данной проблемы является первоочередной задачей для муниципальных органов власти, так как в улучшении жилищных условий в первую очередь нуждаются социально незащищённые и малообеспеченные слои населения.

Аварийный жилищный фонд в Находкинском городском округе представляет собой деревянные дома, построенные в середине прошлого века, нормативный срок эксплуатации таких домов уже превышен в 2 раза, а фактический износ уже составляет более 75%.

Для решения проблем, связанных с аварийным многоквартирными домами, администрацией Находкинского городского округа была принята муниципальная целевая программа «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда Находкинского городского округа на 2018-2025 гг.». Её основной целью является обеспечение населения, проживающего в аварийном жилищном фонде Находкинского городского округа, благоустроенным жильем, которое отвечает стандартам ценовой доступности, а так же требованиям безопасности и экологичности.

Ответственный исполнитель программы – Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации Находкинского городского округа.

Результаты исполнения муниципальной целевой программы «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда Находкинского городского округа на 2018-2025 гг.» за 2018-2019 гг. достаточно высокие, три из четырёх целевых показателей муниципальной программы оказались перевыполнены (табл. 4).

Таблица 4

**Данные для анализа исполнения муниципальной целевой программы
«Переселение граждан из аварийного жилищного фонда Находкинского городского округа на 2018–2025 гг.»**

Целевой показатель муниципальной программы	Редакция муниципальной программы	2018 г.		2019 г.	
		План	Факт	План	Факт
Количество граждан переселённых из аварийного жилищного фонда в благоустроенные жилые помещения и собственников помещений, получивших возмещение за изымаемые жилые помещения, чел.	28.10.2017	108	0	68	50
	29.12.2018	0	0	44	
	31.12.2019	0	0	40	
Количество расселённых либо выкупленных жилых помещений в аварийных домах, ед.	28.10.2017	49	0	35	29
	29.12.2018	0	0	20	
	31.12.2019	0	0	20	
Общая площадь расселённых либо выкупленных жилых помещений в аварийных домах, кв.м.	28.10.2017	1614	0	1365,8	1188
	29.12.2018	0	0	662,7	
	31.12.2019	0	0	453,0	
Количество снесённых аварийных домов, ед	28.10.2017	6	0	6	0
	29.12.2018	0	0	0	
	31.12.2019	0	0	0	

Итак, анализ реализации отдельных муниципальных целевых программ Находкинского городского округа в сфере социально-экономического развития позволил выявить следующие проблемы:

1. Проблемы, связанные с этапом разработки муниципальных программ:

- частое внесение изменений в муниципальные программы;
- отсутствие согласованности муниципальных программ между собой;
- установка легкодостижимых целевых показателей;
- недостаточная обоснованность отдельных целевых показателей и запланированных мероприятий муниципальных программ.

2. Проблемы, связанные с этапом реализации муниципальных программ:

- невыполнение отдельных запланированных мероприятий;
- отсутствие итоговых годовых отчётов о ходе реализации муниципальных программ в открытом доступе;
- недостаточная объективность оценки эффективности муниципальных программ.

Для решения проблемы частого внесения изменений в муниципальную программу необходимо чтобы объёмы финансирования, предусмотренные проектом бюджета Находкинского городского округа, а так же бюджетом Приморского края и Федеральным бюджетом, полностью соответствовали объемам финансирования, утвержденным паспортами соответствующих муниципальных программ. Так же необходимо обеспечивать своевременное и равномерное выделение в течение года запланированных бюджетных средств, и чтобы период, на который принимается муниципальная программа, соответствовал периоду, на который принимается бюджет Находкинского городского округа.

Для решения проблемы недостаточной обоснованности отдельных целевых показателей и запланированных мероприятий муниципальных, а так же проблемы установки легкодостижимых целевых показателей программ предлагается, на этапе разработки муниципальных целе-

вых программ применять «Методику обоснования целевых показателей (индикаторов) и проводимых мероприятий муниципальных целевых программ Находкинского городского округа». Данная методика должна быть разработана консалтинговыми компаниями, которые специализируются на стратегическом планировании в сфере государственного управления.

Проблему отсутствия согласованности муниципальных программ между собой можно решить при помощи использования комплексного подхода, который позволит увидеть проблемы муниципалитета в контексте стратегического развития территории.

Решением проблем, возникающих на стадии реализации целевых муниципальных программ (невыполнение отдельных запланированных мероприятий, проблема отсутствия итоговых годовых отчетов о ходе реализации муниципальных программ в открытом доступе, а также проблема недостаточной объективности оценки эффективности реализации муниципальных программ), является использование механизмов общественного контроля. Его эффективными инструментами могут быть проведение периодического мониторинга за реализацией целевых муниципальных программ, разработка сайта «Комфортный город для граждан НГО», который позволит жителям муниципального образования наблюдать за реализацией целевых муниципальных программ. Также сайт позволит установить двустороннюю оперативную связь между населением муниципалитета и органами местного самоуправления.

Итак, резюмируя вышесказанное, можно сделать вывод, что для эффективной реализации муниципальных целевых программ необходимо своевременное и равномерное выделение бюджетных средств различных уровней, привлечение специализированных консалтинговых компаний, применение комплексного подхода, использование механизмов общественного контроля.

1. Федеральный закон от 21.07.2014 № 212-ФЗ (ред. от 28.12.2018) «Об основах общественного контроля в Российской Федерации» // Собр. законодательства РФ. 2014. № 30 (Часть I). Ст. 4213.

2. Указ Президента РФ от 28.04.2008 № 607 (ред. от 09.05.2018) «Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов» [Электронный ресурс]. – URL: <https://base.garant.ru/193208/>

3 Отчёты «Основные показатели, характеризующие ход реализации муниципальных программ Находкинского городского округа» за 2018 и 2019 год» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.nakhodka-city.ru/administration/structure/docx/item/?deptid=12&cid=2&gid=143>

4 Андреев А.А Программно-целевой подход социально-экономического развития муниципального образования // Экономика и социум. – 2017. – № 3(34). –С. 36-37.

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 331.1

АНАЛИЗ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ АО «НСРЗ»

С.Е. Великанова

бакалавр

В.В. Куликова

канд. геогр. наук, доцент

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В работе дан анализ кадровой политики предприятия АО «НСРЗ». Представлены основные признаки структурирования персонала. Описаны расходы на персонал и представлены факторы, на них влияющие. Охарактеризованы такие аспекты, как движение персонала, профессиональная и квалификационная структура.

Ключевые слова: *кадровая политика, персонал, кадровый состав, структура.*

ANALYSIS OF THE PERSONNEL POLICY OF JSC "NSRZ"

The paper analyzes the personnel policy of the enterprise of JSC "NSRZ". The main features of personnel structuring are presented. The staff costs are described and the factors affecting them are presented. Such aspects as the movement of a person, professional and qualification structure are characterized

Keywords: *personnel policy, personnel, personnel composition, structure.*

Кадровая политика является важнейшей частью организации, определяет философию и принципы, реализуемые руководством в отношении человеческих ресурсов.

Цель кадровой политики обеспечить оптимальный баланс обновления и сохранения численного и качественного кадрового состава в соответствии с потребностями организации, требованиями действующего законодательства и состоянием рынка труда.

Классификация кадровой политики осуществляется по следующим принципам:

Степень осознания организацией в лице руководства способов воздействия на персонал и применения их для непосредственного воздействия определяет 4 типа кадровой политики по ее направленности и масштабности: пассивная; реактивная; превентивная; активная (можно выделить рациональную и авантюрную).

Степень стремления обособиться от внешних кадровых влияний, ориентированности на собственные кадровые ресурсы или внешний потенциал позволяет разделить кадровую политику на: открытую; закрытую.

Исследуемое предприятие занимается: судостроением; судоремонтом; строительством нижних оснований буровых вышек; изготовлением и сборкой металлоконструкций; изготовлением нестандартных металлоконструкций; изготовлением стальных сварных резервуаров; машиностроением [1].

АО «НСРЗ» реализует активную кадровую политику, предусматривающая не только прогнозирование, но и средства непосредственного воздействия на наличные кадровые ситуации. В условиях данного вида кадровой политики АО «НСРЗ»:

- осуществляют постоянное отслеживание кадровых состояний;
- разрабатывают программы на случай кризисов;
- анализируют внешние и внутренние факторы, влияющие на персонал;
- могут вносить в разработанные мероприятия соответствующие и своевременные коррективы;
- формулируют задачи и методы развития качественного потенциала персонала.

Тип кадровой политики в АО «НСРЗ» закрытый, предусматривающая постепенный рост и внутреннее замещение кадров, то есть персонал реализуется внутри предприятия, постепенно повышая квалификацию, возрастая и накапливая основные ценности и принципы организации, «корпоративного духа». Специфика такой политики:

- часто действует в условиях, когда возможности набора персонала ограничены, рабочей силы недостает;
- адаптация проходит эффективно, поскольку всегда есть опытные «учителя» из среды работников с солидным стажем;
- повышение квалификации проводится в большей степени на базе самой организации или ее внутренних подразделений, что обеспечивает единство подходов и традиций;
- карьеру можно планировать, вертикальное продвижение происходит «снизу-вверх» путем постепенного повышения сотрудников, приобретших определенный опыт и получивших необходимый для этого стаж;
- мотивация осуществляется, в основном, за счет обеспечения базовых потребностей служащих: стабильности, своевременности финансового обеспечения, безопасность, социального признания и др.

Представим основные признаки структурирования персонала в АО «НСРЗ» являются уровень образования, пол и возраст. По результатам проведенного анализа персонала в АО «НСРЗ», были получены данные, которые отражены в табл. 1 и на рис. 1 и 2.

Отношение сотрудников по уровню образования

Должность	Уровень образования
Генеральный директор	Высшее образование
Исполнительный директор	Высшее образование
Главный бухгалтер	Высшее образование
Директор по персоналу	Высшее образование
Директор по безопасности	Высшее образование
Инженер технолог сварочного производства	Высшее образование
Мастер участка	Высшее образование, среднее профессиональное образование
Сборщик корпусов металлических судов 3-5 разряда	Среднее профессиональное образование
Инженер-конструктор	Высшее образование

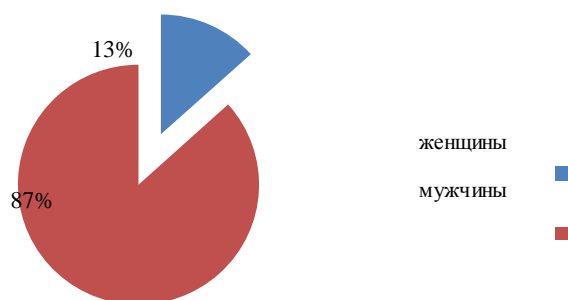


Рис. 1. Диаграмма «Гендерное различие работников»

На основе таблицы 1, можно сделать вывод, что, как и следует по должностным инструкциям, все сотрудники имеют подходящий уровень образования, чтобы занимать соответствующие должности на предприятии АО «НСРЗ».

На основе гендерной диаграммы можно сделать вывод о том, что на предприятии работают в основном мужчины, так как преобладает тяжелый физический труд. Женщины, в основном, заняты в офисных подразделениях, таких как бухгалтерия, отдел кадров. На основе диаграммы о возрасте работников можно сделать вывод о том, что средний возраст работников составляет от 40 лет и старше. Это связано со спецификой рабочих должностей, для которых требуется многолетний опыт работы.

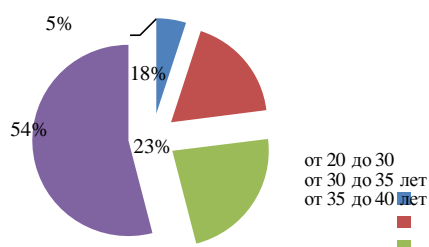


Рис. 2. Диаграмма «Возраст работников отдела кадров»

Эффективное использование кадрового потенциала организации представляет высокую результативность производства, всестороннюю социальную защищенность человека, создает благоприятный морально-психологический климат, комфортные условия труда, даёт широкие возможности для самореализации личности [3].

Подводя итог, можно сказать, что персонал отдела кадров соответствует всем требованиям должностных инструкций. Сотрудники компетентны при выполнении поставленных им задач, знают свои обязанности и права, выполняют свои обязанности на высоком уровне, несут полную административную ответственность за допущенные ошибки в документации, приеме сотрудников и за некачественную подготовку и адаптацию новоприбывших. Это говорит о том, что организация ведёт правильную кадровую политику, соблюдает все нормативно правовые нормы, связанные с набором и отбором персонала.

Рассмотрим расходы на персонал. Они находятся под влиянием таких факторов, как требования законодательства, уровень налогообложения, договорное или ожидаемое повышение тарифных ставок, изменение в численности и структуре кадров, массовое повышение квалификации и т.д.

Затраты на персонал в 2019 году в АО «НСРЗ» представлены в табл. 2.

Таблица 2

Затраты на персонал в АО «НСРЗ»

Наименование показателя	Сумма затрат на персонал
Заработная плата персонала	212.400.000 руб.
Затраты на социальное обеспечение: установленные законом выплаты на социальное обеспечение; выплаты по частным программам социального обеспечения и социальному страхованию по коллективному договору, контракту или необязательные	21.600.000 руб.
Стоимость профессионального обучения: включая плату за обучение и другие выплаты за услуги инструкторов со стороны учебных заведений, за учебный материал, возмещение платы за обучение и т.п.	2.000.000 руб.
Оплата неотработанного времени: ежегодный отпуск, другой оплачиваемый отпуск, включая отпуск за выслугу лет; государственные и другие признанные праздники; другое оплачиваемое время отсутствия (рождение или смерть членов семьи, женитьба, профсоюзная деятельность); выходное пособие	124.128.000 руб.
Премииальные и денежные вознаграждения: премии в конце года или сезонные премии; премии по участию в прибылях; дополнительные выплаты к отпуску сверх обычной оплаты отпуска и другие премии, и денежные вознаграждения.	24.000.000 руб.
Еда, питье, топливо и другие выплаты в натуральной форме.	2.128.000 руб.
Стоимость поездок на работу и с работы	150.000 руб.
Налоги, рассматриваемые как стоимость труда: налоги на использование наемного труда и на списочный состав после вычитания доплат как скидок, сделанных государством.	28.844.000 руб.

По данным таблицы 2 резюмируем, что общие затраты на персонал в год составляют 389290000 руб. Сумма доходов предприятия на 2019 г. в общем составляет примерно 699778000 руб. Методом вычисления можно узнать сумму затрат на остальные расходы предприятия (кредиторская задолженность, постоянные налоговые обязательства, закупка оборудования, ремонт необходимой техники и т.п.). Данная сумма равна 309032000 руб.

Движение персонала в АО «НСРЗ» указаны в табл. 3.

Таблица 3

Движение рабочей силы на предприятии

Показатель	Годы			Изменение в %, в 2020 г.	
	2018	2019	2020	к 2018г.	к 2019 г.
Общая численность персонала				104,4	102,6
Прибыло на предприятие, чел.	36	27	29	80,5	107,4

Показатель	Годы			Изменение в %, в 2020 г.	
	2018	2019	2020	к 2018г.	к 2019 г.
Выбыло с предприятия, в том числе:					
на учебу	–	–	–	–	–
в Вооруженные силы	1	3	–	100	300
по собственному желанию	21	17	14	66,6	82,4
за нарушение трудовой дисциплины	–	–	–	–	–
на пенсию	6	8	3	50	37,5
Среднесписочная численность работающих, чел.	37	38	39	105,4	102,6
Коэффициенты оборота:					
по приему	97,3	71,1	74,4	76,5	104,6
по выбытию	75,7	73,7	43,6	57,6	59,2
Коэффициент текучести	75,7	73,7	43,9	58	59,7

Анализируя данные, указанные в таблице 3, можно отметить, что основная причина увольнения – по собственному желанию, самое большое количество достигнуто в 2018 г. – 21 человек, а самое низкое в 2020 г. – 14 чел. и составило 82,4% по отношению к 2020 г. Соответственно коэффициент текучести за 2020 г. также вырос по отношению к 2019 г. и составил – 59,7%.

Рассмотрим профессиональную и квалификационную структуру АО «НСПЗ».

Профессионально-квалификационная структура персонала складывается под воздействием профессионального и квалификационного разделения труда. Под профессией обычно понимают вид (род) трудовой деятельности, требующий определенной подготовки [2]. Квалификация характеризует меру овладения работниками данной профессией и отражается в квалификационных (тарифных) разрядах, категориях. Тарифные разряды и категории также являются и показателями, характеризующими уровень сложности работ.

Применительно к характеру профессиональной подготовленности работников используется и такое понятие, как специальность, определяющее вид трудовой деятельности в рамках одной и той же профессии (к примеру, профессия – токарь, а специальности – токарь-расточник, токарь-карусельщик). Дифференциация в специальностях по одной и той же рабочей профессии чаще всего связана со спецификой применяемого оборудования.

Профессионально-квалификационная структура персонала АО «НСПЗ» представлена на рис. 3.



Рис. 3. Профессионально-квалификационная структура персонала

Структура персонала по стажу может рассматриваться двояко: по общему стажу и стажу работы в данной организации. Общий стаж группируется по следующим периодам: до 16 лет, 16 – 20, 21 – 25, 26 – 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 лет и более. Стаж работы в данной организации характеризует стабильность трудового коллектива. Стаж работы удобнее определять методом группировки: менее 1 года; 1 – 3 года; 3 – 5 лет; 5 – 10 лет; 10 – 20 лет; свыше 20 лет. Структура персонала АО «НСРЗ» по стажу работы в процентном соотношении отражена на рис. 4.

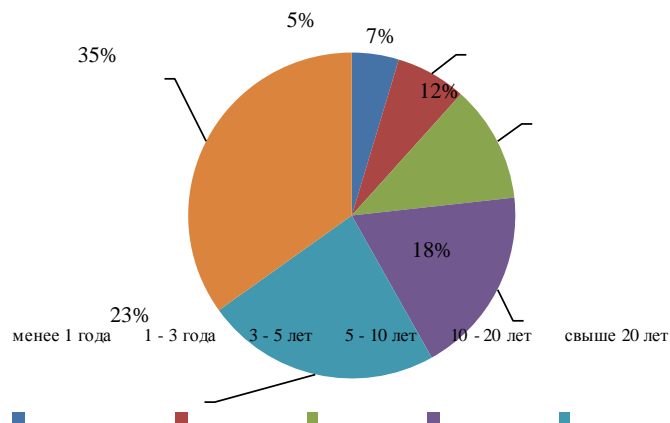


Рис. 4. Структура персонала по стажу работы

Проведя анализ персонала, можно сказать о том, что в большей степени в АО «НСРЗ» работают очень опытные сотрудники. Это указывает на высокую производительность и качество работы.

В заключение отметим, что организация ведёт правильную кадровую политику, соблюдает все нормативно правовые нормы, связанные с деятельностью предприятия. Так же в АО «НСРЗ» эффективно использование трудового потенциала, что в свою очередь, показывает высокую работоспособность предприятия. Персонал организации соответствует всем требованиям должностных инструкций и уставу организации. Сотрудники компетентны при выполнении поставленных им задач, знают свои обязанности и права, поддерживают позитивную обстановку в коллективе и уважительно относятся к своему руководству.

1 Официальный сайт предприятия АО НСРЗ. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.nsry.ru/>

2 Петрова Ю.А. Экономика предприятия. – Москва: Аллель, 2011. – 235 с.

3 Понятие, типы и виды кадровой политики. Ассистентус. [Электронный ресурс]. – URL: <https://assistentus.ru/sotrudniki/typy-kadrovoy-politiki/>

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 331.1

АНАЛИЗ СИСТЕМЫ МОТИВАЦИИ ПЕРСОНАЛА В АО «НСРЗ»

В.В. Ганжа

бакалавр

В.В. Куликова

преподаватель

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В работе дан анализ мотивации на заявленном предприятии АО «НСРЗ». Представлена краткая характеристика предприятия. Описаны акценты мотивации персонала. Охарактеризованы побудительные мотивы сотрудников к более эффективному труду. Пред-

ставленный аудит системы мотивации персонала выстроен эффективной пошаговой работой. Представлен опросный лист для проведения аудита мотивации персонала для всех категорий работников в АО «НСПЗ».

Ключевые слова: мотивация, персонал, аудит, система, эффективность, опросный лист.

ANALYSIS OF THE PERSONNEL MOTIVATION SYSTEM IN JSC "NSRZ"

The paper provides an analysis of motivation at the declared enterprise "NSRZ". A brief description of the enterprise is presented. The emphases of personnel motivation are described. The motives of employees to work more efficiently are characterized. The presented audit of the personnel motivation system is built by effective step-by-step work. A questionnaire for conducting an audit of personnel motivation for all categories of employees in JSC NSRZ was presented.

Keywords: motivation, personnel, audit, system, efficiency, questionnaire.

Актуальность исследования данной темы связана с тем, что мотивация персонала оказывает большое влияние на развитие у сотрудников важных характеристик их трудовой деятельности [2]. Такими характеристиками могут быть: качество работы, результативность, старание, усердие, настойчивость, добросовестность и другие.

Объект исследования – система мотивации персонала АО «Находкинский судоремонтный завод». Предмет исследования – анализ системы мотивации персонала в АО «Находкинский судоремонтный завод».

Представим краткую характеристику предприятия. Развитие Приморского края, в послевоенные годы привело к резкому увеличению грузооборота, а так как основная доля перевозок падала на водный транспорт, то это потребовало пополнения пароконвоя новыми судами. Встал вопрос о расширении ремонтной базы. Одним из пунктов, где должно развернуться строительство нового судоремонтного завода, была намечена бухта Находка с почти незамерзающим выходом в открытое море. Строительство Находкинского судоремонтного завода началось в 1948 г. На предприятие поступали лучшие специалисты из разных городов. Огромную роль в быстром выпуске судов из ремонта и внедрении новых технологий и механизмов занимали новаторы производства, рационализаторы и изобретатели. Завод технически развивается, перестраивается организационно, наращивает производственные мощности, обновляется технологическое оборудование.

Быстро создаются, разрабатываются и внедряются новые механизмы и технологии по восстановлению деталей судовых средств методом наплавки, порошкового напыления, в судоремонте широко применяются новые прогрессивные полимерные материалы. Так же с большим успехом внедряется новая технология очистки и окраски корпусов судов, элементов судовых трубопроводов и аппаратов.

Основными направлениями деятельности завода являются: судостроение; судоремонт; строительство нижних оснований буровых вышек; изготовление и сборка металлоконструкций; изготовление нестандартных металлоконструкций; изготовление стальных сварных резервуаров; машиностроение.

Опишем основные акценты мотивации персонала. Мотивация персонала является эффективным способом повышения производительности труда. Мотивация труда, как в работе любого предприятия, заинтересованного в эффективности деятельности персонала, так в АО «НСПЗ» ключевое направление кадровой политики. Мотивация персонала охватывается совокупностью стимулов, которые и определяют поведенческие мотивы конкретного сотрудника.

Мотивацию персонала можно определить набором действий со стороны руководства предприятия, сконцентрированные на совершенствовании трудоспособности работников, а также способы привлечения квалифицированных специалистов и их удержание.

Одна из целей мотивации в АО «НСПЗ» – объединение интересов предприятия и сотрудников. Можно предположить, что мотивация играет двоякую роль: предприятие нацелено на качественно выполненную работу, а персонал ожидает достойную заработную плату. Укажем и другие цели стимулирования работников.

Стремления руководителей АО «НСПЗ» в области мотивации сотрудников такие:

- удержание постоянного штата;
- минимизация числа уволившихся (устранение «текучки кадров»);

- перед персоналом ставятся цели на достижение результатов в указанные сроки;
- выявление и награждение лучших сотрудников;
- привлечение ценных кадров;
- осуществление контроля за выплатой заработной платы.

Грамотный руководитель умело может замотивировать сотрудников без больших затрат, но с большой эффективностью для компании. Организация создает такую систему мотивации, которая может легко приспосабливаться ко всем изменениям во внутренней и внешней среде. Данная система предполагает систему мотивирования персонала данного предприятия, как материального, так и нематериального, которая направлена на формирование мотивации и стимулирования персонала, учитывающих установки руководства и способствующих эффективному достижению целей компании [2].

Подобные исследования дают возможность АО «НСРЗ» понять и оценить основные ценности персонала, а так же обратить свое внимание на сильные и слабые стороны системы мотивации персонала, разработать определенные рекомендации по внедрению новой или изменению старой системы мотивации персонала и в дальнейшем усовершенствовать ее, если это будет необходимо для достижения поставленных целей и задач организации.

Данные критерии не должны быть незамеченными при подготовке предложений и рекомендаций о внесении изменений в действующую систему мотивации персонала АО «НСРЗ» или при создании новой системы мотивации сотрудников.

Для оценки мотивации на предприятии руководство АО «НСРЗ» пользуется аудитом системы мотивации персонала. Аудит мотивации персонала – управленческий инструмент, позволяющий оценить эффективность существующей системы мотивации на предприятии и предложить решения или рекомендации по ее улучшению при оптимальных затратах для предприятия.

Задачи, которые поставлены перед специалистами, проводящими аудит мотивации персонала, формируются руководством в зависимости от особенностей и существующих проблем, которые мешают, т.е. препятствуют поддерживать мотивацию сотрудников на высоком уровне. Так как АО «НСРЗ» является крупной компанией, которая предлагает сотрудникам высокую зарплату и социальный пакет, ее руководство в большей степени заинтересовано в высоком уровне владения руководителями различных подразделений во владении эффективными приемами и методами нематериальной мотивации персонала.

Для проведения аудита мотивации АО «НСРЗ» привлекает внешних экспертов, имеющих соответствующую подготовку, квалификацию, опыт и разрешение на право оказания такого рода услуг. С помощью экспертов у сотрудников может быть оценена степень выраженности деловых качеств, важных для работы: ответственность, инициативность, самостоятельность в принятии решений и т.п.

Пошаговая работа по аудиту мотивации персонала в АО «НСРЗ» выстроена эффективным образом, а именно:

1. Анализ действующей системы.
2. Определение группы сотрудников для анкетирования.
3. Разработка анкеты (опросные листы).
4. Подготовка отчета.

АО «НСРЗ» разрабатывает самостоятельно анкеты или опросные листы для проведения аудита мотивации персонала для всех категорий работников, представленный в таблице 1. Опрос может проводиться анонимно и не анонимно, в группе или индивидуально.

Характерные вопросы для ответа выглядят следующим образом. Какой из видов мотивации вас интересует в первую очередь? Выберите, пожалуйста, из перечисленных ниже характеристик работы 5 самых важных для Вас. Напротив самой важной для Вас характеристики поставьте цифру 1, менее важной 2, затем 3, 4, 5.

Таблица

Опросный лист для проведения аудита мотивации персонала для всех категорий работников в АО «НСРЗ»

Виды поощрений	Балл
1. Доплаты (премия, бонусы)	
2. Доплаты за стаж работы на предприятии	

Виды поощрений	Балл
3. Доплаты на оздоровление (к основной части отпуска)	
4. Обучение (курсы, тренинги, семинары, учеба)	
5. Страхование (медицинское, пенсионное, лайф)	
6. Обеды	
7. Оплата за проезд (проездной, развозка, обслуживание автомобиля)	
8. Корпоративные праздники (билеты в театры, кинотеатры, концерты; выезды на природу; экскурсии (в том числе и в другие города))	
9. Бесплатная или частичная оплата путевок	
10. Ссуды	
11. Спорт (абонемент в спорт зал, бассейн и т.п.)	
12. Другое (укажите, пожалуйста, что дополнительно вас могло бы заинтересовать)	

При проведении аудита мотивации персонала в АО «НСРЗ» используются различные методы, такие как анкетирование, тестирование и интервьюирование руководителей и самого персонала, наблюдение за деятельностью руководителей, анализ локальных нормативных актов и действующей документации на предприятии, математическая статистика, формализованное описание процессов и процедур [1].

Цели аудита мотивации персонала в АО «НСРЗ» следующие:

- проверка на соответствие существующей системы мотивации правилам и нормам трудового законодательства;
- анализ и оценка эффективности существующей системы мотивации персонала;
- разработка поправок и рекомендаций по изменению действующей системы мотивации персонала или разработке новой системы мотивации персонала, адаптированной к новым условиям и задачам, которые будут стоять перед компанией в ближайшем будущем;
- анализ, оценка и выбор материальных и нематериальных стимулов, которые подходят под необходимые потребности сотрудников и не противоречат целям предприятия;
- расчет финансовых затрат и объемов ресурсов, которые необходимы для создания и внедрения новой системы мотивации персонала;
- оптимизация затрат на исправление действующей или внедрение новой системы мотивации персонала.

При обработке результатов опроса нужно ориентироваться на то, что на мотивацию персонала влияют различные личностные качества, как возраст сотрудников, их потребность в профессиональном росте и развитии, а также уровень сложности и предоставляемые сотруднику возможности испытать себя в определенной работе, степень участия в принятии организационных решений, связанных с трудовой деятельностью предприятия. Эти аспекты необходимо учитывать при подготовке предложений и рекомендаций о внесении изменений в существующую систему мотивации или при корректировке системы мотивации персонала.

Несмотря на текущую экономическую ситуацию предприятия, система мотивации в АО «НСРЗ» разработана на длительное время, а так же имеется возможность дальнейшего изменения условий в любом направлении. Система мотивации в АО «НСРЗ» готова к любым изменениям.

Контроль эффективности – главный элемент мотивационной системы на предприятии. При создании и внедрении системы мотивации необходимо знать то, что в нее должны быть заложены механизмы, которые позволяют определять ее эффективность, фактическое влияние на изменение ключевых показателей работы предприятия.

Подобные исследования дают возможность АО «НСРЗ» понять и оценить основные ценности персонала, а так же обратить свое внимание на сильные и слабые стороны системы мотивации персонала, разработать определенные рекомендации по внедрению новой или изменению старой системы мотивации персонала и в дальнейшем усовершенствовать ее, если это будет необходимо для достижения поставленных целей и задач организации.

Дадим заключение и рекомендации системы мотивации персонала в АО «НСРЗ». АО «НСРЗ» является крупной компанией, которая предлагает сотрудникам высокую заработную плату и социальный пакет, ее руководство в большей мере заинтересовано в высоком уровне владения руководителями приемами нематериальной мотивации персонала.

АО «НСРЗ» разрабатывает самостоятельно анкеты или опросные листы для того, чтобы провести аудит мотивации персонала для всех категорий работников.

В опросных листах дается список определенных видов поощрений. Сотрудников просят проранжировать их в порядке важности. В АО «НСРЗ» указаны следующие поощрения: доплаты (премия, бонусы); доплаты за стаж работы на предприятии; обучение (курсы, тренинги, семинары, учеба); оплата за проезд (проездной, развозка, обслуживание автомобиля); корпоративные праздники (билеты в театры, кинотеатры, концерты; выезды на природу; экскурсии); бесплатная или частичная оплата путевок; другое.

Для большинства сотрудников наиболее важными поощрениями стали доплаты (премии и бонусы), обучение (курсы, тренинги, семинары, учеба), бесплатная или частичная оплата путевок и корпоративные праздники.

Можно сделать вывод о том, что сотрудники замотивированы не только материальным вознаграждением за свою трудовую деятельность, но и нематериальными способами. Сотрудники АО «НСРЗ» имеют достаточный опыт в работе, но, тем не менее, готовы повышать свои профессиональные навыки и умения за счет обучения. Это говорит о том, что в АО «НСРЗ» существуют эффективная система мотивации персонала, которая положительно влияет как на организацию в целом, так и на отдельных сотрудников.

Так же среди 27 сотрудников был проведен опрос, с указанием мотивов, которые могут в дальнейшем смогут побудить сотрудников к более эффективному труду. Сотрудники могли отметить несколько вариантов ответов. Такие мотивы указаны на рисунке 1.

По данному опросу можно сделать вывод о том, что большинство сотрудников смогут лучше выполнять свои должностные обязанности при повышении заработной платы, при сокращении рабочего времени и при возможности карьерного роста. А так в случае, если время их отпуска станет более продолжительным и при условии более лучшего обеспечения пенсии сотрудников.

Современные подходы по мотивации предполагают постоянный контроль экономического состояния рынка труда и роста персонала. Каждый человек, работающий в АО «НСРЗ» самостоятельная ценность, в росте которой заинтересовано само предприятие.

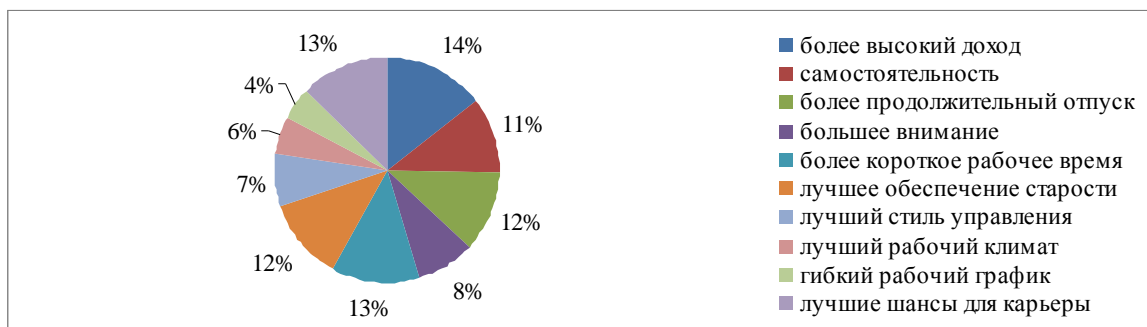


Рис. Мотивы, побуждающие лучше трудиться сотрудников АО «НСРЗ»

Овладение новейшими управленческими технологиями невозможно без освоения основ организационно-культурного подхода, дающего комплексное понимание процессов организаций с учетом глубинных механизмов поведения людей в многофункциональных, динамически изменяющихся контекстах. АО «НСРЗ» создают специализированные подразделения, отвечающие за управление корпоративной культурой и коммуникациями.

Консолидация – процесс формирования единого сплоченного трудового коллектива, разделяющего единые ценности, цели и способы достижения.

Факторами групповой консолидации или сплоченности выступают сходство между работниками во взглядах, ценностях и интересах, а также наличие в группе условий и возможностей для реализации интересов и целей всех ее членов.

В консолидированной команде возникают условия для формирования единообразия в выработке идей и подходов к решению задач. Этот факт объясняется тем, что совместно работающим

людям важно сохранять и поддерживать позитивную атмосферу и хорошие отношения между собой, поэтому они стараются больше хвалить друг друга и избегают критики, чтобы не обидеть кого-то. В сплоченной группе по степени значимости для сотрудников желание иметь хорошие отношения часто преобладают над профессиональной ответственностью. В результате критическая оценка принимаемых решений в такой команде может либо не проявляться, либо вообще отсутствовать.

Исходя из системы мотивации персонала, можно сделать вывод о том, что система мотивации персонала в АО «НСПЗ» достаточно эффективная. В ходе аудиторской проверки не было выявлено никаких недостатков действующей системы мотивации персонала. Весь персонал АО «НСПЗ» удовлетворен существующей системой мотивации. На предприятии существует эффективная нематериальная система мотивации. Но и материальная система полностью позволяет сотрудникам удовлетворять все необходимые для них потребности. Так же есть возможность дальше совершенствовать данную систему мотивации, что в дальнейшем может повысить эффективность предприятия в целом.

1. Ганжа В.В., Куликова В.В. Диагностика оценки мотивации персонала предприятия // 13 Международная студенческая научная конференция. Студенческий научный форум. – URL: <https://files.scienceforum.ru/pdf/2021/5fc8b048bef4e.pdf>

2. Мотивация персонала. Бухгалтерский учёт, налоги и аудит. – URL: https://www.audit-it.ru/terms/trud/motivatsiya_personala.html (дата обращения 10.03.2021)

3. Программа развития кадрового потенциала акционерного общества «Находкинский судоремонтный завод» от 11 апреля 2017 года № 43/1 / АО «НСПЗ» по г. Находка. – Находка, 2017. – 16 с.

Рубрика: Актуальные вопросы предпринимательства в контексте учебных дисциплин среднего профессионального образования

УДК 338.1

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В ОБЩЕСТВЕННОМ ПИТАНИИ НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Д.В. Ганник, Е.Д. Марченко

учащиеся АК

С.К. Худякова

руководитель, преподаватель первой категории Академического колледжа ВГУЭС

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Столица Приморского края г. Владивосток приобретает статус центра международного бизнеса. Темпы роста въездного туризма одни из самых высоких в России. Это оказывает позитивное влияние на развитие системы общественного питания города. Высокие темпы роста подтверждает анализ основных экономических показателей системы общественного питания. В работе представлены исследование на тему развития сферы общественного питания в период пандемии.

Ключевые слова: *малый бизнес, средний бизнес, система общественного питания, предприятия fast-food, социальное питание.*

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUMSIZED BUSINESSES IN PUBLIC CATERING ON THE EXAMPLE OF THE PRIMORSKY TERRITORY

The capital of the Primorsky Territory, Vladivostok, acquires the status of an international business center. The growth rate of inbound tourism is one of the highest in Russia. This has a positive impact on the development of the city's public catering system. High growth rates are confirmed by the

analysis of the main economic indicators of the public catering system. The paper presents a study on the topic of the work of the public catering sector during a pan-demic.

Keywords: *small business, medium business, catering system, fast-food enterprises, social food.*

Целью данной работы является определение тенденций развития системы общественного питания Приморского края в период пандемии. Данная тема весьма актуальна в данный момент. Основными задачами исследования в рамках поставленной цели являются:

- анализ основных экономических показателей системы общественного питания Приморского края в период пандемии;
- выявление способов самостоятельной борьбы малого и среднего бизнеса в период кризиса;
- оценка положительных и отрицательных сторон пандемии.

Для определения актуальности данной темы был применен метод опроса. Инструментом сбора послужила онлайн-анкета.

Система общественного питания – это один из видов предпринимательской деятельности. Структура предприятий общественного питания представлена следующими разновидностями: гастрономические рестораны, корпоративное питание, быстрое обслуживание, социальное питание. Общественное питание это одна из быстроразвивающихся сфер деятельности, которая постоянно подстраивается под изменяющийся стиль жизни современного человека. Набирают популярность услуги, облегчающие повседневную жизнь: например, приобретение готовых блюд или их заказ домой и на работу с доставкой.

Развитие сектора общественного питания в столице Приморского края г. Владивостоке имеет свои особенности. Последние годы отрасль претерпела кардинальные перемены. Главной причиной этих перемен является пандемия коронавируса.

С наступлением карантина, когда большинство населения планеты вынуждено оставаться дома и соблюдать дистанцию, некогда шумные кафе и рестораны теперь пустуют. Несмотря на то, что в некоторых ресторанах быстрого обслуживания появился повышенный спрос на доставку, а некоторые заведения уже закрылись навсегда. [4]

Пандемия коронавируса – это гуманитарный кризис, экономические последствия которого будут очень серьезными. Общественное питание пострадало особенно сильно. Некоторые рестораторы уже объявили о банкротстве; другие говорят, что уже в ближайшем будущем они не смогут покрыть расходы на аренду и персонал. Исследование Росстата показало, что оборот предприятий общественного питания за время карантина снизился почти в два раза по сравнению с тем же периодом 2019 года (рис.1). Чтобы компенсировать часть расходов, рестораны и кафе работали на вынос и доставку. После снятия ограничений в июле открылись летние веранды, в августе и сентябре разрешили открыть залы, но с ограничениями по количеству посетителей и требованием выполнять рекомендации Роспотребнадзора.

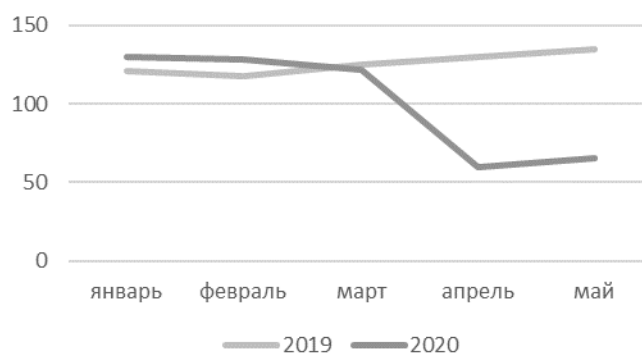


Рис. 1. Оборот предприятий общественного питания за 2019–2020 гг.

Несмотря на ограничения, рестораны могут продолжать генерировать продажи. В местах, где запрещено принимать гостей в помещении, рестораторы переключились на самовывоз и доставку, разработали новую маркетинговую стратегию, чтобы охватить потенциальных клиентов, которые, возможно, не ищут эти услуги намеренно.

По данным Росстата, большинство субъектов малого и среднего бизнеса пытались справиться с кризисом самостоятельно, применяя следующие способы:

1. Оптимизация расходов. Финансовой подушки не было у 62% компаний, поэтому им пришлось экстренно оптимизировать расходы. Чаще всего уменьшали затраты на маркетинг, зарплаты сотрудников и офис, а 34% предпринимателей сокращали штат (рис. 2).

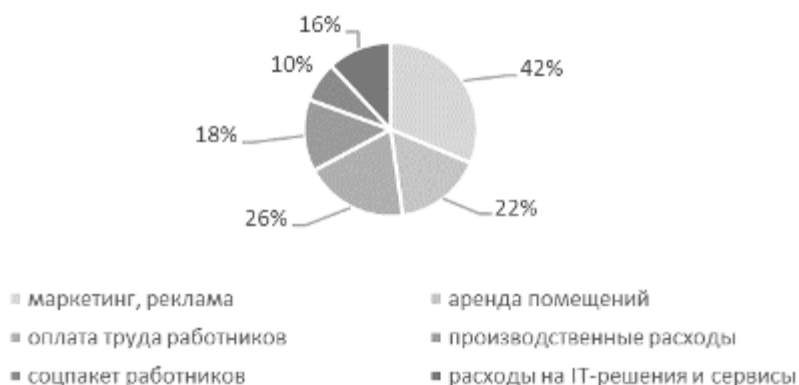


Рис. 2. Оптимизация расходов субъектов малого и среднего бизнеса в период пандемии.

2. Запуск новых направлений. Чтобы подстроиться под новые реалии карантина и самоизоляции, предприниматели перепрофилировали бизнес.

3. Переход в онлайн систему обслуживания. Аудитория интернет-магазинов весной увеличилась на 15–17 млн человек. Чтобы не потерять клиентов, предприниматели использовали разные каналы: интернет-магазины, группы в соцсетях и маркетплейсы.

4. Попытки сохранить персонал. По словам владельцев ресторанов и кафе, часть сотрудников на это время были переориентированы: работники зала, бармены принимали заказы по телефону, помогали с доставкой. Так удалось сохранить 80-90% штата, но часть пришлось сократить. Навстречу пошли арендодатели: снизили арендную плату или разрешили платить в рассрочку.

5. Использование государственной поддержки. Правительство предложило малому и среднему бизнесу 11 мер поддержки. Самыми популярными оказались прямые субсидии на выплаты зарплат, отсрочка и освобождение от уплаты налогов. Для оценки удовлетворенности субъектами малого и среднего бизнеса предлагаемой им государственной поддержки, был проведен интернет опрос (рис. 3). Вопрос по предпочтению предприятий общественного питания был задан в открытой форме. О результатах можно сделать следующий вывод – бюрократия и низкая эффективность мер привели к тому, что предприниматели восприняли помощь от государства без энтузиазма. Мерами поддержки правительства РФ довольны только 27,8 % предприятий.

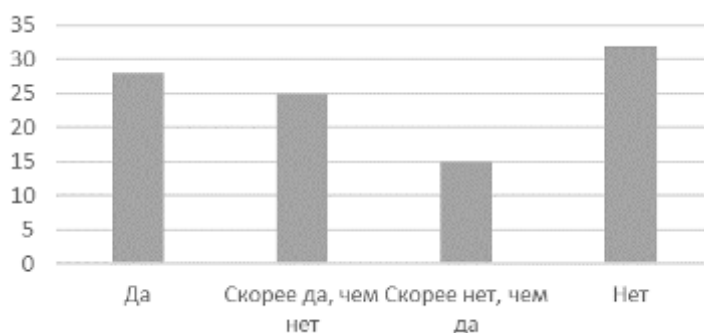


Рис. 3. Результаты интернет-опроса, об удовлетворенности бизнеса мерами государственной поддержки

Однако не все компании пережили три месяца самоизоляции: закрылись 29 заведений, 14 из них – в июне (рис. 4). Выжившие кафе заполняются на 70-80%. В хорошую погоду посетителей больше. Летом гости предпочитают сидеть на верандах или террасах.

Несмотря на финансовый кризис и убытки многих предприятий во время пандемии, есть и несколько положительных сторон. Например, именно во время пандемии во Владивостоке открылся филиал крупнейшей сети ресторанов быстрого питания McDonald's. С целью выявления предпочтений потребителей был проведен опрос на тему популярности сетей общественного питания типа «Fast food».



Рис. 4. Количество закрывшихся предприятий общественного питания, 2020 г.

В опросе приняло участие 350 человек жителей Приморского края. Респонденты выбраны случайным способом. 78% выборки составили женщины и 22% мужчины. Возрастная категория респондентов оказалась весьма разнообразной: 80% составили жители края от 18 до 35 лет – это наиболее мобильные возрастные категории, которые составляют наибольший удельный вес среди посетителей сетей общественного питания, оставшиеся 20% разделились следующим образом: 10% от 36 до 50 лет, 3% от 51 до 60, 2% свыше 61 года, 5% категория младше 18 лет (рис. 5).

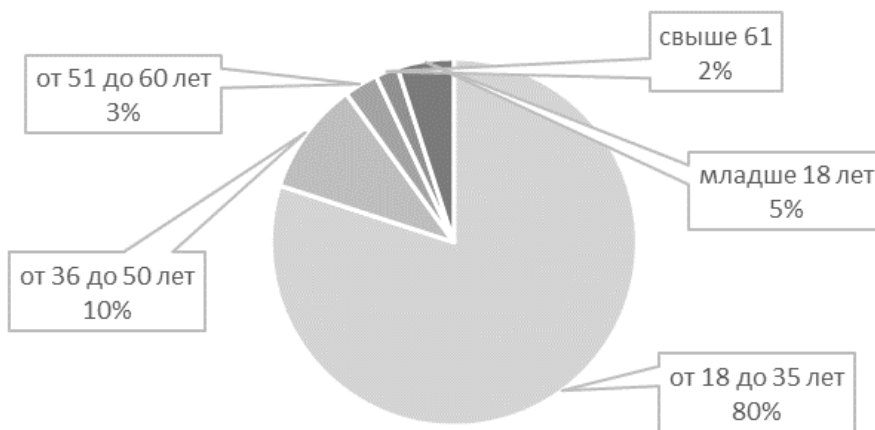


Рис. 5. Градация респондентов по возрасту

При ответе на вопрос «Как часто Вы посещаете заведения общественного питания» большинство респондентов ответили чаще одного раза в месяц 45%, 38% посещают данные заведения практически ежедневно – эту категорию составили респонденты, которые работают в реальном секторе бизнеса и вынуждены часто посещать заведения общественного питания по долгу службы и проведения обеденного время, а также студенты. 2% опрошенных посещают предприятия общественного питания по большим праздникам, к этой категории относятся респонденты от 51 года и старше. 11% опрошенных посещают заведения общественного питания 2-3 раза в месяц (рис. 6).

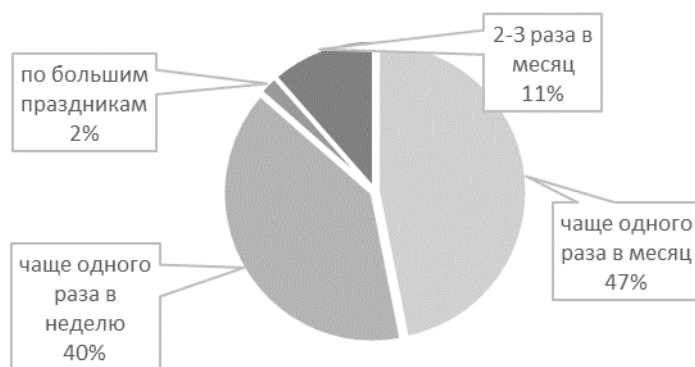


Рис. 6. Частота посещения заведений общественного питания
 Результаты опроса, о посещаемости предприятий быстрого питания представлены в табл.

Таблица

Результаты опроса о популярности сетей Fast-food

Бренд сети fast-food	Посещаю чаще других	Посещаю достаточно часто	Посещаю время от времени	Никогда не посещал
KFC	0,2	0,32	0,15	0,3
Burger King	0,1	0,15	0,15	0,2
McDonald's	0,5	0,69	0,27	0,1
Oki Doki	0,2	0,65	0,30	0,1
Hesburger	0,1	0,15	0,26	0,2

Исследование показало, что сеть McDonald's пользуется большой популярностью у молодого населения, в частности у студентов. Из-за пандемии усилились меры безопасности после возобновления работы заведений сети. Большое внимание уделено социальной дистанции и способу оплаты. Сотрудники данной сети предлагают посетителям оплатить заказ бесконтактным способом. А также не было свободного входа в данный ресторан. Посетителям предлагали подождать своей очереди, стоя на специальной разметке на улице. Сотрудник на входе открывал им дверь и регулировал загрузку зала – не больше 10 человек на первом этапе снятия ограничений, позже – не более 20 человек.

Популярные сети быстрого питания такие как «KFC» и «Burger King» ограничили методы оплаты заказов до бесконтактного способа. Дезинфекция всех поверхностей производилась раз в полчаса. Размещены предупреждающие знаки о необходимости соблюдения дистанции. Поток посетителей стал намного меньше, но данные предприятия выдержали напор кризиса.

В целом, если говорить о тенденциях развития данных форм бизнеса, то можно сказать что тенденция положительна. Так как предприятия, сохранившие место на рынке, достаточно хорошо закрепились. Они имеют государственную поддержку, посетителей и возможность развиваться, несмотря на пандемию и самоизоляцию.

1. Зиятдинова П.М., Зиятдинова В.В. Тенденции развития рынка общественного питания // Вестник Димитровградского инженернотехнологического института. – 2018. – № 2 (16). – С. 79–84

2. Мартышенко С.Н., Мартышенко Н.С. Применение когнитивной модели для управления качеством жизни в регионе // Вестник НГИЭИ. – 2016. – № 9 (64). – С. 98–107.

3. Овчинникова К.А. Тенденции развития регионального рынка общественного питания // Экономика и социология. – 2017. – № 35. – С. 30–33.

4. Анализ рынка специализированных предприятий общественного питания г. Владивостока [Электронный ресурс]. – URL: <https://knowledge.allbest.ru>

О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ «COVID-19» НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОММЕРЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

В.А. Горева, Д.Д. Пронин
бакалавры

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассмотрено влияние пандемии «COVID-19» на хозяйственную деятельность приморских предприятий – импортёров китайской продукции, выявлены основные экономические последствия и обоснованы мероприятия по устранению их последствий.

Ключевые слова: пандемия «COVID-19», экономический кризис, устранение последствий.

ON THE IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON THE ACTIVITIES OF COMMERCIAL ENTERPRISES IN PRIMORSKY KRAI

The article examines the impact of the COVID-19 pandemic on the economic activities of coastal enterprises importing Chinese products, identifies the main economic consequences and justifies measures to eliminate their consequences.

Keywords: COVID-19 pandemic, economic crisis, elimination of consequences.

Пандемия – это «...необычайно сильная эпидемия, распространившаяся на территории многих стран и континентов, высшая степень развития эпидемического процесса...» [1]. Таким чрезвычайным происшествием в современности стала пандемия коронавируса «COVID-19». Пандемия достаточно редкое явление в мировом пространстве и чрезвычайное происшествие, оказывающее свое негативное воздействие на все сферы деятельности общества.

Поэтому представляется актуальным рассмотреть влияние последней пандемии на экономические процессы (цель) на примерах, имеющих отношение к экономике Приморского края. Достижение данной цели решается посредством задач – определения влияния пандемии на макро- и микро уровнях, прогноз восстановления ситуации по истечении пандемии. Данные задачи могут быть решены посредством приемов экономического анализа, с использованием публикаций государственных органов власти, отчетных публикаций хозяйствующих субъектов и др.

Впервые о «COVID-19» заговорили в конце 2019 года после возникновения очаговых заболеваний в Китае. В последующие несколько месяцев коронавирус распространился по всему Миру и к исходу первого квартала 2020 года охватил большинство стран. 11 марта 2020 года распространение «COVID-19» было признано «Всемирной организацией Здравоохранения» пандемией.

В свете новой и масштабной угрозы, все страны Мира стали принимать защитные меры, что в экономической сфере привело к существенному сокращению делового оборота между хозяйствующими субъектами. Это наглядно проявилось и во внешнеторговых отношениях Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

В современности, КНР является одним из основных экономических партнеров нашей страны. Начиная с начала 1990-х гг., продукция китайских производителей занимала все большее и большее место в российском товарном импорте. Стоимостная динамика данной тенденции за последние три года представлена в табл. 1.

Тенденция российского товарного импорта из КНР, 2018–2020 гг.

Товарный импорт из КНР, млн долл.			Абсолютное отклонение, ед.			Темп роста, проц.		
2018	2019	2020	2019–2018	2020–2019	2020–2018	2018–2019	2019–2020	2020–2018
3 361,0	4 018,6	3 905,6	657,6	-113,0	544,6	+19,5	-2,8	+16,2

Источник: [2-4].

Приведенные данные наглядно отражают как рост товарного импорта из Китая в Россию, так негативное влияние «COVID-19» на эту сферу хозяйственных отношений. Если в 2019 году наблюдался существенный 19,5-процентный прирост импорта китайских товаров к итогу предшествующего периода, то в конце 2020 года наблюдалось снижение данной категории на 2,8% по сравнению с итогами предшествующих периодов.

По факту, товарный импорт из Китая в 2020 году превышал итоги 2018 года на 16,5%. Однако, данный прирост был обусловлен тем, что ограничения по товарообмену между странами были введены во втором квартале 2020 года, в первом квартале этого года внешнеторговая деятельность осуществлялась еще в «нормальном режиме».

В отдельных отраслях импорта китайских товаров произошли более существенные сокращения (табл. 2).

Тенденция импорта китайских строительно-отделочных товаров и металлопродукции в Российскую Федерацию, 2018–2020 гг.

Показатель	2018	2019	2020	Абсолютное отклонение, ед.		Темп роста, %	
				2018–2019	2019–2020	2018–2019	2019–2020
Импорт строительно – отделочных материалов, всего млн. долл.	280,3	332,6	254,8	52,3	- 77,8	18,6	-23,4
Импорт металлического проката, всего млн. долл.:	502,9	602,8	429,6	99,9	19,8	-173,2	-28,7
- в т.ч. из черных металлов, млн. долл.	451,1	547,7	389,7	96,6	21,4	-158,0	-28,8
- в т.ч. из цветных металлов, млн. долл.	51,8	55,4	39,9	3,6	6,9	-15,5	-30,0

Источник: [5; 6].

Как следует из приведенных данных, сокращения импорта строительно-отделочных изделий и металлопродукции, как результат введенных ограничений, были более чем существенными, составив 23,4 и 28,7% соответственно. В сравнительном сопоставлении импорт строительно-отделочных материалов в 2020 году составил 91,0% от уровня 2018 года, импорт металлопродукции – 85,4%.

Между тем, именно эти товарные группы импорта во многом образуют материальную основу российской строительной индустрии, особенно в секторе гражданского строительства многоквартирных домов. По данным ФТС России в 2019 году китайская металлопродукция составляла 38,1% от совокупного импорта данных товаров в Российскую Федерацию, на долю строительно – отделочных материалов приходилось 34,2% [7].

В реализацию данного импортного потока вовлечены многочисленные участники внешне-экономической деятельности (ВЭД) – хозяйствующие субъекты Приморского края, представленные в основном малыми предприятиями и индивидуальными предпринимателями.

Негативные внешнеэкономические тенденции, проявление которых было обусловлено пандемией «COVID-19», в конечном итоге негативно проецировались и на хозяйственное положение малых предприятий и индивидуальных предпринимателей Приморья. Рассмотрим основные итоги данного влияния на примере предприятий – участников ВЭД.

Так, с начала введения ограничений, китайской стороной были существенно сокращены отгрузка товаров в адрес российских импортеров и затем, периодически ограничивался пропуск импортируемых товаров через таможенную границу. Поставка товаров российскими импортерами в адрес своих покупателей осуществлялась как за счет этого, сокращающегося и нерегулярного потока, так и за счет товарных запасов, накопленных ранее. Все это в совокупности привело к сокращению товарных запасов в оборотных активах российских предприятий – импортеров. Если в итоге 2019 года, товарные запасы в составе оборотных средств порядка 50-60 проц., то год спустя – 20–25%¹

Иная негативная тенденция, сформировавшая в течение 2020 года – это увеличение дебиторской задолженности у российских предприятий – импортеров китайских товаров. Это обусловлено тем, что в условиях вынужденного простоя у многих российских покупателей постепенно снизился уровень платежеспособности. И для сохранения деловых связей, а так же не отсутствия иных, более платежеспособных покупателей, российские предприятия – импортеры осуществляли поставку товаров с отсрочкой платежа, что и привело к росту дебиторской задолженности. На примере исследованных предприятий можно отметить: если в 2019 году удельные веса дебиторской задолженности и денежных средств составляли порядка 20 и 30%, соответственно, то год спустя – 60 и 15–20%.

Полагаем, что по этим и иным причинам, финансовый результат приморских предприятий – импортеров китайских товаров существенно ухудшился: в рассмотренных примерах чистая прибыль предприятий в 2020 году составляла 85–90% от аналогичного результата предшествующего периода.

И надо отметить, что такой результат следует считать позитивным, поскольку многие хозяйствующие субъекты закончили 2020 год с убытками. Так, если в 2019 году через таможенные органы ДВТУ осуществляли свою деятельность 14 168 импортеров – участников ВЭД, то по итогу 2020 года было зарегистрировано 13 346 учзедов, т.е. на 5,8% меньше [8, с. 77; 9].

В итоге надо признать, что в современности многие приморские предприятия – импортеры китайской продукции находятся в сложном хозяйственном положении.

Рассмотрим перспективы исправления данной ситуации.

Очевидно, что стратегическое разрешение данной проблемы возможно – это достижение status quo, т.е. восстановление порядка импортных операций по состоянию до начала пандемии «COVID-19».

Для оценки данной перспективы рассмотрим современные тенденции российского товарного импорта из КНР, сопоставив итоги января месяца в разрезе 2019, 2020 и 2021 гг. (табл. 3).

Таблица 3

Тенденция российского товарного импорта из КНР в сопоставлении итогов января 2019, 2020 и 2021 гг.

Товарный импорт из КНР, млн долл.			Абсолютное отклонение, ед.			Темп роста, проц.		
2019	2020	2021	2020–2019	2021–2020	2021–2018	2020–2019	2021–2020	2021–2018
290,0	321,4	304,0	+31,4	-17,4	+14,0	+10,8	-5,4	+4,8

Источник: [10–12].

Выполненное сопоставление вызывает «определенный оптимизм»: импорт китайских товаров в январе 2021 года увеличился в сравнении с «докризисным» январем 2019 года на 4,8%.

¹ Здесь и ниже приведенные данные составлены на основании изучения бухгалтерской отчетности предприятий – импортеров китайских строительно-отделочных материалов и металлопродукции, проведенной во время производственной практики.

Однако однозначно утверждать о скором прекращении негативного влияния пандемии и восстановлении товарного импорта до докризисного уровня достаточно преждевременно.

Как альтернативный вариант можно рассмотреть возможность замены продукции китайского производства на аналогичную, выпускаемую российскими производителями. Однако с учетом объемов потребления рынка (см. выше), представляется сложным произвести такое импортозамещение в течение не только нескольких лет, но и нескольких десятилетий. Отметим: подобная трансформация, если таковая состоится, может сделать не нужной работу многих приморских предприятий – импортеров

Иными альтернативными стратегиями могут быть замена страны – импортера (например, в аспектах импорта металлопродукции из Южной Кореи или Японии) или формирование новой стратегии доставки, например – через Казахстан, что сокращает и дистанцию, и время доставки.

На оперативно-хозяйственном уровне очевидна необходимость решения проблемы избыточной дебиторской задолженности, что даст прирост денежной массы в распоряжении предприятий и, как следствие – необходимость поддержания данной денежной массы в ликвидном состоянии, минимизирующем негативное влияние инфляции.

Несомненно, изложенные проблемы и пути их решения требуют дополнительного изучения и экономического обоснования, что и определяет предмет выпускных квалификационных работ авторов статьи.

1. Бургасов, В.В. Пандемия // Большая медицинская энциклопедия. – Москва: Советская энциклопедия, 1982. – 528 с.

2. Обзор экономической деятельности Дальнего Востока в 2018 году – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2021. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2018> (дата обращения 05.04.21).

3. Обзор экономической деятельности Дальнего Востока в 2019 году – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2021. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god> (дата обращения 05.04.21).

4. Обзор экономической деятельности Дальнего Востока в 2018 году – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2021. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/230466> (дата обращения 05.04.21).

5. Импорт китайских строительно-отделочных материалов: жесткая просадка 20-го года – Текст: электронный // TKS.RU. Все о таможене: [сайт]. – 2021. – URL: <https://www.tks.ru/> (дата обращения 12.04.21).

6. Российский импорт китайской металлопродукции – 2020. – Текст: электронный // TKS.RU. Все о таможене: [сайт]. – 2021. – URL: <https://www.tks.ru/> (дата обращения 12.04.21).

7. Экспорт и импорт Российской Федерации по товарам: обзор итогов. – 2019. – Текст: электронный // Федеральная таможенная служба Российской Федерации: [сайт]. – 2021. – URL: <https://customs.gov.ru/folder/502>

8. Информационно-справочные материалы о деятельности Дальневосточного таможенного управления в 2019 году. – Владивосток: Дальневосточное таможенное управление, 2020. – 81 с.

9. Об итогах деятельности органов ДВТУ в 2020 году – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2021. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/> (дата обращения 05.04.21).

10. Статистическая информация о внешней торговле за январь 2019 года – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2021. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2019-god/operativnaya-informacziya/document/176428> (дата обращения 05.04.21).

11. Статистическая информация о внешней торговле за январь 2020 года – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2021. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/230467/document/230469> (дата обращения 05.04.21).

12. Статистическая информация о внешней торговле за январь 2021 года – Текст: электронный // Дальневосточное таможенное управление: [сайт]. – 2020. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/statistic/2021-god/operativnaya-informacziya> (дата обращения 05.04.21).

ПРОБЛЕМЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ПРОЦЕССА ОБРАЩЕНИЯ С ТКО: ОПЫТ Г. ВЛАДИВОСТОКА

А.Е. Горохова

бакалавр

Н.Ю. Титова

доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Проблемы экологии в Российской Федерации стоят остро и даже активная популяризация раздельного сбора мусора и осознанного потребления в ближайшие годы не смогут повлиять на ситуацию, так как в стране уже существуют сотни свалок и полигонов, на которых складывается мусор, опасный для окружающей среды и для каждого из нас. В данной статье рассматривается механизм финансирования такого сложного комплекса работ как рекультивация и оценка направления деятельности органов власти для борьбы с обозначенной проблемой.

Ключевые слова: экология, рекультивация, мусорные полигоны, окружающая среда

CURRENT ISSUES OF FINANCING THE PROCESS OF LANDFILL RECLAMATION

Environmental problems in the Russia are acute. Even the active promotion of separate waste collection and conscious consumption will not be able to influence the situation, as in the country there are already hundreds of dumps and landfills, which are dangerous for the environment. This article considers the mechanism of financing such a complex set of works as recultivation and the evaluation of the activity of the authorities to combat the problem.

Keywords: ecology, reclamation, landfills, environment.

Проблема экологии, а в частности сортировка, переработка, хранение и захоронение отходов стоит в РФ очень остро [1-6]. Несмотря на выделенные Национальным проектом «Экология» [7] средства, Правительство намерено обязать собственников мусорных полигонов рекультивировать свалки за свой счет. В данной работе рассматривается возможность введения новой меры, а также то, на кого больше всего повлияет изменение нормативной базы в рамках проведения рекультивации.

Основные направления деятельности по улучшению экологической ситуации содержатся в Нацпроекте «Экология», действующем на территории РФ с 1 октября 2018 года определенным сроком до 2024 года. В рамках «Экологии» реализуются Федеральные проекты, нацеленные на создание устойчивой системы обращения с твердыми коммунальными отходами, обеспечивающей сортировку отходов в объеме 100% и снижение объема отходов, направляемых на полигоны, в 2 раза.

В соответствии с Федеральным проектом «Чистая страна», который реализуется в рамках вышеуказанного Нацпроекта, к концу 2021 года будет ликвидировано 76 несанкционированных свалок и 67 наиболее опасных объектов накопленного экологического вреда. А к 2024 году будет рекультивирован 191 полигон, на которых были расположены несанкционированные свалки. На эти мероприятия выделено 124,1 млрд. руб.

В 2019 и 2020 годах уже были выделены средства на рекультивацию свалок и полигонов из Федерального бюджета. За эти 2 года планировалось выделить около 17 млрд. рублей из средств Федерального бюджета.

По данным Росприроднадзора, в 2019 году было образовано 7751 млн. тонн отходов производства и потребления (с I по IV класс опасности для окружающей среды), из них только 3882 миллиона тонн было обезврежено и утилизировано [8]. Общая площадь восстановленных, в том числе рекультивированных земель, подверженных негативному воздействию накопленного вреда окружающей среде, составила 545 га [9].

Активисты и экологи прогнозируют ежегодный прирост площадей российских свалок с 5 до 8 млн га к 2026 году. Предпосылки к обратной динамике есть, они обусловлены законодательным закреплением норм в области охраны окружающей среды и неподдельным общественным вниманием. Нравнодушные компании, жители населенных пунктов, общественные деятели и прочие организации, осведомленные об экологических проблемах, популяризируют раздельный сбор мусора и осознанное потребление. Даже при уменьшении уровня производимых отходов, проблема существующих полигонов будет стоять так же остро и единственным верным способом, по мнению многих ученых, является именно рекультивация.

Рекультивационные работы осуществляются в соответствии с «Инструкцией по проектированию, эксплуатации и рекультивации полигонов для твердых бытовых отходов», Гигиеническими требованиями к устройству и содержанию полигонов для ТБО» (СанПиН 2.1.7.1038-01), Сводом правил 320.1325800.2017 «Полигоны для твердых коммунальных отходов. Проектирование, эксплуатация, рекультивация» и др.

Межгосударственный стандарт ГОСТ 17.5.1.01-83 «Охрана природы (ССОП). Рекультивация земель. Термины и определения» определяет рекультивацию земли как комплекс работ, направленных на восстановление продуктивности и народнохозяйственной ценности нарушенных земель, а также на улучшение условий окружающей среды в соответствии с интересами общества. Рекультивированная земля будет считаться тогда, когда на там будет восстановлена продуктивность, народнохозяйственная ценность и улучшены условия окружающей среды. Иными словами, рекультивация – это не просто ликвидация имеющихся свалок, но и комплекс работ, направленный на ликвидацию негативного воздействия полигона на окружающую среду, а также восстановление земель.

Процесс проходит в 2 этапа: технологический и биологический. На первом этапе происходит выравнивание поверхности бульдозерами и формирование тела полигона, создание системы обезвреживания газа, затем покрытие свалки защитным экраном. Вторым этапом проводится подготовка почвы и посев растений.

По разным данным, рекультивация 1 гектара полигона обходится от 10 до 100 млн руб. Расчётная стоимость зависит от перечня и количества проводимых работ. В техническом задании проекта рекультивации свалки должен быть сформирован конкретный перечень, порядок и график мероприятий, описаны методики проводимых работ. Также проводится первичная оценка загрязнения территории, а рамках которой происходит анализ радиационного фона, уровень загрязнённости почв и вод, определение границ свалочных масс и формирование конкретных рекомендаций по очистке земельного участка. Данную оценку расчёта стоимости рекультивации даёт Научно-проектная организация «Мегаполис», не называя конкретной стоимости работ.

Например, на рекультивацию свалки в Челябинске, которая работала с 1949 года, было выделено порядка 5 млрд руб. Там хранилось 20 млн куб. м отходов на 75 га территории. Все это ежегодно выбрасывало в атмосферу 60 тыс. тонн вредных веществ. Прием отходов на эту свалку прекратился ещё осенью 2018 года, но работы ведутся до сих пор. Процесс не только дорогостоящий, но и длительный. По информации на июнь 2020 года свалка была накрыта мембраной только на 80%. Рекультивацию планируют завершить к ноябрю 2021 года.

Несмотря на заложенные в Национальный проект средства, Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации предложило финансировать рекультивацию полигонов за счет средств, которые будут заложены в тарифах на вывоз мусора. Директор департамента финансово-экономического обеспечения Минприроды Роман Земцов на выступлении Общественного совета отметил, что речь идет о сумме 32,2 рубля с человека в год.

Различные источники оценивают средний по России тариф за услугу по обращению с ТКО около 90 рублей в месяц, что составляет 1080 рублей в год. 32 рубля от этой суммы – это 3%, которые необходимо будет доплачивать каждому человеку из своего кармана.

Следует отметить, что ранее расходы на рекультивацию полигонов никогда не включали в стоимость вывоза мусора и размещения отходов на полигонах. По некоторым оценкам, при включении затрат на рекультивацию в тариф, его нужно увеличивать на 30–40%, чтобы к концу 2023 года у владельцев полигонов появились средства на их рекультивацию. Безусловно, ФАС не позволит бесконтрольный рост тарифов (рост тарифов в сфере твердых коммунальных отходов ограничен предельным индексом инфляции, который устанавливает ФАС, — не более 4% в год), так же, как и губернаторы не допустят столь резкое увеличение стоимости услуг ЖКХ.

Существует иная точка зрения на то, откуда следует изыскивать финансы на рекультивацию мусорных полигонов. Ее сторонники утверждают, что полигонное захоронение — это результат деятельности производителей товаров и упаковки. Стимулированием утилизации отхо-

дов следует заниматься производителям в рамках расширенной ответственности производителя (РОП). По информации Минприроды России «Об актуальных вопросах исполнения «расширенной» ответственности производителей, импортеров товаров», ответственность за выполнение нормативов утилизации лежит на производителях и импортерах готовых товаров, включая упаковку. В соответствии с этим документом, обязанность производителя, импортера товаров по их утилизации считается исполненной со дня представления отчетности, подтверждающей выполнение нормативов утилизации и со дня уплаты экологического сбора. Если на деньги, собранные в рамках РОП, не производится утилизация отходов, то они должны стать источником финансирования рекультивации полигонов. По информации Минприроды РФ, в 2020 году за счет экосбора в рамках РОП было собрано около 3 млрд руб.

Ответственность за состояние свалки, в том числе и по грамотной рекультивации, должен нести собственник. В соответствии со статьей 16 Федерального закона от 10.01.2002 N 7-ФЗ (ред. от 30.12.2020) «Об охране окружающей среды», плата за негативное воздействие на окружающую среду (НВОС) взимается за хранение, захоронение отходов производства и потребления (размещение отходов). Собственники объектов платят НВОС десятки миллиардов рублей. Эта сумма не «окрашена», она распределяется на все уровни бюджета, причем в федеральный бюджет распределяется 5%, 50% отчисляется в муниципалитет, 45% средств остается в субъектах. Сейчас данная плата представляет собой не что иное, как принудительное изъятие части имущества, принадлежащего хозяйствующим субъектам на праве собственности.

В данном вопросе необходимы изменения Налогового кодекса, а именно создание отдельной главы, регулирующей экологические сборы таким образом, чтобы деньги, уплаченные конкретным лицом на конкретной местности возвращались в эту местность.

Мусорные полигоны не являются верным способом решения экологической проблемы. Даже при введении в повседневную жизнь граждан обязательную сортировку мусора для последующей его утилизации, решить проблему имеющихся сотен полигонов решить не удастся. Согласно Стратегии развития промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления на период до 2030 года, переработка отходов в России должна вырасти до 80%. Но без создания инновационной системы и современной инфраструктуры решить «мусорную» проблему невозможно [10].

Важно понимать, что для решения таких глобальных проблем нужно развитие государственно-частного партнерства. По материалам Национальной ассоциации концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру, частные инвестиции на данный момент ничтожны, поэтому сама отрасль находится в стадии «болезненного формирования», а институциональная среда является неблагоприятной для инвесторов. По данным сборника «Охрана окружающей среды в России», инвестиции в основной капитал на охрану окружающей среды от загрязнения отходами производства и потребления, включая инвестиции на строительство установок для утилизации и переработки отходов производства, полигонов для утилизации, захоронению токсичных отходов, составили 13731 млн. рублей. Это всего 7,8% от общей суммы инвестиций, направленных на охрану окружающей среды и на 16,6% меньше, чем в 2018 году. Несмотря на то, что в последнее время прослеживается тенденция к открытости и прозрачности данных об обращениях с отходами, ситуация не меняется, поэтому государству приходится принимать оперативные решения, которые уже на старте встречают негативное к себе отношение.

1. Арефьева О.Д., Сединкина Е.С., Земнухова Л.А., Смицких К.В. Эколого-экономическая оценка комплексной схемы переработки рисовой шелухи // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. – 2020. – № 6 (214). – С. 91–98.

2. Смицких К.В., Титова Н.Ю., Шумик Е.Г. Модель динамической эффективности развития социального предпринимательства в условиях циркулярной экономики // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2020. – № 5. – С. 75–86.

3. Титова Н.Ю. Опыт развития эко-индустриальных парков АТР как ориентир внедрения циркулярной экономики в РФ // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2020. – № 3 (54). – С. 158–166.

4. Титова Н.Ю. Условия внедрения циркулярной экономики в промышленность Российской Федерации // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2020. – Т. 12. № 2. – С. 29–37.

5. Филичева Т.П. Проблемы развития экологического предпринимательства // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2018. – Т. 10. № 1 (40). – С. 51–56.

6. Петрова ТВ. Правовые проблемы экономического механизма охраны окружающей среды. – Москва, 2000. С. 98–102.

7. Паспорт Национального проекта «Экология». Систем. Требования: PDF. – URL: https://www.mnr.gov.ru/activity/directions/natsionalnyu_proekt_ekologiya (дата обращения 27.02.2021).

8. Охрана окружающей среды в России. 2020: стат. сб. / Росстат. – 0-92. – Москва, 2020. – 113 с.

9. О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2019 году. Государственный доклад. – Москва: Минприроды России; МГУ имени Ломоносова, 2020. – 1000 с.

10. Об эффективности мер по обеспечению переработки твердых коммунальных отходов и предложения по обеспечению учета мнения граждан РФ при строительстве объектов, используемых для переработки указанных отходов. Доклад. 2018 – Москва: Общественная палата РФ, 2018.

Рубрика: Экономическое положение. Экономическая политика.

Управление и планирование в экономике. Производство

УДК 338

ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ШЕРИНГОВОЙ ЭКОНОМИКИ: ОСОБЕННОСТИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И ПЕРСПЕКТИВЫ

В.В. Грехова, А.М. Кудрик

бакалавры

Н.Ю. Титова

доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Мир не стоит на месте, развиваются технологии, взгляды общества меняются и вместе с этим меняется экономика. Так, одним из видов новой экономики, направленной на экологическое производство, стала шеринговая экономика. В работе рассматриваются теоретические и практические аспекты данного вида экономики, разработали бухгалтерские проводки для отражения подобных операций. В дальнейшем полученные в ходе исследования данные можно доработать, усовершенствовать, и применять на предприятии.

Ключевые слова: шеринговая экономика, рациональное использование ресурсов, бухгалтерские проводки, аренда, прокат.

EXPERIENCE IN IMPLEMENTING THE SHARING ECONOMY: FEATURES OF ACCOUNTING AND PROSPECTS

The world is not standing still, technology is developing, society's views are changing and with it the economy is changing. Thus, one of the types of new economy aimed at ecological production has become the shoring economy. In the work theoretical and practical aspects of this type of economy are considered, developed accounting entries for the reflection of such operations. In the future, the data obtained during the study can be refined, improved, and applied in the enterprise.

Keywords: shering economy, rational use of resources, accounting entries, rent, rental.

Сейчас, во времена прогрессивного общества, экономика стремится к переходу на экологически ориентированное производство, которое позволит снизить негативное влияние, оказываемой бизнесом и отдельными предприятиями на окружающую среду. Так, одним из направлений такого перехода стала шеринговая экономика. Говоря простым языком, шеринговая экономика- экономика совместного потребления, когда у одного из участников сделки есть актив, которым он по каким- либо причинам не пользуется, и он может предоставить его во временное пользование другому человеку. И таким образом, вместо того, чтобы тратить деньги и приоб-

реть, например, инструмент, который нужен лишь единожды, можно воспользоваться тем, что предлагает шеринговая экономика.

Подобное использование продуктов, оборудования, имущества позволяет продлить его сроки использования и сократить количество выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и количество утилизированных из-за ненадобности вещей. Современное поколение ориентировано на использование, а не приобретение и владение, оно заботится об экологии и рациональном использовании ресурсов. Шеринг буквально врывается в нашу жизнь: это и каршеринг, и прокаты велосипедов, коньков, самокатов, одежды, и даже продуктов питания. Так, например, с помощью платформы Eatwith можно найти себе компанию на ужин или обменять остатки неиспользуемых продуктов из холодильника в пределах своего сообщества. Сейчас многие компании понимают важность и удобство возможностей, генерируемых шеринговой экономикой, и потому стремятся тоже занять эту весьма привлекательную рыночную нишу первыми.

Настоящий научно-исследовательский проект заключается в том, чтобы разработать методические указания по ведению бухгалтерского учета для отражения операций по предоставлению инструментов и комплектующих в аренду. Актуальность исследования обуславливается тем, что услуги по прокату строительного инструмента и оборудования становятся все более востребованными из-за новизны формата шеринговой экономики на рынке. Так, по оценкам консалтинговой компании Juniper Research, общий объем шеринговой экономики в мире к 2022 году превысит \$40 млрд [1]. Растущий спрос и сравнительно невысокая конкуренция предоставляют отличные возможности для предпринимателей, желающих осваивать столь перспективный сегмент рынка как сдача инструментов в аренду. Основная цель исследования состоит в том, чтобы продумать все последствия и сценарии развития для беспроблемного осуществления проката инструментов, предоставление комплектующих для инструментов в аренду.

Преимущества договоров проката состоят в том, что с одной стороны, при отсутствии достаточного количества ресурсов на покупку средств труда организации берут их в аренду. Это позволяет сэкономить значительные денежные средства, направив их в оборот. Если же арендованное имущество перестанет быть нужным, достаточно просто прекратить договор аренды. С другой стороны, у арендодателя не используемое в производстве имущество не простаивает, не переводится на консервацию, а сдается в аренду, что ведет к получению дополнительного дохода. Такая ситуация выгодна обеим сторонам сделки.

Среди инструментов, которые планируется сдавать в аренду находятся и шуруповерты, и перфораторы, и строительные пылесосы, и шлифовальные машинки - все то, что так необходимо при ремонте, но потом лежит без дела либо до следующего ремонта, либо пока не придет время избавляться от этих вещей. Помимо самих инструментов, в аренду планируется сдавать и комплектующие для них: сверла, диски, пыльные полотна, шлифовальные ленты и многое другое. По планам, аренда инструмента составит 7% от его стоимости, кроме того, необходимо будет внести залог в размере 110% от себестоимости. На первый взгляд это может показаться довольно высокой ценой, но если сравнивать эту стоимость с рыночной, то выгода очевидна.

В результате исследования разработаны бухгалтерские проводки по 4 ситуациям, которые необходимы для выполнения работы качественно. Первая ситуация, позитивный сценарий: возврат инструмента, оплата аренды, возврат залога арендатору. Вторая ситуация позитивный сценарий: возврат инструмента, оплата аренды из суммы залога арендатору. Третья ситуация, позитивный сценарий: возврат инструмента, оплата просроченной аренды, возврат суммы залога арендатору. И последняя ситуация, позитивный сценарий: возврат инструмента, оплата просроченной аренды из суммы залога арендатору.

Необходимым для выполнения исследования, также стало составление методических указаний по разработке схем бухгалтерского учета по договору проката, которые устанавливают правила формирования в бухгалтерском учете информации о прокате инструментов организации и включают в себя полный список определений, которыми мы пользовались во время выполнения проекта.

Благодаря всей проделанной работе, заказчик исследования фактически первым на рынке решил заниматься подобной деятельностью, а для авторов это стало серьезным опытом в разработке бухгалтерского учета для компании, также заказчик оставил отзыв о нашей работе: «Для нас это очень полезно, т.к. попытки запустить проект наткнулись на то, что в компании

этот процесс очень сильно отличается от текущей деятельности. Практически никто из специалистов компании не смог ответить ни на один наш вопрос в этой части, в отличие от студентов ВГУЭС».

Консалтинговая компания Juniper Research [Электронный ресурс]: Развитие шеринговой экономики. – URL: <https://www.juniperresearch.com/home> (дата обращения: 30.04.2021 г.)

Рубрика: Экономика. Бухгалтерский учет

УДК 330

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УЧЕТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА

А.И. Дегтяренко
магистрант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В современных условиях особая роль при обеспечении безопасности хозяйствующих субъектов отводится учету и обоснованной оценке всех факторов, воздействующих на экономический субъект и влияющих на получение прибыли коммерческой организации. На данный момент одним из недостатков учетно-аналитического обеспечения является то, что формируемая в системе бухгалтерского учета информация о рисках и их влиянии на экономическое положение организации не обеспечивает принятие эффективных управленческих решений. Проблема развития учетного обеспечения рисками в коммерческих организациях становится все более актуальной по мере развития рыночных отношений.

Ключевые слова и словосочетания: бухгалтерская (финансовая) отчетность, хозяйственный риск, учетно-аналитическое обеспечение, система управления рисками, безопасность.

THEORETICAL FOUNDATIONS OF ACCOUNTING AND ANALYTICAL RISK MANAGEMENT OF A COMMERCIAL BANK

In modern conditions, a special role in ensuring the safety of business entities is assigned to the accounting and reasonable assessment of all factors affecting an economic entity and affecting the profitability of a commercial organization. At the moment, one of the disadvantages of accounting and analytical support is that the information generated in the accounting system about risks and their impact on the economic situation of the organization does not ensure the adoption of effective management decisions. The problem of developing accounting provision with risks in commercial organizations becomes more and more urgent as market relations develop.

Keywords: accounting (financial) statements, economic risk, accounting and analytical support, risk management system, security.

Одним из важнейших элементов рыночной инфраструктуры являются банки. Поэтому формирование эффективного учетного обеспечения рисками коммерческих банков – это одно из условий их экономической безопасности, а в свою очередь, стабильности хозяйственной жизни любого государства и международных отношений [1].

Целью данной работы стало изучение теоретических положений, касающихся учетного обеспечения системы управления рисками в коммерческом банке.

Осуществление поставленной цели потребовало решения следующих задач:

- раскрытие теоретических основ системы управления рисками коммерческого банка;
- определение места учетно-аналитического обеспечения в процессе управления рисками организации;
- изучение основных методологических подходов к организации учетно-аналитического обеспечения управления рисками в коммерческих организациях.

Безопасность банковской системы является ведущей задачей обеспечения устойчивого функционирования и развития экономической системы страны.

Эффективное построение системы управления рисками является гарантией того, что банк сможет нормально функционировать в периоды кризиса, а, следовательно, обеспечит высокий уровень экономической безопасности. Система управления рисками, прежде всего, предполагает их своевременное выявление, оценку, измерение и отражение в учете, поскольку отсутствие информации о возможных угрозах, не позволяет принимать обоснованные решения по предотвращению убытков и даже банкротства.

Для формирования представления о системе управления рисками банка необходимо охарактеризовать ее основные элементы, которыми являются субъект и объект управления, критерии экономической безопасности, на основании которых выявляются и оцениваются существующие риски, представляющие собой цель системы управления. А также важными элементами системы являются используемые методы и механизмы управления, представляющие собой инструментарий.

Современные экономические отношения, в которых функционируют организации, настоятельно требуют использования эффективных управленческих технологий, способствующих сохранению их финансовой устойчивости и платежеспособности.

Несомненно, в такой ситуации принятие управленческого решения как тактического характера, так и стратегического характера должно базироваться на достоверной оперативной информации в необходимых аналитических разрезах, обеспечить которую традиционная система бухгалтерского учета не может [2].

Следовательно, грамотное управление рисками и принятие обоснованного управленческого решения должно базироваться на адекватном учетно-аналитическом обеспечении управления рисками.

На рисунке представлена схема, отражающая место учетно-аналитического обеспечения в процессе управления рисками организации, составленная согласно источнику [2].

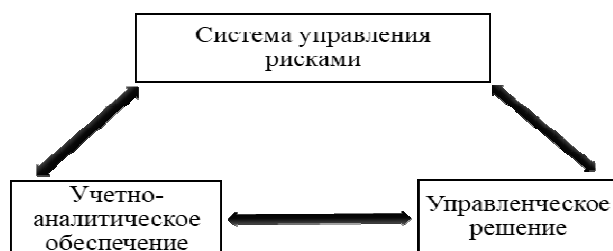


Рис. Место учетно-аналитического обеспечения в процессе управления рисками

Учетно-аналитическое обеспечение позволяет эффективно реализовать основные функции управления, под которыми понимают обособленные направления управленческой деятельности, отличающиеся по видам и объемам управленческого труда, а также срокам их выполнения. Основными функциями управления определены следующие взаимосвязанные элементы единого процесса управления:

- бухгалтерский учет и отчетность
- контроль и регулирование
- анализ и планирование

Они представляют собой процесс непрерывных, взаимосвязанных действий, образующих замкнутый цикл управления рисками.

Для эффективного управления рисками необходима всеобъемлющая информационная база. Только наличие максимально точной и достоверной информации дает возможность принимать решения по снижению рисков и предсказывать поведение контрагентов. При этом необходимо сочетание внешних и внутренних информационных потоков, аккумулируемых в бухгалтерском учете и финансовой отчетности. Финансовая отчетность -важный источник информации для внешних аналитиков, формирование которого осуществляется, исходя из общих правил ведения учета.

Требования о раскрытии информации приобретают динамичный характер. В качестве последнего документа можно отметить информацию Минфина России № ПЗ-9/2012 «О раскрытии информации о рисках хозяйственной деятельности организаций в годовой бухгалтерской отчетности» [3].

Важной задачей управления является создание учетно-аналитического обеспечения, позволяющего оперативно управлять ликвидностью и рисками. Оно должно быть базой для корректировки стратегии коммерческого банка, анализа ее реализации и являться основой для принятия решений в условиях неопределенности и конкурентной среды. Под учетно-аналитическим обеспечением в общем смысле можно понимать единство систем учета, анализа и аудита, объединенных информационными потоками для управления экономическими процессами [4].

Система учетно-аналитического обеспечения отличается комплексностью взаимодействия и развития основных элементов. Соответственно, основными взаимосвязанными элементами учетно-аналитического обеспечения рисками являются:

1. Учетная составляющая

Описание способов раскрытия в учете и отчетности информации о рисках, среди которых выделены и детально охарактеризованы такие способы, как резервирование, выделение информации по отчетным сегментам и переоценка

2. Информационная составляющая

В условиях жесткой межбанковской конкуренции для принятия экономически обоснованных решений по проведению активных операций с коммерческими банками клиенты нуждаются в достоверной информации об их финансовом состоянии.

3. Аналитическая составляющая

На данном этапе осуществляется анализ экономического состояния коммерческого банка, а именно:

- анализ качества активов
- анализ достаточности капитала;
- анализ кредитного риска;
- анализ риска ликвидности;
- анализ финансовой устойчивости
- анализ экономического положения банка на основе рейтинговой оценки
- анализ основных нефинансовых рисков

4. Контрольная составляющая

Контрольная составляющая определяется нормативным методом: соблюдение нормативов ЦБ РФ, нормативов ликвидности и капитала, расчет и сопоставление фактических данных с нормативными

Итак, в учетно-аналитическом обеспечении представлены базовые компоненты информационно-нормативного, учетно-аналитического, контрольного процессов деятельности коммерческого банка. Они направлены на повышение качества управления рисками и обеспечение должного уровня прибыльности и устойчивости банка [5].

Таким образом, проблеме формирования системы бухгалтерского учета, отражающей все существенные аспекты, связанные с возможностью возникновения рисков ситуации должно уделяться больше внимания. Отражение в бухгалтерском и управленческом учете и отчетности информации, обеспечивающей принятие эффективных управленческих решений в условиях неопределенности, будет способствовать обеспечению экономической безопасности банка и максимально возможной стабильности в его функционировании и развитии, независимо от воздействия негативных факторов.

Особенно актуальным это является в период волны финансовых кризисов во всем мире, одной из главных причин которых послужили необъективная оценка рисков и недостаточный уровень банковского надзора и регулирования.

1. Хамидуллина А.С. Сущность и факторы банковских рисков // Современные инновации. – 2017. – № 8 – С. 26–30.

2. Серебрякова Т.Ю., Бирюкова О.А., Кондрашова О.Р. Институциональные подходы к классификации управленческого учета // Международный бухгалтерский учет. – 2018. – № 4 – С. 204–212.

3. Полозова К. С. Выбор методики оценки финансовой устойчивости коммерческого банка // Достижения науки и образования. – 2018. – №10 – С. 16–20.

4. Байрам У.Р. Преимущества и недостатки оценки финансовой устойчивости коммерческих банков // Символ науки. – 2016. – №6 – С. 135–140.

5. Вихарева Е. В. Капитал банка в современных условиях: понятие и оценка // Современный научный вестник. – 2016. – №10 – С. 105–109.

РЕЙТИНГОВЫЕ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ В ДВФО

С. А. Дешпет, А. С. Волков

бакалавры

К. В. Смицких

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В данной статье уделяется внимание рейтингу качества жизни населения по Дальневосточному федеральному округу. Рассмотрена методика формирования показателей рейтинга. Анализу подверглись основные аспекты качества жизни в регионе: уровень доходов жителей, занятость и рынок труда, жилищные условия, безопасность проживания, демографическая ситуация, экологические и климатические условия, здоровье и уровень образования, обеспеченность социальной инфраструктурой, уровень экономического развития, уровень развития малого бизнеса, освоенность территории и развитие транспортной инфраструктуры. Проведенная оценка позволила выявить основные проблемы, на основании которой были предложены мероприятия, направленные на их устранение.

Ключевые слова и словосочетания: рейтинг регионов, ДВФО, методика оценки, качество жизни населения, интегральные показатели.

RATING ASSESSMENTS OF THE QUALITY OF LIFE OF THE POPULATION IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

This article focuses on the rating of the quality of life of the population in the Far Eastern Federal District. The method of forming the rating indicators is considered. The main aspects of the quality of life in the region were analyzed: the level of income of residents, employment and labor market, housing conditions, security of residence, demographic situation, environmental and climatic conditions, health and education level, provision of social infrastructure, level of economic development, level of small business development, development of the territory and development of transport infrastructure. The assessment made it possible to identify the main problems, on the basis of which measures were proposed to eliminate them.

Keywords: rating of regions, Far Eastern Federal District, assessment methodology, quality of life of the population, integral indicators.

Появление и развитие концепции качества жизни населения в обществах с высоким уровнем потребления было вызвано потребностью в новом ориентире развития, который позволил бы учесть все сферы человеческой жизни, а не только ее материальную составляющую.

Опыт развитых западных стран показывает, что стратегическим ориентиром развития России должно стать достойный уровень качества жизни населения. Поэтому при формировании направлений социально-экономического развития регионов, необходимо учитывать, как экономический рост может содействовать устойчивому и поступательному изменению параметров жизни людей.

В настоящее время, в исследовательской практике существуют самые различные способы оценки качества жизни населения. При этом задача создания единой методики оценки качества жизни и формирования национальной социальной инициативы была сформулирована на федеральном уровне [1].

В данном исследовании была выполнена интегральная оценка качества жизни населения дальневосточных регионов. Используемая интегральная оценка, основана на объективном подходе, который определяет качество жизни на основании систем показателей, характеризующих объективные условия жизни населения. Алгоритм проведения интегральной оценки качества

жизни населения, представлен на рис. [2]. Применение показателей, отражающих самые разнообразные аспекты качества жизни, позволяет в динамике максимально приблизиться к его объективной оценке.

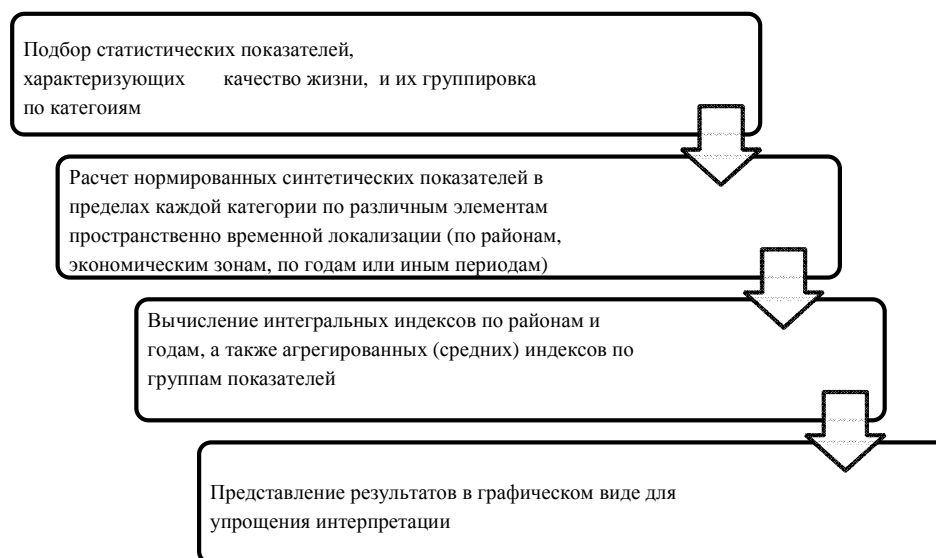


Рис. Алгоритм проведения интегральной оценки качества жизни населения

В качестве исходных данных используются 60 первичных и расчетных стандартных статистических показателей, сгруппированных по 4-м категориям.

– экономические показатели (объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами, оборот розничной торговли в расчете на душу населения, объем платных услуг населению в расчете на душу населения и другие);

– показатели жилищных условий:

Подкатегория жилищной обеспеченности и бытовых условий, включающая 11 показателей (удельный вес общей площади жилищного фонда, оборудованной водопроводом, удельный вес общей площади жилищного фонда, оборудованной канализацией и т. п.);

Подкатегория уровня технического состояния и обновления жилищного фонда, включающая 14 показателей (учитывающих возраст построек, процент износа, ввод в строй нового жилья и т.д.);

Подкатегория уровня социальной защиты населения по коммунальным услугам, состоящая из 5 показателей (число семей, состоящих на учете в качестве нуждающихся в жилье, удельный вес семей, получивших субсидии на оплату жилья и коммунальных услуг, среднемесячный размер субсидий на одну семью и др.); показатели состояния окружающей среды (площадь лесов, приходящаяся на одного человека, объем сбросов сточных вод в поверхностные водные объекты на одного человека, выбросы в атмосферу загрязняющих веществ на душу населения и др.); показатели социальной защищенности (охват детей в возрасте 1-6 лет дошкольными образовательными учреждениями, число больничных коек на 10 000 чел. населения, заболеваемость на 1000 чел. населения и др.).

В целях приведения к сопоставимому виду отобранные показатели нормируются с использованием формул (1) и (2) [3].

$$c_{ni} = \frac{c_i}{c_{\max}} \quad (1)$$

$$c_{ni} = 1 - \frac{c_i}{c_{\max}} + \frac{c_{\min}}{c_{\max}} \quad (2)$$

где, c_{ni} – нормированный синтетический индекс n-ого показателя i-го муниципального района;

c_i – значение показателя i-го муниципального района;

c_{\max} – максимальное значение показателя в общей совокупности муниципальных районов;

c_{\min} – минимальное значение показателя в общей совокупности муниципальных районов.

Если значение показателя непосредственно или прямо пропорционально отражает благоприятное влияние на рейтинг муниципального района (чем больше, тем лучше), то применяется формула (1). Если наоборот пропорционально (чем больше, тем хуже), то используется формула (2). При отсутствии показателя нормированный синтетический индекс приравнивается к нулю.

Последующим суммированием нормированных синтетических индексов определяется агрегированный индекс качества жизни (АИКЖ). Применение указанной методики позволяет определять не только конечный обобщенный индекс качества жизни, но и оценивать положение дел по отдельным категориям, указанным выше. Обобщение возможно, как для всей территории региона целиком, так и по отдельным экономическим зонам [4].

Достоинствами метода являются использование стандартных статистических параметров, относительная простота получения результатов и их интерпретации, а также возможность корректировки в зависимости от целей анализа. На основе результатов данного исследования могут быть выбраны направления социально-экономического развития на среднесрочную и долгосрочную перспективу. При этом не исключается их дальнейшее совершенствование [5].

Предложенная рейтинговая оценка была апробирована на регионах Дальневосточного федерального округа.

Экономика ДВФО, характеризуется рядом структурных особенностей и в значительной степени базируется на использовании природно-ресурсного потенциала. При этом величина валового регионального продукта определяется динамичным ростом оборота розничной торговли и производства услуг при отставании темпов промышленного роста.

Одной из экономико-географических особенностей развития экономики ДВ является периферийность территории и концентрация экономики в двух крупнейших городах и социально-экономической поляризацией между этими центрами.

В таблице представлен рейтинг регионов Дальнего Востока России по качеству жизни. При составлении рейтинга проводился анализ 11 групп, состоящих из 70 различных показателей. Анализу подверглись основные аспекты качества жизни в регионе: уровень доходов жителей, занятость и рынок труда, жилищные условия, безопасность проживания, демографическая ситуация, экологические и климатические условия, здоровье и уровень образования, обеспеченность социальной инфраструктурой, уровень экономического развития, уровень развития малого бизнеса, освоенность территории и развитие транспортной инфраструктуры.

Позиции субъектов Федерации в итоговом рейтинге определялись на основании интегрального рейтингового балла, который рассчитывался путем агрегирования рейтинговых баллов регионов по всем анализируемым группам. Рейтинговый балл группы определялся путем объединения рейтинговых баллов показателей, входящих в группу.

Таблица

Рейтинг регионов Дальнего Востока по качеству жизни на 2021 г.

№	Регион	Рейтинговый балл в 2020 г.	Место среди всех регионов России
1	Сахалинская область	51,216	34
2	Камчатский край	50,718	30
3	Хабаровский край	49,572	31
4	Приморский край	46,501	46
5	Магаданская область	43,899	50
6	Чукотский автономный округ	40,450	68
7	Республика Саха (Якутия)	39,194	70
8	Амурская область	37,740	67
9	Республика Бурятия	28,944	77
10	Еврейская автономная область	28,188	83
11	Забайкальский край	26,889	82

Из таблицы следует, что наивысшую позицию в рейтинге регионов Дальнего Востока по качеству жизни заняла Сахалинская область, поднявшись с 34 места в 2019 году на 26, среди всех регионов России. За Сахалинской областью следует Камчатский край заняв 27 позицию вместо 30. Замыкает тройку лидеров Хабаровский край, находящийся на 30 месте на конец 2020 года, в отличие от 2019. Тогда регион занял 31 место. Приморский край за год поднялся на 5 позиций до 41 места в России и до 4 места на Дальнем востоке. Магаданская область не изменила свою позицию по сравнению с 2019 годом и осталась на 50 месте в РФ и на 5 на ДФО. Чукотский автономный округ сумел подняться до 61 места в России в 2020 году и до 6 на Дальнем Востоке. Республика Саха обогнала Амурскую область и заняла 7 место на Дальнем Востоке, оставив Амурской области 8 место. В глобальном рейтинге регионов России места Якутии и Амурской области изменились с 70 на 65 и с 67 на 69 соответственно. Тройку аутсайдеров возглавила Республика Бурятия, находящаяся на 9 месте на ДФО и на 81 в России. Еврейская автономная область на 82 месте в стране и на 10 на ДФО. Последнее 11 место досталось Забайкальскому краю, потерявшему в рейтинге регионов страны 2 позиции и занявшему 84 на конец 2020 года место.

Из общих факторов регионов-аутсайдеров можно выделить невысокий уровень социально-экономического развития, отставание по доходам жителей и высокий уровень безработицы [6].

В итоге большинство регионов Дальнего Востока поднялись в общем рейтинге регионов России, благодаря различным государственным программам, которые нацелены на улучшение уровня жизни граждан.

1. Совместное заседание Президиума Госсовета и Агентства стратегических инициатив
URL: <http://prezident.org/tekst/stenogramma-zasedaniya-prezidiuma-gossoveta-i-agentstva-strategicheskikh-iniciativ-15-04-2021.html>. Дата обращения 15.04.2021.

2. Данило Д. Рейтинг регионов России по качеству жизни. – Москва, 2021

3. Соломонов М.П., Турантаев С., Шпакова Р. Методика интегральной оценки качества жизни в регионе // Право и управление. XXI век. – 2018. – № 4. – С. 52–60.

4. Коваленко Е.Г., Автайкина Е.В. Анализ устойчивого социальноэкономического развития сельских территорий Республики Мордовии // Системное управление: электрон. науч. период. изд. – 2013. – Вып. 1 (19).

5. Трофимова Н. В, Методика оценки качества жизни населения региона // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. – 2011. – №1.

6. Бобков, В. Н., Гулюгина, А. А., Зленко, Е. Г., & Одинцова, Е. В. Сравнительные характеристики индикаторов качества и уровня жизни в российских регионах: субъекты, федеральные округа, Арктика // Уровень жизни населения регионов России. – 2017. – № 1. – С. 50–64.

Рубрика: Экономика. Социальные процессы

УДК 332.14, 316.4

ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОВ СОЦИОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ДЛЯ ОБОСНОВАНИЯ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Г.А. Доценко, Д.С. Цымбалюк

бакалавры

В.А. Андреев

ст. преп. кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье представлены результаты социологического опроса жителей Шкотовского муниципального района Приморского края о перспективах стратегического развития в рамках разработки стратегии социально-экономического развития до 2030 года. Исследование включало, также контент-анализ и анализ статистических данных. Раскрытые в статье методы социологического исследования помогут достичь более эффективной работы органов местно-

го самоуправления, а также повысить уровень жизни населения и улучшить механизмы взаимодействия власти и населения.

Ключевые слова и словосочетания: социологические исследования, стратегия, социально-экономическое развитие муниципальных районов.

APPLICATION OF THE METHODS OF SOCIOLOGICAL RESEARCH TO SUBSTANTIATE THE DEVELOPMENT STRATEGIES OF MUNICIPALITIES IN THE RUSSIAN FEDERATION

The article presents the results of a sociological survey of residents of the Shkotovsky municipal district of Primorsky Krai on the prospects for strategic development in the framework of the development of a strategy for socio-economic development until 2030. The study also included content analysis and statistical data analysis. The methods of sociological research disclosed in the article will help to achieve more effective work of local self-government bodies, as well as to improve the standard of living of the population and improve the mechanisms of interaction between the government and the population.

Keywords: sociological research, strategy, socio-economic development of municipal districts.

Главной задачей управления развитием муниципального образования является формирование и поддержание механизмов организации процесса управления, позволяющего учесть обобщенные мнения и пожелания населения. Проанализировав ряд стратегий социально-экономического развития муниципальных районов Российской Федерации, было подмечено, что практика учета мнений граждан относительно перспектив стратегического развития нечасто применяется. Согласно проведенному анализу только часть, примерно 10 %, документов стратегического планирования принимается с учетом мнений граждан. Следовательно, важной темой рассматривается применение социологических методов для разработки стратегии развития муниципального образования. Методы социального исследования могут быть одними из главных инструментов при стратегическом планировании.

В соответствии с заданием на разработку НИР «Стратегия социально-экономического развития Шкотовского муниципального района на период до 2030 года» исследуются критерии, влияющие на выбор оптимальной модели стратегического развития Шкотовского муниципального района. Для этого было проведено исследование жителей района на тему «Опрос населения Шкотовского муниципального района о перспективах стратегического развития до 2030 года» с использованием формы опросного листа Google. В опросе приняли участие 583 человека (на 23.02.2021 г.), в опросном листе содержалось 8 вопросов с вариантами ответов на выбор.

Цель социологического исследования заключается в получении информации о мнении населения о стратегическом развитии района. Данная цель относится к теоретико-практической, ориентированной на использование специальных социологических теорий с возможным опосредованным выходом в управленческую практику. Специфика функционирования управленческих отношений способствует формированию целевого ряда условий и требований к социологическому исследованию, выступающему в качестве синтезатора и поставщика информации, используемой для принятия решений. В группу таких требований входят оперативность, достоверность информации, учет конкретной ситуации и конкретность итогового анализа [2]. В связи с чем для опроса была выбрана платформа Google.

Перед проведением опроса была построена модель выборки. Количество необходимых респондентов было рассчитано в соответствии с генеральной совокупностью. Так за генеральную совокупность была принята – численность населения Шкотовского муниципального района, которая составила 23825 человек (на 2020 год)¹, вследствие чего объем выборки составил не менее 466 респондентов для достижения репрезентативности в 97%. Для достижения цели исследования был выбран вид целенаправленной выборки – стихийная выборка, так как ее параметры наиболее подходят для Интернет-опроса.

Использование методов социологического исследования как инструмент взаимодействия общества и власти является предметом интереса различных ученых. Анализ литературы позволил ознакомиться со статьями разных авторов и получить определенные советы при работе с

¹ Численность населения Приморского края. Статистический сборник/ Приморскстат, 2020. Численность населения в территориальных границах основного населенного пункта.

общественным мнением. Для понимания полной картины проведения социологического исследования были использованы статьи как отечественных, так и зарубежных авторов.

При работе с общественным мнением стоит помнить его важность, как источника для социологического исследования, а также силу, которая может стать двигателем для различных социально-политических мероприятий [6]. Результат изучения общественного мнения как социальной конструкции опубликовал в своей статье Клаус Криппендорфф. По мнению автора, общество, под явлениями социальной реальности, создает социальные конструкции, которые развиваются, институализируются, а позже воспринимаются как естественное.

Пример социальной конструкций наблюдается в опросе населения Шкотовского муниципального района.

В статье Дуэйна Ф. Элвина и Джона А. Кросника раскрывается важная сторона социальных опросов, такая как связь характеристик вопроса и респондента с надежностью измерения отношения к нему. Практические исследования показали, что для повышения надежности результатов опроса следует использовать многовариативные вопросы [4]. Также необходимо использование вопросов, способствующих дать характеристику о респондентах - возрастной состав, уровень образования, половая принадлежность и другое. Подобные данные помогают получить более точные ответы и правильно их интерпретировать при написании статьи.

Исследованием проблем использования и роли социологических опросов в повышении эффективности деятельности органов местного самоуправления занимается М. А. Бисакаева. В своей статье автор считает «главной задачей управления развитием муниципального образования является формирование и поддержание механизма организации российского социума, позволяющего получить конкретный результат, удовлетворяющий потребностям населения» [1, с. 2]. По мнению автора, существуют определенные показатели эффективности деятельности органов власти: удовлетворение населением медицинской помощью, качеством дошкольного, общего и дополнительного образования, предоставляемых услуг в сфере культуры, а также их информационной открытостью. Данные показатели были учтены при разработке опроса населения Шкотовского муниципального района.

Согласно статье, Г. Вазнониен, «благополучие понимается как многогранное явление, которое может быть оценено путем измерения широкого спектра субъективных (внутренних) и объективных (внешних) конструктов» [5, с. 7]. Оценка благополучия является одним из возможных способов определения того, как население воспринимает условия, в которых они проживают. Автор акцентировал внимание на том, как инфраструктурные преобразования влияют на благосостояние населения в целом, на развитие муниципальных территорий.

Также в статье показано, что со временем преобразование в сельской и городской местности влияют на качество социально-демографических характеристик местного населения.

Первые два вопроса были разработаны для получения информации о респондентах.

Так вопрос «Давно ли вы живете в Шкотовском районе?» показал, что основную часть опрошенных составили – 47,3%. Проживающие в районе свыше 10 лет – 38,9%, от 3 до 10 лет – 8,9 %, менее 3-х лет – 4,8% (рис. 1).



Рис. 1. Ответы респондентов на вопрос «Давно ли Вы живете в Шкотовском районе?»

Результат позволил нам оценить компетентность респондентов в вопросах перспектив развития района. Люди, прожившие в Шкотовском муниципальном районе больше 10 лет, наблю-

дали за изменениями и могут, на основании своего опыта, указать, какие факторы положительно влияют на развитие района.

Возрастной состав основной части респондентов был отражен во втором вопросе: 45–54 года – 25,8%, 35–44 года – 25,4%, 55–64 года – 23,9%. Данный результат указывает, что респонденты люди с устоявшимися взглядами и могут объективно оценить ситуацию в районе, а также выбрать необходимое, по его мнению, направление развития района.

Одним из главных пунктов опроса было узнать, как респонденты оценивают нынешнюю ситуацию в районе. Вопрос «Какое из следующих высказываний более всего соответствует ситуации в районе?» показал, что основная часть опрошиваемых – 47,0 % отмечают позитивное восприятие существующей ситуации. Так 13,6% опрошенных ответили, что ситуация в целом хорошая и спокойная, 33,4% отметили, что сложности возникают, но их удается преодолеть. Только 26,4% отметили, что ситуация сложная и указали на признаки социального дискомфорта.

Миссия органов местного самоуправления Шкотовского муниципального района и поселений, входящих в его состав, – обеспечение комфортного проживания граждан в границах муниципального района [3]. Вследствие чего был задан вопрос «Какие критерии благополучия Вы считаете для себя главными?» были получены следующие ответы: 77,2% опрошенных отметили достойную занятость и заработную плату, 67,6% опрошенных отметили современные и доступные услуги здравоохранения, на третьем месте – экологическая безопасность – 47,5 % опрошенных. Наличие современной транспортной инфраструктуры отметили 37,0% опрошенных, а возможность для профессиональной самореализации указали только 23,2% опрошенных (рис. 2).

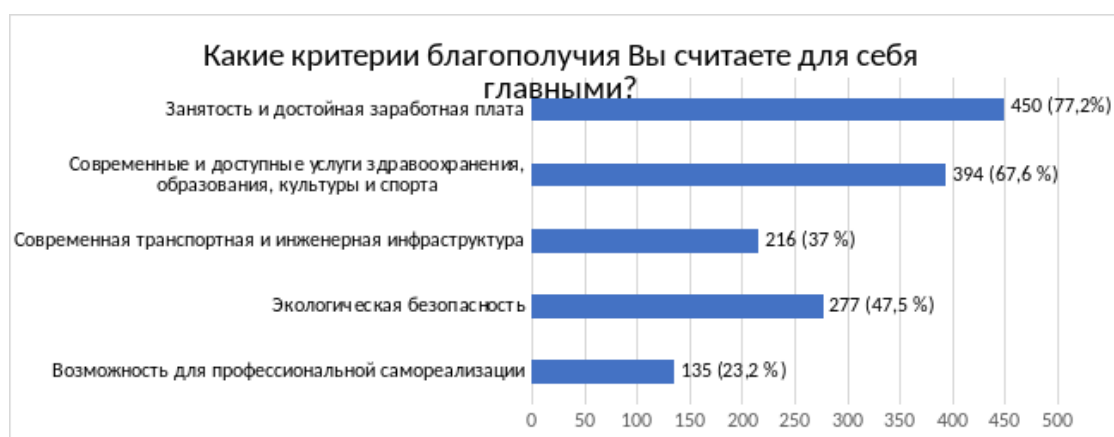


Рис. 2. Ответы респондентов на вопрос «Какие критерии благополучия Вы считаете для себя главными?»

На вопрос «Какими Вы видите перспективные направления развития района?» получены следующие ответы: на первом месте жители отметили сельскохозяйственную специализацию района – 57,1%, на втором месте – развитие туризма – 42,2%, на третьем месте промышленное производство – 35,8%, далее следуют строительство – 26,2% и транспортно-логистическое направление – 18,9%.

Мнение респондентов совпадает с деятельностью администрации, так планируется увеличить индекс производства продукции сельского хозяйства с 84,85% (2019 год) до 106,56% (2023год)², этому поспособствует увеличение инвестиций в основной капитал с 12 518,58 млн. рублей (2019 год) до 16 239,37 млн. рублей (2023 год).

На вопрос «Какие меры следует принять для социального развития района?» были получены следующие ответы: основным направлением жители района отметили развитие учреждений здравоохранения – 66,9% опрошиваемых, строительство доступного жилья отметили 63,0%, развитие школ и дошкольных учреждений – 48,7%, развитие дорог – 47,2%, развитие общественного транспорта – 41,0% (рис. 3). Также респонденты указали, что в районе существуют проблемы с оснащенностью квалифицированных кадров в сфере здравоохранения и образования.

² Прогноз социально-экономического развития Шкотовского муниципального района на 2021 год и плановый период до 2023

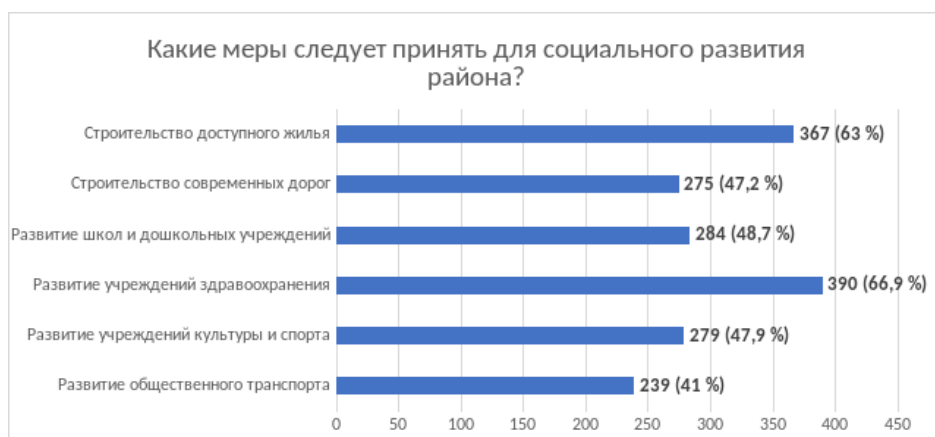


Рис. 3. Ответы респондентов на вопрос «Какие меры следует принять для социального развития района?»

На вопрос «Какие меры следует принять для экономического развития района?» были получены следующие ответы: основным направлением экономического развития жители района отметили создание территориально-производственных комплексов – 49,1%, развитие экспортно-ориентированных производств – 43,6%, развитие условий для туристических услуг – 40,1%, создать особую экономическую зону для развития инновационных видов деятельности – 30,4% опрошенных.

Вопрос «Какие меры следует принять для увеличения численности и закрепления населения в районе?» показал следующие результаты: основным направлением жители района отметили развитие программы доступного жилья – 75,6%, на втором месте – 53,3% респондентов отметили оказание поддержки выпускникам высших учебных заведений, 46,7% опрошенных указали на необходимость развития программы трудовой мобильности граждан, и, на четвертом месте – оказание поддержки предпринимательству и самозанятости – 42,2%.

Для проведения и правильной интерпретации полученных данных опроса были использованы следующие методы социологического исследования: контент-анализ и анализ документов. Суть данных методов состояла в изучении содержания различных нормативно-правовых документов, статей, опыт проведения опроса населения других муниципальных образований Российской Федерации. Данные методы помогли провести качественно-количественный анализ содержания текстового массива для подтверждения гипотезы исследования.

Методы социологического исследования, наряду с методами анализа факторов внутренней и внешней среды, дают более объективную картину и позволяет глубже оценить интересы субъектов стратегического планирования с точки зрения объективного восприятия процессов социально-экономического развития муниципального образования. Опрос населения Шкотовского муниципального района показал, что мнение населения и администрации о направлениях и мерах для развития района совпали на 90%. А также опрос позволил уточнить набор мероприятий и значения целевых показателей, рекомендуемых для включения в муниципальные программы и приоритетные региональные проекты.

Таким образом результаты исследования показывают, что применение методов социологического исследования при разработке стратегии развития муниципального образования может оказать положительный эффект при взаимодействии власти и населения. Тем самым повысить уровень удовлетворенности населения условиями и уровнем своей жизни, что в последствии увеличит социально-демографические показатели муниципального образования.

1. Бисакаева М. А. Социологические опросы населения как способ оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления // Система ценностей современного общества. – 2013. – №32. – С. 1 – 5.

2. Посталовский А. В. Ротман. Д. Г. Оперативные социологические исследования в работе редакций региональных печатных СМИ. – Минск: РИВШ, 2019. – 66 с.

3. Стратегия развития Шкотовского муниципального района: [Электронный ресурс]. – URL: <http://shkotovskiy.ru/>.

4. Duane F. Alwin, Jon Krosnick (1991). The Reliability of Survey Attitude Measurement. P. 139–181.

5. Gintare Vaznoniene, Gabija Jarašiūnaitė-Fedosejeva (2019). Well-being in rural areas of Lithuania: findings from the European Social Survey. – P. 1 – 7.

6. Klaus Krippendorff (2005). The Social Construction of Public Opinion. Pp. 129-149 in E. Wienand; J. Westerberkey; & A. Scholl (Eds.). Kommunikation über Kommunikation. Theorie, Methoden und Praxis. Festschrift für Klaus Merten. Wiesbaden: VS-Verlag, 2005.

Рубрика: Народное образование. Воспитание. Обучение. Организация досуга

УДК 378

АНАЛИЗ ТРЕБОВАНИЙ РАБОТОДАТЕЛЕЙ К КОМПЕТЕНЦИЯМ ВЫПУСКНИКОВ СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ТОВАРОВЕДЕНИЕ»

И.Г. Драгилев
научный руководитель
А.В. Климова, Е.Р. Лещенко
бакалавры

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В исследовании предоставлен анализ требований работодателей для будущих специалистов. Вначале определены актуальность и научная новизна, поставлена цель и задачи для её достижения, а также описана методология. Далее рассматривались источники по трудоустройству, из которых были выявлены основные требования. В связи с чем были сделаны выводы по предпочтительным требованиям и даны рекомендации.

***Ключевые слова и словосочетания:** трудоустройство, специальность «товароведение», Приморский край, требования работодателей, востребованность кадров.*

ANALYSIS OF EMPLOYERS 'REQUIREMENTS FOR THE COMPETENCIES OF GRADUATES OF THE SPECIALTY «COMMODITY SCIENCE»

The study provides an analysis of the requirements of employers for future specialists. First, the relevance and scientific novelty are determined, the goal and objectives for its achievement are set, and the methodology is described. Further, the sources for employment were considered, from which the main requirements were identified. In this connection, conclusions were drawn on the preferred requirements and recommendations were given.

***Keywords:** employment, specialty "commodity science", Primorsky Territory, employers' requirements, demand for personnel.*

Актуальность исследования подтверждается наличием различных образовательных учреждений в крае, которые ведут подготовку по специальности «Товароведение» и нуждаются в информации о требованиях работодателей к выпускникам этого направления. Ежегодно высшее образование получают около 50 выпускников, среднее образование порядка 45 обучающихся. Отмечается потребность региональных работодателей в специалистах-товароведах. Для успешного трудоустройства выпускников необходимо понимать, какие требования выдвигают организации к будущим сотрудникам. Поэтому так важно осуществлять постоянный мониторинг требований рынка труда.

Научная новизна обусловлена проведением анализа рынка труда именно в Приморском крае, в частности городе Владивосток, который имеет свою специфику. Авторы интересуются сферой трудоустройства студентов-товароведов как в Приморском крае, так и в различных регионах России. Для поиска имеющейся информации были рассмотрены статьи, авторефераты и диссертации общеизвестных электронных библиотек [6, 7].

Данное исследование имело целью изучение предложений на региональном рынке труда Приморского края с последующим анализом требований к специалистам-товароведам.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

1. изучить наиболее известные источники, которые предлагают вакансии для специальности «товаровед»;
2. сформировать структуру предъявляемых работодателями требований;
3. провести выборочный опрос работодателей для подтверждения предпочтительных требований к компетенциям;
4. сформулировать выводы и предложить рекомендации по подготовке выпускников.

Для всестороннего изучения были использованы следующие методы. Применен метод сбора данных из основных первичных и вторичных источников информации, необходимых для исследования и позволяющих выполнить поставленные задачи, а также достигнуть желаемого результата. Методом сравнительного анализа были структурированы требования, предъявляемые работодателями. С помощью синтеза определялись повторяющиеся и уникальные требования. Проведенные собеседования с работодателями помогли уточнить предпочтения организаций, нанимающих товароведов.

С помощью данных интерактивного портала Министерства Труда и Социальной политики Приморского края [1] была определена кадровая потребность региона в подготовке бакалавриата в направлении товароведения. По прогнозу на 2019 год и плановый период 2019–2025 года [3, с. 1]:

Таблица 1

Кадровая потребность Приморского края в подготовке бакалавриата по прогнозу на 2019 год и плановый период 2019–2025 гг.

Код	Наименование направления подготовки (специальности)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
38.03.07	Товароведение	95	105	102	112	118	118	118	119

Министерство труда прогнозирует трудоустройство бакалаврам по 185 направлениям подготовки, товароведение находится на 51-м месте по количеству мест.

Далее рассматриваем кадровую потребность на 2021 год и плановый период 2022–2027 года [4, с. 1]:

Таблица 2

Кадровая потребность Приморского края в подготовке бакалавриата по прогнозу на 2021 год и плановый период 2022–2027 гг.

Код	Наименование направления подготовки (специальности)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
38.03.07	Товароведение	101	108	113	116	115	115	115

По данному периоду отмечаем незначительные изменения в количестве кадров на 1-5 мест. Несмотря на это из 185-ти вариантов направлений бакалавриата товароведение поднимается на три строчки и занимает 48 место в рейтинге по количеству прогнозируемых вакансий.

Тенденцию увеличения прогнозируемых чисел можно связать с основными инвестиционными проектами Приморского края, которые и влияют на увеличение рабочих мест по специальности. Они указаны на сайте Министерства труда и Социальной политики в перечне на на 2021 год и плановый период 2022–2027 года [2, с. 1]. К их числу относятся:

1. интегрированная развлекательная курортная зона «Приморье»;
2. строительство Находкинского завода минеральных удобрений;
3. строительство судостроительного комплекса «Звезда»;
4. строительство свиноводческих комплексов (ООО «Русагро-Приморье»).

Можно отметить, что половина инвестиционных проектов косвенно и напрямую касаются деятельности товароведов. Русагро – это наиболее крупный агрохолдинг нашей страны, позиционирующий себя как лидер агробизнеса [8]. Он открывает двери как для профессионалов, так

и для молодых специалистов, а также предлагает стажировку студентам. Любое производство продовольственных товаров нуждается в контроле качества и безопасности производимой продукции. Поэтому деятельность товароведов важна для данного предприятия, и, вероятнее всего, в скором времени мы увидим предложения о трудоустройстве от компании ООО «Русарго». Интегрированная развлекательная курортная зона «Приморье» имеет более высокий темп развития, а значит уже можно наблюдать объявления о подборе персонала в сферу торговли и обслуживания общественного питания.

На сегодняшний день Министерство труда формирует следующие данные по предложению и спросу в Приморском крае [5, с. 23, 125]:

Таблица 3

Спрос и предложение на рынке труда по данным Министерства труда и Социальной политики Приморского края в начале исследования

Профессия	Зарплата	Актуальных вакансий в регионе	Свободных рабочих мест по вакансиям в регионе	Количество граждан на учете
Главный товаровед	От 28000 до 31000	1	1	0
Товаровед	От 18195 до 39000	16	34	26

В марте 2021 года Центр Занятости предлагал 17 вакансий для товароведов. Из них 5 находятся в г. Владивосток, 1 – во Владивостокском районе, 1 – в городе Артем, 2 – Уссурийске, 2 – Находке, 1 – Фокино, 2 – Партизанске, 2 – Партизанском районе, 1 – Новоникольске.

Спустя месяц ситуация по официальным данным изменилась следующим образом.

Таблица 4

Спрос и предложение на рынке труда по данным Министерства труда и Социальной политики Приморского края в конце исследования

Профессия	Зарплата	Актуальных вакансий в регионе	Свободных рабочих мест по вакансиям в регионе	Количество граждан на учете
Главный товаровед	От 28000 до 31000	1	1	0
Товаровед	От 18195 до 39000	16	32	31

Исходя из данных таблицы, мы видим, что количество граждан на учёте возросло, но свободных вакансий в регионе стало меньше. Актуальные вакансии в некоторых городах увеличились, в некоторых, наоборот, уменьшились или утратили свою актуальность. Из них 4 находятся в г. Владивосток, 1 – во Владивостокском районе, 3 – Уссурийске, 1 – Находке, 2 – Фокино, 1 – Партизанске, 2 – Партизанском районе, 2 – Новоникольске.

Одним из основных источников анализа ситуации на рынке труда был выбран интернет-портал «hh.ru», или «HeadHunter» [10]. На российской бирже труда он заявлен как крупнейший сайт по предложению работы и поиска сотрудников в России, Казахстане и Белоруссии.

В Приморском крае по состоянию на март-апрель 2021г. предоставляются рабочие места для специальности «товаровед» в количестве 48 вакансий, из них 35 – в городе Владивостоке, по 4 – в Артеме и Уссурийске, 2 – в городе Находка, 1 вакансия – Большой Камень, Дальнегорск, Пограничный.

В ходе изучения всех вакансий на сайте hh.ru выделены наиболее повторяющиеся и уникальные требования, формируемые работодателями.

Требования работодателей интернет-источника «HeadHunter»

Формулировка требования	Частота повторений, раз
Полная занятость:	36
полный день	31
сменный график	5
Наличие образования:	13
Высшее	8
среднее, средне-специальное, средне-профессиональное	7
Дополнительное	1
Опыт работы:	27
от 1 года	11
от 2 лет	2
3-5 лет	1
необходим, но не конкретизируется длительность	7
желателен, но не обязателен	6
Знания программного обеспечения:	43
1С	17
Microsoft Office	12
Персонального компьютера	9
Интернет	3
Другие (Меркурий, Егаис, Супермаг)	2
Теоретические знания	11
Аналитические и умственные способности, навыки	21
Личные качества	26
Знание иностранного языка	1

Для работодателя более предпочтительными требованиями являются: возможность работать полный день, знание программного обеспечения, опыт работы.

Другой рассматриваемый источник – интернет-барахолка «Farpost» [9]. Наиболее популярный ресурс в регионе. Товароведам предлагается 54 активных вакансии: 33 – Владивосток, 5 – Уссурийск, 8 – Артем, 2 – Находка и Фокино, 1 – Большой Камень, Дальнегорск, Партизанск, Арсеньев, Надеждинский район и Хасанский район.

В ходе изучения всех вакансий на сайте «Farpost» выделены наиболее повторяющиеся и уникальные требования, формируемые работодателями.

На данном сайте одними из самых важных требований работодателя для будущего специалиста являются наличие образования (высшего или средне-специального), опыт работы и знания программного обеспечения.

Требования работодателей интернет-источника «Farpost»

Формулировка требования	Частота повторений, раз
Наличие образования:	39
Высшее	6
среднее, средне-специальное, средне-профессиональное	22
не имеет значения	11

Формулировка требования	Частота повторений, раз
Опыт работы:	35
1-3 года	27
3-5 лет	1
желателен, но не обязателен	2
без опыта	5
Знания программного обеспечения:	29
1С	10
Microsoft Office	4
Персонального компьютера	6
Интернет	3
Другие (Меркурий, Егаис, Супермаг)	6
Наличие медицинской книжки	2
Аналитические и умственные способности, навыки	14
Личные качества	19
Стажировка для студентов	1

В ходе опроса работодателей с помощью личного звонка потенциальных работников-товароведов были определены следующие предпочтительные требования к квалификации:

Таблица 7

Требования работодателей, сформированные в ходе опроса*

Формулировка требования	Частота повторений, раз
Наличие законченного высшего образования	2
Наличие законченного средне-специального образования	1
Возможность работать полный рабочий день	7
Опыт работы	8
Знания кассового оборудования	5
Знания программного обеспечения	6
Практические навыки в торговой деятельности	4
Наличие медицинской книжки	2
Национальность	1
Отдаленность места жительства от места работы	3
Наличие прописки	1
Личностные характеристики	3
Углубленные знания химии и микробиологии	1

*Всего опрошенных работодателей – 11.

Исходя из данных таблицы, можно увидеть, что предпочтительнее для работодателей опыт работы, полная занятость и знания программного обеспечения. Отнюдь не всегда образование играет роль при трудоустройстве специалиста на должность.

Выводы.

Для работодателя, несомненно, важны теоретические знания потенциальных сотрудников, но в приоритете для них – опыт работы. Обусловлено это тем, что немногие предприятия готовы обучать будущего сотрудника специфике работы с нуля. Вторым ключевым моментом являются знания программного обеспечения и кассового оборудования. Поэтому студентам про-

сто необходимо сочетать теоретическое обучение с практической деятельностью в выбранной профессии.

1. Интерактивный портал Министерства труда и социальной политики [Электронный ресурс]: URL: <https://soctrud.primorsky.ru/>
2. Интерактивный портал Министерства труда и социальной политики [Электронный ресурс]: Раздел «Прогноз кадровой потребности», Инвестиционные проекты, внесенные в «систему прогнозирования кадровой потребности приморского края» для расчета основных параметров проекта прогноза баланса трудовых ресурсов приморского края на 2021 год и на плановый период 2022–2027 гг. – URL https://soctrud.primorsky.ru/content/прогноз_кадровой_потребности
3. Интерактивный портал Министерства труда и социальной политики [Электронный ресурс]: Раздел «Прогноз кадровой потребности», Прогноз кадровой потребности Приморского края на 2019 год и на плановый период 2019–2025 гг. – URL: https://soctrud.primorsky.ru/content/прогноз_кадровой_потребности
4. Интерактивный портал Министерства труда и социальной политики [Электронный ресурс]: Раздел «Прогноз кадровой потребности», Прогноз кадровой потребности Приморского края на 2021 год и на плановый период 2022–2027 гг. – URL: https://soctrud.primorsky.ru/content/прогноз_кадровой_потребности
5. Интерактивный портал Министерства труда и социальной политики [Электронный ресурс]: Раздел «Труд и занятость», Спрос и предложение на рынке труда, 2021 год. – URL: <https://soctrud.primorsky.ru/statistics/index>
6. Научная электронная библиотека «КиберЛенинка» [Электронный ресурс]: Раздел «Анализ рынка труда для товароведов»; – URL: <https://cyberleninka.ru/search>
7. Научная электронная библиотека «Elibrary.ru» [Электронный ресурс]: Раздел: «Анализ рынка труда для товароведов»; – URL: https://www.elibrary.ru/query_results.asp
8. Русагро, лидер агробизнеса [Электронный ресурс]: Раздел «Карьера», 2021 год. – URL: <http://rabota.rusagrogroupp.ru/>
9. Farpost, доска объявлений [Электронный ресурс]: Раздел «Работа. Вакансии», 2021 год. – URL: <https://www.farpost.ru/primorskii-krai/job/vacancy/+/%D2%E2%E0%F0%E2%E5%E4/>
10. Head Hunter, сервис, который помогает найти работу [Электронный ресурс]: Работа товароведом в городе Владивосток, 2021 год. – URL: <https://vladivostok.hh.ru/vacancies/tovaroved>

Рубрика: Бухгалтерия

УДК 338.001.36

БУХГАЛТЕРСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ КАК ИНФОРМАЦИОННАЯ БАЗА ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ОРГАНИЗАЦИИ НА ПРИМЕРЕ ООО «ТПФ «БРИЗ» г. ВЛАДИВОСТОК

В.А. Дудина

студент

О.В. Лайчук

канд. экон. наук, доцент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Бухгалтерская отчетность содержит значительный объем информации для анализа, на основе которого компании четко ранжируются в различных рейтингах. В свою очередь, сами рейтинги, являются ориентиром для направления потоков капитала. Поскольку, даже незначительные на первый взгляд отклонения в результате анализа могут изменить интерпрета-

цию информации о финансовом положении компаний. Поэтому предприятиям важно проводить анализ, для оценки экономического потенциала.

Ключевые слова: бухгалтерская отчетность, экономический потенциал, тип финансовой устойчивости, ликвидность, рентабельность.

ACCOUNTING REPORTING OF THE ORGANIZATION AS AN INFORMATION BASE FOR ASSESSING THE ECONOMIC POTENTIAL OF THE ORGANIZATION ON PYMER LLC "TPF" BREEZE "Vladivostok

The financial statements contain a significant amount of information for analysis, on the basis of which companies are clearly ranked in various ratings, and the ratings, in turn, are a guideline for the direction of capital flows. Since even insignificant at first glance deviations as a result of the analysis can change the interpretation of information about the company's financial position. Therefore, it is important for enterprises to conduct an analysis to assess economic potential

Keywords: financial statements, economic potential, type of financial stability, liquidity, profitability.

Цель исследовательской работы – анализ бухгалтерской отчетности как информационная база оценки экономического потенциала на примере ООО «ТПФ «БРИЗ».

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- рассмотрены теоретические основы проведения анализа экономического потенциала организации;
- охарактеризованы особенности деятельности ООО «ТПФ «БРИЗ»;
- проанализированы экономический потенциал ООО «ТПФ «БРИЗ».

Бухгалтерская отчетность – это единая система данных об имущественном и финансовом положении организации и о результатах ее финансово-хозяйственной деятельности, подготовленная по установленным формам на основе учетной информации [1]. Такая информационная база удовлетворяет множество запросов у разных пользователей. Например, инвестором нужно знать выгодно ли будет их вложения в компанию, или же работникам важно знать, способность компании выплачивать заработную плату и т.д. С помощью бухгалтерской отчетности можно проанализировать финансовое состояние компании.

Финансовое состояние организации – это группа различных значений, которые дают полное понимание состояния капитала и способность компании расплачиваться по обязательствам. Удовлетворяя потребности разных пользователей, бухгалтерская отчетность может быть поделена на виды, по разным признакам. Например, по периодичности, бухгалтерская отчетность делится на промежуточную (отчетность за определенной промежуток времени для оценки текущего состояния) или годовую (отчетность за год, обязательная, предоставляется в налоговые органы).

Бухгалтерская отчетность является источником позволяющим, наиболее объективно и полно, охарактеризовать экономистки потенциал компании. Под экономическим потенциалом сегодня, чаще всего, понимаются те возможности, которые может проявить предприятие в той или иной сфере. Причем не важно, были ли они реализованы на самом деле, или возможны только гипотетически[2]. Не всегда все возможные ресурсы задействованы одновременно и с необходимой эффективностью, а для разных отраслей производства характерен свой коэффициент прибыли. Именно поэтому, сегодня предприятия проводят анализ своего экономического потенциала. Анализ экономического потенциала делится на три этапа: подготовительный – сбор финансово-экономической информации о состоянии предприятия; основной – анализ имущественного и финансового потенциала; заключительный – обобщение полученной информации, выявление положительных и отрицательных моментов в работе организации, составление рекомендаций.

Анализ проводился на примере ООО «ТПФ «БРИЗ», г. Владивосток. Данная компания существует на рынке с 2001 г. Отличается хорошей репутацией, как среди клиентов, так и среди поставщиков. Основным видом деятельности которой является оптовая торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, кроме деятельности агентов. Дополнительные виды деятельности связаны с оказанием услуг [3].

Анализ технико-экономических показателей ООО «ТПФ «Бриз» показал, что за анализируемый период за период 2018–2019 гг., выручка уменьшилась на 8% или на 18 345 тыс. рублей. Наглядно динамика основных технико-экономических показателей ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг. представлена на рис. 1.



Рис. 1. Динамика основных технико-экономических показателей ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018-2019 гг., в тысячах рублей

Так же произошло уменьшение себестоимости продаж на 6% или на 11185 тыс. руб. Уменьшение данных показателей говорит о том, что объемы производства и объемы реализации снизились. Прибыль от продаж 2019 года, по сравнению с 2018, снизилась на 24% за счет опережения темпов расходов по сравнению с темпами доходов. Это говорит о том, что в организации не соблюдаются правила сбалансированности показателей и указывает на неэффективную работу предприятия. В 2019 году величина прочих доходов и расходов выросла на 390% и 309% соответственно. Такое соотношение можно отнести к положительным моментам так, как темпы роста прочих доходов опережали темпы роста прочих расходов. Однако в абсолютных показателях величина прочих доходов не покрывает величину прочих расходов, что является негативным явлением, которое сказывается на прибыли до налогообложения.

Рентабельность продаж ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018-2019 гг. не возросла. Произошло это по причине того, что темпы роста продаж не опережали темпы роста выручки. Если в 2018 году на 1 руб. выручки приходилось 7 копеек, то в 2019 году почти 6 копеек. За исследуемый период экономические ресурсы организации (активы) уменьшились. Это означает, что экономический потенциал фирмы снизился. Можно отметить значительный рост рентабельности активов на 330 тыс. рублей. Если в 2018 году на 1 рубль прибыли до налогообложения приходилось 36 копеек, то в 2019 году 366 копеек. Это говорит об эффективном управлении активами. Так же к отрицательным моментам можно отнести неэффективное использование основных средств. Темп роста которых составил 6.5%.

Проведя вертикально-горизонтальный анализ бухгалтерского баланса исследуемой компании можно сказать, что в 2019 году по сравнению с 2018 годом имущество ООО «ТПФ «БРИЗ» увеличилось на 26,82% или на 164231 тыс. руб. Увеличение оборотных активов связано с положительным ростом показателя «Финансовые вложения» на 84848 тыс. руб. или 201%, так же с положительным ростом дебиторской задолженности на 56714 тыс. руб. или 33,43%. Стоимость внеоборотных активов снизилась на 10123 тыс. руб. или 93%. Это изменение связано со снижением основных средств, в результате продажи значительной доли основных средств, что наглядно представлено на рисунке 2.

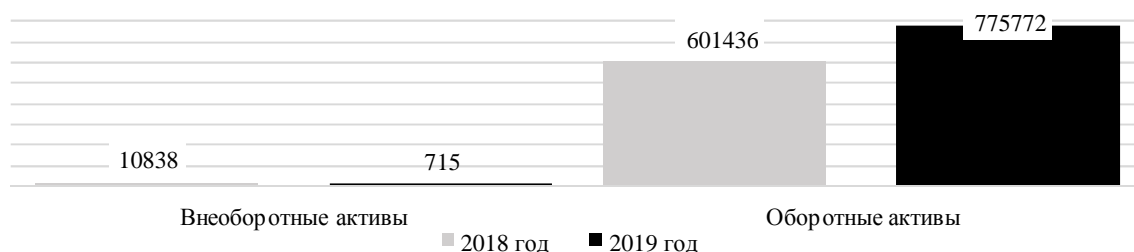


Рис. 2. Динамика активов ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018-2019 гг., в тысячах рублей

К положительным моментам можно отнести снижение долгосрочных обязательств компании. Заемные средства снизились на 16% или на 18750 тыс. руб., что связано с выплатой кредиторской задолженности. Неравномерная динамика стоимости внеоборотных и оборотных активов не оказала влияния на их структуру. Удельный вес оборотных активов незначительно вырос с 98% до 99,9%. При этом наибольший удельный вес приходится на «Запасы», как в 2018 году, так и в 2019 году, 63% и 54% соответственно, и отражено на рис. 3.



Рис. 3. Структура активов ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг., в процентах

Собственный капитал организации увеличился на 865 тыс. руб. или 1,47%. За счет увеличения нераспределенной прибыли на 856 тыс. руб. или 1,47%. Имущество организации финансируется за счет собственного капитала на 10% и на 8% и за счет краткосрочных обязательств на 79% и 79,92% в 2018 году и в 2019 году соответственно. Показатель краткосрочных обязательств почти не изменился. Структура источников формирования имущества ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018-2019 г наглядно представлена на рисунке 4.

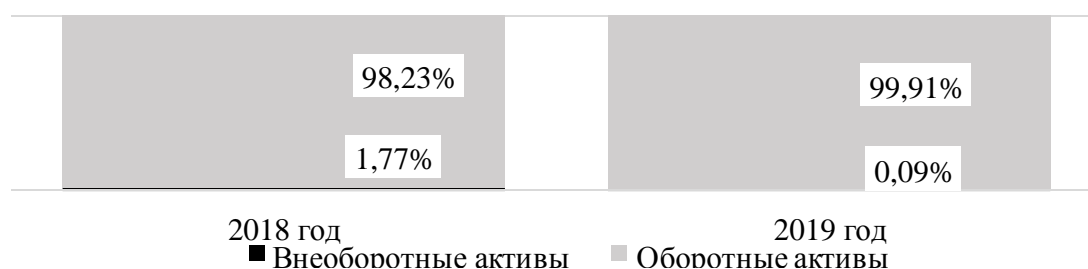


Рис. 4 Структура источников формирования имущества ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг., в %

Компания придерживается простой политики, вкладывая денежные средства в оборотные активы за счет краткосрочных обязательств.

В ходе исследования был проведен анализ чистых активов. Данный анализ показал, что величина чистых активов в 2018 и 2019 году имела положительное значение. Так как величина обязательств компании, 553500 тыс. руб., и 716848 тыс. руб., не превышала величину контролируемых организацией средств, 612274 тыс. руб., и 776487 тыс. руб. соответственно. Это говорит о том, что в период, с 2018 по 2019 год, фирма была безубыточна и состоятельна. За анализируемый период времени обязательства компании снизились почти на 23%, а показатель контролируемых организацией средств наоборот увеличились почти на 27%. В 2019 году величина чистых активов составила 222 987 тыс. руб. и занимала 29% в удельном весе средств организации, что является положительным моментом в её деятельности, что наглядно отражено на рис. 5.



Рис. 5. Динамика чистых активов предприятия ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг., в тыс. руб.

Анализ достаточности источников финансирования для формирования материальных оборотных средств показал, что в 2018 году долгосрочных источников финансирования было достаточно для покрытия внеоборотных активов, а также были излишки средств в сумме 162936 тыс. руб., за счет которых покрывались оборотные активы. В 2019 году в следствии того, что темпы снижения внеоборотных активов опережали темпы снижения долгосрочных источников финансирования, излишек средств незначительно снизился на 4,76% или 7762 тыс. руб. На величину долгосрочных источников финансирования, в свою очередь повлиял незначительный рост собственного капитала на 1,47%, 856 тыс. руб. и снижение долгосрочных обязательств на 16,3%, 18750 тыс. руб. Величина внеоборотных активов снизилась на 93,4% или на 10123 тыс. руб.

Основными показателями, характеризующими состояние и движение основных средств, являются коэффициенты: износа, годности, обновления и выбытия [4]. Так же для анализа такого рода, были проведены соответствующие расчеты, которые позволили определить долю внеоборотных активов и основных средств в валюте баланса. За исследуемый период 2018-2019 гг. в ООО «ТПФ «БРИЗ» наблюдается снижение удельного веса внеоборотных активов в стоимости имущества с 62,3% по 53,1%, за счет списания и продажи части внеоборотных активов. Сравнивая коэффициенты обновления и выбытия, можно сделать вывод о том, что в 2019 году организация в большей степени занималась списанием основных средств, чем их приобретением. Доля вновь поступивших основных средств равна 4% в 2018 году и 8% в 2019. В то время как доля выбытия основных средств составила 0,5 % и 0,7% в 2018 и 2019 году соответственно. В следствии чего коэффициент износа вырос на 6%, что является отрицательным моментом в действиях организации. Если в 2018 году на затраты организации было списано 27% первоначальной стоимости основных средств, то в 2019 году 33%. Это говорит о том, что амортизация не является мощным источником формирования себестоимости. Коэффициент годности говорит о том, что в 2019 году осталось списать 66% на затраты предприятия от первоначальной стоимости основных средств. Показатели эффективности использования основных средств отражают соотношение полученных финансовых результатов организации и используемых для достижения этих результатов основных средств.

Для оценки имущественного потенциала необходимо проанализировать насколько эффективно используются основные средства. Для этого в ходе исследования были рассчитаны такие показатели, как фондоемкость, фондоотдача, фондовооруженность и рентабельность основных средств. Они наглядно представлены на рис. 6.

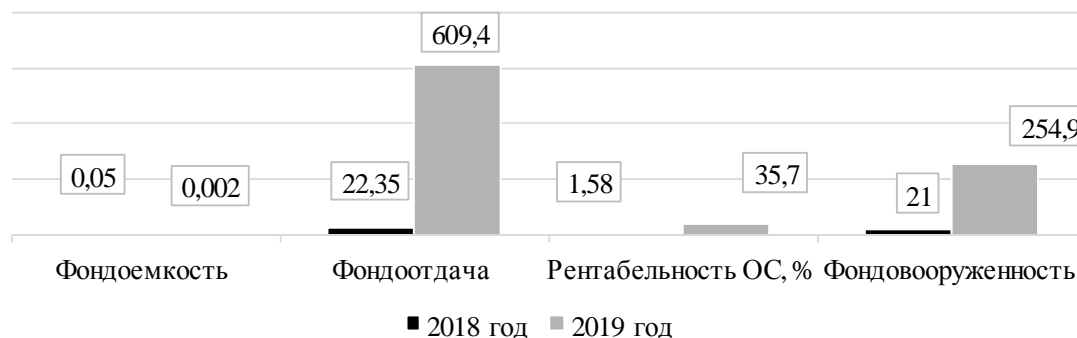


Рис. 6 Динамика основных показателей расчета эффективности использования основных средств ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018-19 гг., в тысячах рублей

В фирме ООО «ТПФ «БРИЗ» основные средства использовались эффективно, об этом говорит динамика определенных показателей, например, как фондоемкость. Данный показатель снизился на 95,6%, что является положительной тенденцией, так как свидетельствует о повышении эффективности использования основных средств. В 2018 году на каждый рубль купленного товара приходилось 0,45 копеек основных средств, а в 2019 году 0,2 копейки. Таким образом, в 2019 году для поддержания надлежащего уровня товарооборота было затрачено на 95,5% меньше средств, что оказало положительное влияние на финансовый результат. Показатель фондоотдачи тоже продемонстрировал положительную динамику роста. Если в начале отчетного периода на 1 руб. вложенный в основные средства было потрачено 22,35 руб. выручки, то в конце периода 609,4 руб. Показатель рентабельности ОС вырос на 34 коп. Если в 2018 году на 1 руб. вложенных основных средств было получено 1,5 руб. прибыли, то в 2019 – 35 руб. Показатель

затель фондовооруженности вырос на 233,2 тыс. руб. Рост данного показателя связан с продажей значительной доли основных средств.

Анализ экономического потенциала включает не только оценку имущественного потенциала, но и финансового. Так анализ ликвидности баланса позволил определить наличие ресурсов для погашения обязательств перед кредиторами, но он является общим и не позволяет точно определить платежеспособность предприятия. Анализ можно проводить с помощью составления неравенств или с помощью коэффициентов [5]. В первом случае, показатели нумеруются согласно скорости их превращения в деньги. Таким образом актив первого порядка – деньги, А4 – основные средства, аналогично с пассивом. Анализ показателей ликвидности компании ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг. представлен в табл.

Таблица 1

Анализ ликвидности компании ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг.

В тысячах рублей

Актив	2018 год	2019 год	Пассив	2018 год	2019 год	Излишки/недостачи	
						2018 год	2019 год
A1	42 728	127 161	П1	405 278	547 891	– 362 550	– 420 730
A2	558 708	648 611	П2	33 222	72 707	525 486	575 904
A3	0	0	П3	115 000	96 250	– 15 000	– 96 250
A4	10 838	715	П4	58 774	59 639	– 47 936	– 58 924

Проведенные расчеты показали, что баланс ООО «ТПФ «БРИЗ», в 2018 году является частично ликвидным, так как соотношение обязательств не полностью соответствует условиям ликвидности и имеет следующий вид: $A1+A2 > П1+П2$; $A3 < П3$; $A4 < П4$. Если инкассировать всю краткосрочную дебиторскую задолженность и реализовать запасы компании, то излишка средств в сумме 525 486 тыс. руб. будет достаточно для покрытия краткосрочных обязательств компании. В 2019 году мы можем наблюдать аналогичную ситуацию, так как имеет место быть аналогичное отношение: $A1+A2 > П1+П2$; $A3 < П3$; $A4 < П4$. В компании наблюдается отсутствие долгосрочной дебиторской задолженности, что в свою очередь отражается в таблице 8, нарушая равенство $A3 < П3$. Недостача долгосрочной дебиторской задолженности погашается за счет излишков краткосрочных дебит. задолженностей. Так как после покрытия недостачи А1 остается остаток 162936 тыс. руб. и 155174 тыс. руб. в 2018 и 2019 году соответственно, которых достаточно для покрытия долгосрочных дебиторских задолженностей. В целом данные в таблице 1 свидетельствуют о том, что минимальные требования финансовой устойчивости ООО «ТПФ «БРИЗ» выполняются. То есть, внеоборотные активы полностью были покрыты капиталом собственников. Традиционно ликвидность баланса считается абсолютной, если выполняются все следующие тождества: $A1 \geq П1$; $A2 \geq П2$; $A3 \geq П3$; $A4 \leq П4$.

Для более глубокого анализа ликвидность компании были рассчитаны ряд таких коэффициентов как: текущей ликвидности, быстрой ликвидности, абсолютной ликвидности, покрытия внеоборотных активов собственным капиталом, маневренности оборотных активов, маневренности собственного капитала. Коэффициент текущей ликвидности в норме и равен 1.4 и 1.3 в 2018 году и в 2019 соответственно. Но наблюдается снижение данного показателя на 12%. Если такая тенденция будет наблюдаться и в последующих годах, то это пагубно отразится на компании. Данное снижение произошло в следствии того, что краткосрочные обязательства выросли почти на 42%. Коэффициент быстрой ликвидности существенно ниже нормы, равен 0,5, 0,6 в 2018 году и 2019 соответственно. Что говорит о том, что если будет инкассирована вся дебиторская задолженность, то исследуемая организация сможет погасить только 48% краткосрочных обязательств в 2018 году и 57% в 2019. Коэффициент абсолютной ликвидности говорит о том, что компания в 2018 году не имеет денежной наличности для покрытия краткосрочных обязательств, так как она может погасить только 97%. В 2019 году ситуация исправилась и коэффициент находился в пределах нормы. Расчет этих трех основных показателей подтверждает наличие финансовых трудностей в «ТПФ «БРИЗ». Которые в целом улучшились к концу года. О чем говорит положительная динамика показателей: коэффициент быстрой ликвидности и коэффициент абсолютной ликвидности. Коэффициент покрытия оборотных активов собственным

капиталом находится в норме и равен 0,1 и 0,1, а 2018 и 2019 году соответственно. Что говорит о том, что все оборотные средства финансируются за счет собственных источников. Можно отметить, что предприятие тесно зависит от кредиторов. Коэффициент маневренности оборотных активов в 2018 году равен 0,07, в 2019 году равен 0,16. Он показал, что в 2018 году лишь 7% от стоимости оборотных активов занимали денежные средства, в 2019 году этот показатель вырос на 90% и стал равен 16%. Коэффициент маневренности собственного капитала в 2018 году составили 28%, в 2019 году 38% что говорит о доли собственных оборотных средств в долгосрочных источниках финансирования.

Включение в исследование коэффициента восстановления помогло выяснить может ли компания ООО «ТПФ «БРИЗ» стать более ликвидной. Расчет этого коэффициента показал, что спустя 6 или 12 месяцев компания не сможет восстановить платежеспособность, так как рассчитывая коэффициент на 6 месяцев он равен 0,595, а на 12 месяцев 0,564, что меньше единицы. Таким образом отразив ликвидность баланса и платёжеспособности компании, кредиторы оценят риск предоставления кредита, как средний.

Анализ финансовой устойчивости компании важен для определения ее положения. Тип финансовой устойчивости присуждается компании после расчета коэффициентов: финансовой независимости, зависимости и левериджа, собственных источников финансирования, и т.д. [6]. Анализируя структуру источников финансирования можно сделать вывод о том, что в ООО «ТПФ «БРИЗ», она является удовлетворительной и отвечает требованиям финансовой устойчивости предприятия. За счет собственного капитала профинансировано в 2018 году 10% а в 2019 8% активов организации, остальные 90% в 2018 году и 92% в 2019 году, за счет средств источников финансирования. Коэффициент финансового левериджа говорит о том, что в 2018 году на 1 рубль собственного капитала были привлечены 9,42 руб., а в 2019 12,02 рублей заемных средств. В 2018 году всего 8% оборотных активов были сформированы за счет собственных источников финансирования, в 2019 году 7%, при норме данного показателя не менее 10%. Показатель имеет отрицательную динамику роста, что в дальнейшем может плохо сказаться на финансовой устойчивости ООО «ТПФ «БРИЗ». Таким образом анализ показал, что исследуемая организация испытывает трудности со своевременными расчётами с кредиторами. При удовлетворительной структуре пассива баланса, компания может быть независима от внешних кредиторов. Данное положение может быть вызвано отсутствием долгосрочной дебиторской задолженности и отсутствием кредитового сальдо счета 98 «Доходы будущих периодов».

Важными показателями при характеристике финансовой устойчивости является состояние собственных оборотных средств (СОС), соотношение собственных и долгосрочных заемных источников финансирования запасов (СДИ), а также состояние общей величины основных источников формирования запасов и затрат (ОВИ). В ООО «ТПФ «БРИЗ», в исследуемый период с 2018 по 2019 год, менеджеры компании финансировали запасы организации за счет собственных оборотных средств. Но для покрытия их недостачи, долгосрочных источников формирования запасов не хватило, что наглядно представлено на рисунок 7.

Динамика показателей финансовой устойчивости свидетельствует, что правила финансирования не нарушены. В 2019 году по сравнению с 2018 годом, мы видим рост показателей: капитал и резервы, запасы, краткосрочные кредиты и займы, СОС, ОВИ, что представлено на рис. 7.

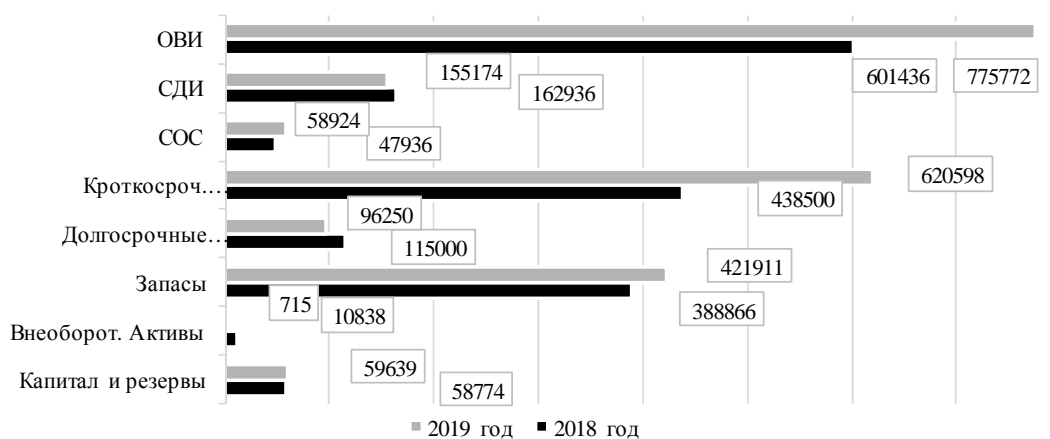


Рис. 7 Динамика показателей финансовой устойчивости, ООО «ТПФ «БРИЗ» за 2018–2019 гг., в тыс. руб.

Следует так же отметить, что в 2019 году в сравнение с 2018 годом, мы наблюдаем снижение показателя внеоборотных активов и СДИ.

В целом проведенный анализ экономического потенциала ООО «ТПФ «БРИЗ» позволяет сделать вывод о том, что в компании внеоборотные активы преобладают над оборотными. Опираясь на проведенный анализ можно сказать, что в момент исследовательской работы предприятие находится в предкризисном состоянии. Это обусловлено третьим типом финансовой устойчивости. В следствие чего на предприятии наблюдается нехватка собственных средств. Этот факт влияет на отсутствие долгосрочных дебиторских займов. В следствие чего дебиторская и кредиторская задолженности несбалансированы. Таким образом в компании наблюдается большая доля заемных средств. Одним из методов влияния на данный факт, является перекредитование. Этот метод наиболее эффективен, так как в структуре имущества организации почти 89% занимают краткосрочные заемные средства. Так же повлиять на данную ситуацию можно путем реализации части запасов применив скидки или акции. Трудности, которые есть у компании можно решить, так как в ООО «ТПФ «БРИЗ» работают грамотные специалисты. Они направляют свои силы на увеличение выручки, путём расширения рынка сбыта в розничной торговле и разработкой новых коммерческих предложений для более крупных покупателей.

1. Приказ Минфина РФ от 06.07.1999 N 43н (ред. от 08.11.2010, с изм. от 29.01.2018) "Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Бухгалтерская отчетность организации" (ПБУ 4/99)". [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_18609/

2. Ассистентус [Электронный ресурс]. – URL: <https://assistentus.ru/vedenie-biznesa/ekonomicheskij-potencial/>

3. Виды деятельности ООО «ТПФ «БРИЗ» [Электронный ресурс] // Руспрофиль – URL: <https://www.rusprofile.ru/okved/2680130>

4. Аверина, О.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. // КноРус – 2016. – С. 147–167.

5. Басовский, Л. Е. Теория экономического анализа. – Москва: ИНФРА-М – 2019. – С. 159–161.

6. Савицкая, Г. В. Экономический анализ. – Москва: ИНФРА-М, 2018. – С. 514–537.

Рубрика: Логистика

УДК 656.078

ИНТЕГРАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ МЕБЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ОСНОВЕ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

С.А. Жажин

бакалавр

Н.П. Белозерцева

канд. экон.наук, доцент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Процесс интеграция логистических процессов успешно помогает снижать издержки во всех сферах предпринимательской деятельности. Смысл этого процесса в том, чтобы соединить множество этапов пути товара от производителя до потребителя в единую систему. Каждый элемент такой системы должен находиться в тесном взаимодействии с другими элементами. Все подразделения компании и ее контрагенты должны иметь доступ к единой информационной базе, в которой можно будет увидеть: количество клиентов, на каком этапе находится заказ, как долго он еще будет поставляться и так далее. И тут нам на помощь приходят современные цифровые технологии.

Ключевые слова: интеграция логистических процессов, финансовое состояние, издержки логистической деятельности, способы оптимизации логистической деятельности.

INTEGRATION OF LOGISTIC PROCESSES OF A FURNITURE COMPANY BASED ON DIGITAL TECHNOLOGIES

The process of integrating logistics processes successfully helps to reduce costs in all areas of business. The point of this process is to combine the many stages of a product's journey from producer to consumer into a single system. Each element of such a system must be in close interaction with other elements. All divisions of the company and its counterparties must have access to a unified information base, in which it will be possible to see: the number of customers, at what stage the order is, how long it will still be delivered, and so on. And here modern digital technologies come to our aid.

Keywords: integration of logistics processes, financial condition, costs of logistics activities, ways to optimize logistics activities.

Снижение издержек – основной способ оптимизации бизнес-процессов. В 21 веке цифровизация дает огромное количество инструментов для этого процесса.

Интегрировать логистические процессы стало проще, чем когда-либо, благодаря цифровым технологиям. В рамках данной статьи мы рассмотрим две: CRM и SRM (управление взаимоотношениями с клиентами и поставщиками)

Интегрированная система, включающая вышеуказанные технологии позволяет снижать такие издержки, как:

- затраты на исправление ошибок, допущенных из-за большого количества ручных операций;
- затраты времени менеджеров отделов логистики и маркетинга на коммуникацию с клиентами и поставщиками, на отслеживание заказов;
- затраты, возникшие в следствие ошибок контрагентов.

CRM – прикладное программное обеспечение для организаций, предназначенное для автоматизации стратегий взаимодействия с заказчиками (клиентами), в частности для повышения уровня продаж, оптимизации маркетинга и улучшения обслуживания клиентов путём сохранения информации о клиентах и истории взаимоотношений с ними, установления и улучшения бизнес-процессов и последующего анализа результатов. [1]

CRM-система позволяет отслеживать этап, на котором находится процесс покупки товара или услуги. Причем от самого начала, то есть от маркетинговых мероприятий по привлечению клиента до заключения сделки с ним, отслеживания его активности и дальнейшего развития. В CRM есть:

- список всех сделок;
- статусы, показывающие на каком этапе, находится каждая сделка;
- информация о клиенте;
- связь с клиентом;
- связь между различными отделами, участвующими в процессе продажи товара.

Все отделы, связанные с продажами, клиент, руководство компании – все связаны единым информационным пространством. В такой прозрачной и понятной системе минимизируется вероятность ошибок, связанных с тем, что менеджер мог пропустить активную сделку, отдел бухгалтерии забыл оплатить и так далее. Продвинутые CRM-системы сами отслеживают этап, на котором находится сделка и в случае каких либо проблем сообщает о них ответственным сотрудникам.

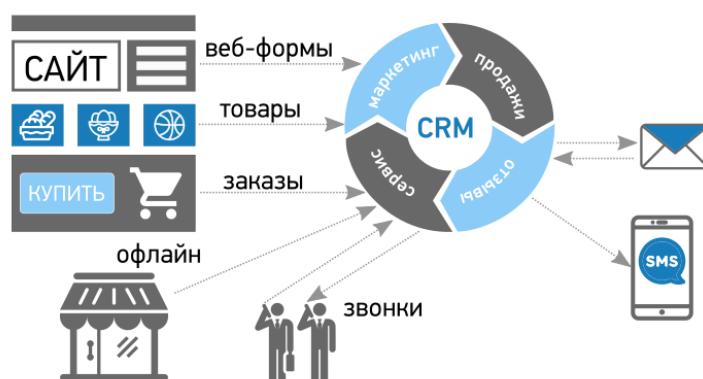


Рис. 1. Схема работы CRM-системы

SRM – система управления взаимоотношениями с поставщиками. Система направлена на выбор поставщиков, новых видов продукции при ситуации альтернативного выбора, реализацию процесса закупок, а также мониторинг и оценка деятельности поставщиков.

SRM-система рассматривается как комплекс взаимосвязанных мероприятий, которая позволяет: создавать свои базы поставщиков, используя классификацию системы, изменять данные номенклатуры, автоматически обрабатывать заказы, обеспечивать доступ для работы другим сотрудникам, получать уведомления о необходимых действиях взаимосвязанных лиц, иметь доступ к истории действий, пополняя ее новой информацией и др. [2]

Благодаря внедрению SRM-системы предприятие получает множество преимуществ. Становится удобнее управлять базой данных поставщиков, благодаря быстрому обмену информацией внутри SRM. Контроль за исполнениями поставщиками договорных обязательств, теперь производится самой системой, что помогает уменьшить временные издержки, ускоряется процесс работы предприятия, благодаря централизации взаимодействия с партнерами, повышается прозрачность и точность закупочной деятельности. SRM позволяет открывать доступ к большой базе поставщиков, благодаря которой облегчается процесс их поиска. Единое информационное пространство позволяет обеспечить более тесное взаимодействие с поставщиками, а следовательно, снизить издержки этого процесса.

Существуют также комплексные решения, которые включают в себя обе данные технологии. В этих решения интегрируется весь процесс взаимодействия с поставщиками и клиентами от оформления заявки до конечной поставки клиенту его заказа. Все это в едином информационном пространстве для всех партнеров, участвующих в процессе продажи, закупа, поставки товара.



Рис. 2. Схема работы комплексных решений цифровизации процесса взаимодействия с клиентом

Такие системы также интегрируются и с базами данных, используемых на предприятии, например, с 1С. Так они могут создавать записи в базе данных, проводить документы, отслеживать автоматически, когда проходит оплата от клиента, автоматически отправлять заказ поставщику.

Эффективность внедрения систем управления взаимоотношениями с поставщиками и клиентами можно отследить на примере компании, занимающейся производством и доставкой мебельных товаров из разных субъектов РФ в сети специализированных магазинов. Всего у компании 10 магазинов в 6 городах Дальнего востока. Во Владивостоке находится четыре магазина, два в Уссурийске и по одному в Находке, Артеме, Хабаровске и Комсомольске. В этом году планируется открытие еще двух магазинов: один в Находке, второй в Хабаровске.

Практически вся мебель доставляется под заказ клиента. Компания занимается продажей модульных кухонь, то есть клиент может прийти и сам собрать себе кухню из модулей по своим размерам. В магазинах стоят образцы мебели, которую можно заказать. Клиент делает выбор и оформляет заказ, который отправляется менеджеру по запуску, а далее поставщику в го-

род, в котором производится данный тип мебели. Выполненный заказ доставляется на склад, а потом клиенту.

На складах также хранится запас сопутствующих товаров, которые слишком дорого заказывать по одному. Это, например, раковины, планки на столешницу, матрасы, ножки для мебели и т.д.

Компания может предложить своим клиентам следующий ассортимент продукции:

- корпусная мебель;
- кухонная мебель;
- бытовая техника;
- фурнитура;
- матрасы;
- иные сопутствующие товары.

Анализ продаж мебельной компании по товарным группам представлен в табл. 1.

Таблица 1

Анализ продаж торговой марки «МебельЭконом» по товарным группам за IV квартал 2020 года

Номенклатура	Себестоимость, руб.	Продажи, руб.	Валовая прибыль, руб.	Валовая прибыль, %	Удельный вес, % (по прибыли)
Кухонная мебель	12653985	21417018	8763033	69%	70%
Корпусная мебель	1381517	2345430	963912	69%	7%
Бытовая техника	2814336	3630800	816463	29%	6%
Сопутствующие товары (плинтуса, планки и т. д.)	387 559	1110841	723281	186, %	6%
Матрасы	1024847	1467670	442822	43%	5%
Кухонные фартуки	810522	1608710	798187	98%	6%
Итого	19 072 769	31 580 469	12 507 700	-	100%

Данные таблицы 1 показывают, что самой продаваемой товарной группой является кухонная мебель. Ее удельный вес составляет 70%. Валовая прибыль по основным товарным группам в среднем составляет 69% от продаж, что является высокими показателями для мебельной компании.

Несмотря на хорошие финансовые показатели, у компании есть ряд проблем, из-за которых она получает высокие издержки.

Основной проблемой закупочной деятельности торговой марки «МебельЭконом» является большое количество ручных операций в отделе логистики. На рисунке №4 изображена схема обработки заказа.



Рис. 4. Схема обработки заказа торговой марки «МебельЭконом»

Схема, в которой используется множество разных коммуникационных и аналитических программ (электронная почта, ватсап, excel и другие программы) приводит к большому количеству ошибок при переносе данных из одной программы в другую, из-за чего компания несет убытки. Случаются такие ошибки, как неточности в заказах, дублирование заказов, их пропуск или потеря. Это приводит к потере клиентов и упущенной прибыли. Каждый квартал компания теряет около 200 тысяч рублей на таких ошибках. Сумма средств, которые компания потеряла за последние 3 месяца представлены в табл. 2.

Издержки компании торговой марки «МебельЭконом» по причине ошибок за I квартал 2021 года

Месяц	Ошибки	Сумма издержек, руб
Январь	Менеджер повторно отправил заказ с тремя кухнями, убытки	87561
	Заказ был отправлен поздно, клиент отказался от него	32056
Февраль	Заказ был поздно отправлен поставщику, срок по договору поставки истек, пришлось платит неустойку	12387
Март	Менеджер отправил заказ два раза, убытки	28564
	Ошибка менеджера при формировании заказа, не тот дизайн кухни, клиент отказался	54902
Итого		215470

Эти ошибки не учитывают упущенную выгоду, когда заказ просто пропустили и не отправили, а клиент по итогу отказался. Такие случаи также бывают часто.

Решение этих проблем лежит в интеграции работы менеджера магазина, менеджера отдела закупок и поставщика, в сокращении количества ручных операций и автоматизации процесса закупа.

Существует множество различных производителей SRM- и CRM-систем, способных интегрировать свои программы в информационную систему компании. Выбор зависит потребностей конкретного предприятия и допустимого бюджета. Так как предприятие малого бизнеса компания торговой марки «МебельЭконом» не обладает большим бюджетом на цифровизацию, ей подойдут недорогие решения от «Битрикс24» или «ITender» стоимость которых варьируется от 50 тыс. руб. до 500 тыс. руб. Внедрение указанных информационных технологий в деятельность компании позволит видеть всю информацию о клиенте, отслеживать, на каком этапе находится заказ, как скоро он придет в едином интерфейсе. Заказы больше не будут теряться на почте, а забыть про них не даст система.

Цифровая трансформация компаний неизбежна. Количество информации, окружающей каждого человека, каждую бизнес-единицу, растет экспоненциально. На дальнейшее развитие цифровых технологий CRM и SRM-рынков будут влиять мобильность, маркетинг отношений, облачные технологии, когнитивное взаимодействие, омниканальность и другие технологии интеграции. Весь этот огромный потенциал можно и нужно использовать для повышения эффективности работы предприятий.

1. Авдошин, С.М. Информатизация бизнеса. Управление рисками. – Москва: Книга по Требованию, 2016. – 176 с.

2. Устойчивое развитие науки и образования: научный журнал. – Воронеж: Общество с ограниченной ответственностью "АМиСта", 2019. – 35 с.

3. О торговой марке «МебельЭконом» [сайт] – URL: <http://mebeleconom.com/ru/about>

4. Бизнес информ: Научный журнал. – Киев: Научно-исследовательский центр промышленных проблем развития НАН Украины, 2019. – 78 с.

5. Беспалов Р. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки. – Москва: Вершина, 2017. – 384 с.

6. Цифровая трансформация закупок: с места в карьер [Электронный ресурс] – URL: https://www.tadviser.ru/images/8/83/RUS_Jumpstarting_the_Digital_Procurement_Journey.pdf

7. Белозерцева, Н.П., Близнюк, Ю.С. Некоторые аспекты автоматизации закупочной деятельности. // Экономика и предпринимательство: научный журнал. – 2016. – N 5. – С. 656-660

ИЗУЧЕНИЕ СТУДЕНТОВ ВУЗА КАК ПОТРЕБИТЕЛЕЙ КОММУНАЛЬНЫХ УСЛУГ

М.Э. Жигулина, О.Н. Каравичева

бакалавры

Л.В. Салова

научный руководитель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Статья направлена на рассмотрение проблем развития адаптивной системы по организации ресурсоснабжающей компанией взаимодействия с потребителями в условиях современных вызовов и изменяющихся факторов внешней среды. Для решения поставленных задач исследованы условия и факторы, обуславливающие необходимость выработки адаптивной системы ресурсоснабжающей компании по повышению уровня грамотности и ответственности потребителей коммунальной услуги, а также обучению потребителей коммуникациям с ресурсоснабжающей компанией, проведением платежей и др. через использование цифровых технологий. Данная работа содержит статистические данные обработки анкет в ходе изучения студентов вуза как потребителей коммунальных услуг.

Ключевые слова и словосочетания: *жилищно-коммунальное хозяйство, ресурсоснабжающая организация, адаптивная система.*

STUDY OF UNIVERSITY STUDENTS AS CONSUMERS OF PUBLIC UTILITIES

The article is aimed at considering the problems of developing an adaptive system for organizing payment acceptance in an energy sales company in the context of modern challenges and changing environmental factors. To solve these problems, the conditions and factors that determine the need to develop an adaptive system of an energy sales company for the organization of payment acceptance are investigated. This work contains statistical data on non-payments, as well as the results of a survey of students.

Keywords: *housing and communal services, resource-supplying organization, adaptive system.*

Одним из главных критерием качества жизни является жилищная сфера. Потребность в повышении грамотности и ответственности потребителей жилищно-коммунальных услуг в целом признана всеми участниками этих отношений.

Потребитель коммунальных услуг должен понимать структуру коммунальных платежей, отраженных в квитанциях, стоимость (тарифы) коммунальных услуг и объемы их потребления, способы передачи показаний приборов учета и способы оплаты коммунальных услуг, каналы коммуникации с поставщиками коммунальных услуг и др.

Актуальность данной статьи обусловлена тем, что наиболее распространенным способом оплаты в современном мире является оплата онлайн, именно она помогла в период самоизоляции. Вводимые ограничения очного обслуживания потребителей стимулируют автоматизацию многих бизнес-процессов у поставщиков коммунальных ресурсов, поэтому рассмотрение возможность оплаты коммунальных услуг в режиме онлайн является актуальным вопросом.

Цель статьи – определить уровень грамотности и ответственности студентов вуза как потребителей коммунальных услуг для разработки программ дополнительного образования.

Для достижения поставленной цели выделены следующие задачи:

- рассмотреть сущность жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ);
- рассмотреть статистику неплатежей по России.
- изучить каналы оплаты коммунальных платежей;

Жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ) является одной из основных отраслей экономики, оказывающей существенное влияние на все стороны жизнедеятельности общества. Коммунальные услуги включают в себя электроэнергию, холодное водоснабжение и водоотделение, горячее водоснабжение, центральное отопление, вывоз твердых коммунальных отходов, капитальный ремонт и др. Стоимость и качество услуг жилищно-коммунального комплекса – важнейшие характеристики обеспечения стабильности и устойчивого развития национальной экономики, непосредственно влияющие на уровень и качество жизни всех ее граждан.

В настоящее время деятельность ресурсоснабжающей компании подвержена регулированию экономических и нормативно-правовых аспектов организации сбытовой деятельности (тарифы, лицензирование и др.). Кроме того, на их деятельность в части организации приема платежей оказывают влияние такие ключевые факторы, как конкуренция на рынке приема платежей, инфраструктура этого рынка и многоаспектное взаимодействие с участниками этого рынка, вызовы времени, что задает определенный долгосрочный тренд, который необходимо учитывать при выработке адаптивной политики нивелирования данных рисков. Понимание этих условий и факторов позволит использовать потенциал и возможности ресурсоснабжающей компании для задания вектора устойчивого развития на среднесрочную перспективу.

Важным моментом производственно-финансового цикла деятельности ресурсоснабжающей компании является сбор средств за потребленную услугу. Если средства от потребителей – юридических лиц за потребленную услугу поступают напрямую на расчетный счет ресурсоснабжающей компании, то для сбора средств от потребителей – физических лиц ресурсоснабжающей компания должна выстроить определенные каналы. Как правило, ресурсоснабжающей компания принимает платежи от граждан в собственных кассах, но также распространена оплата с помощью Интернет-ресурсов и эквайринга.

По способу приема средств можно выделить непосредственно прием наличных денежных средств, а также прием безналичных средств по различным каналам (банкоматы, терминалы и устройства самообслуживания, мобильное приложение, оплата через интернет, электронные деньги и др.). Также важным фактором является широкая география расположения потребителей: крупные и средние города, малые населенные пункты, в т. ч. отдаленные, что в ряде случаев ограничивает способы и каналы приема оплаты, а также влияет на стоимость услуг по приему платежей.

Следует обратить внимание на задолженность по коммунальным платежам. Согласно аналитическим данным Росстата, к октябрю 2019 года общая задолженность жителей составляла 570 млрд руб., а уже к октябрю 2020 года она выросла до 625 млрд руб. Около 276 млрд рублей население задолжало управляющим компаниям, ТСЖ и ЖСК. Из них 150 млрд рублей было недоплачено за содержание жилого помещения, 51 млрд – за отопление, 14,9 млрд – за холодную и 24 млрд – за горячую воду, 14,5 млрд – за водоотведение, 12 млрд – за электроэнергию и 0,82 млрд рублей за газ. Еще 350 млрд рублей – долги жителей непосредственно ресурсоснабжающим организациям. В том числе 145 млрд за отопление, 62 млрд за электричество, 52 млрд за газ. Заметно выросли с начала 2020 года долги за воду (с 32 до 38 млрд рублей), водоотведение (с 20 до 24 млрд) и вывоз мусора (с 16 до 29 млрд).

Эксперты в сфере ЖКХ называют следующие основные причины роста долга: отсутствие экономически обоснованной модели взаимодействия участников рынка ЖКХ, дисбалансы в расчётах, незначительные санкции за неуплату долгов.² Данные причины во многом объясняются тем, что потребители не обладают достаточным уровнем грамотности и ответственности в сфере коммунальных услуг.

Путей решения проблем задолженности коммунальных услуг много³, один из них, который рассмотрим ближе, заключается в акценте на молодых потребителей, студентов ВУЗов. Молодежь является активным пользователем социальных сетей, сети Интернет, интернет-ресурсов, интернет-сайтов. Так же, чтобы предотвратить рост задолженности⁴, следует привлечь потребителей к программам дополнительного образования, неопытные молодые люди будут подготовлены и осведомлены о способах начисления и оплаты коммунальных платежей. Использование Личных кабинетов на сайте ресурсоснабжающей организации даст возможность людям узнавать о стоимости и тарифах на коммунальные услуги.

В рамках исследования как основы группового проекта были выполнены следующие работы:

1. Разработка анкеты.

2. Проведение анкетирования студентов вуза.
3. Анализ результатов анкетирования и выводы.
4. Выработка рекомендаций.

Согласно репрезентативной выборке был проведен опрос и обработано 200 анкет.

Далее приведены основные вопросы анкетирования:

- «Укажите способы оплаты коммунальных услуг, которые Вы наиболее часто используете»;
- «Знаете ли Вы, что ресурсоснабжающая организация имеет официальный сайт и официальный аккаунт в социальной сети?»
- «Хотели ли бы Вы зарегистрировать Личный кабинет потребителя и получать в нем полную информацию о потребленных ресурсах, их стоимости и тарифах, состоянии расчетов, наличии задолженности / переплаты, информацию об акциях и др.?»
- «Хотели бы Вы пройти краткосрочное обучение (1–2 часа), чтобы улучшить свои знания как потребителя в сфере коммунальных услуг?»
- «Если Вы ответили «Да», то какой формат обучения для Вас более удобен?»

По данным проведенного опроса выявлены следующие результаты (рис. 1).

По данной диаграмме можно заметить, что при обобщении, опрошенные делятся на тех, кто уже платит за услуги через интернет-ресурсы и тех, кто еще платит оффлайн, однако готовы перейти на иной вид оплаты.

Так же с помощью анкеты были выявлены ответы на такие вопросы как:

- «Укажите способы, которые Вы используете для коммуникаций с ресурсоснабжающей организацией для решения возникающих вопросов по коммунальным услугам»;
- «Хотели бы Вы перейти на онлайн оплату, с помощью Интернет-ресурсов, соцсетей, госуслуг?».

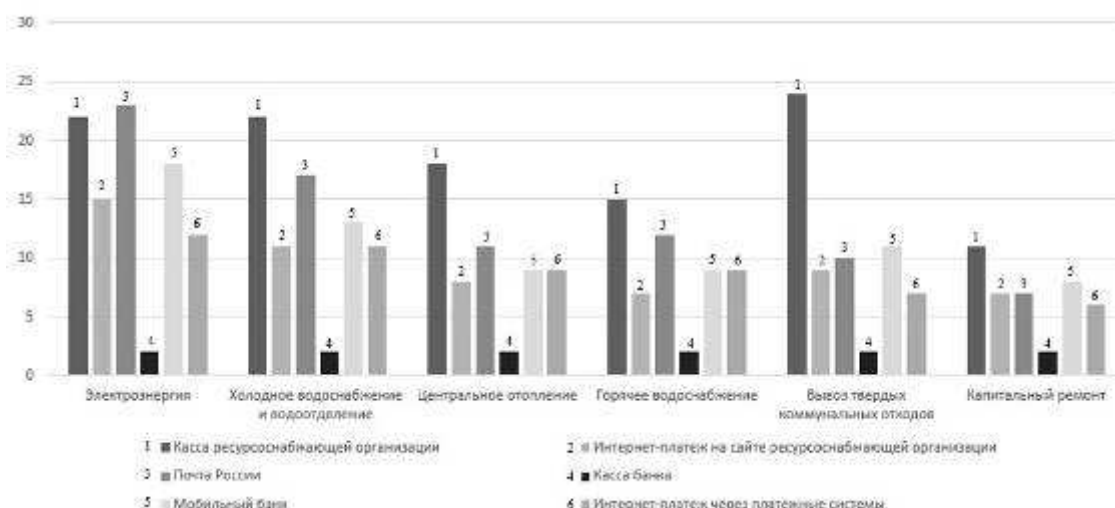


Рис. 1. Каналы платежей по коммунальным услугам

На основе полученных ответов установлено (рис. 2).

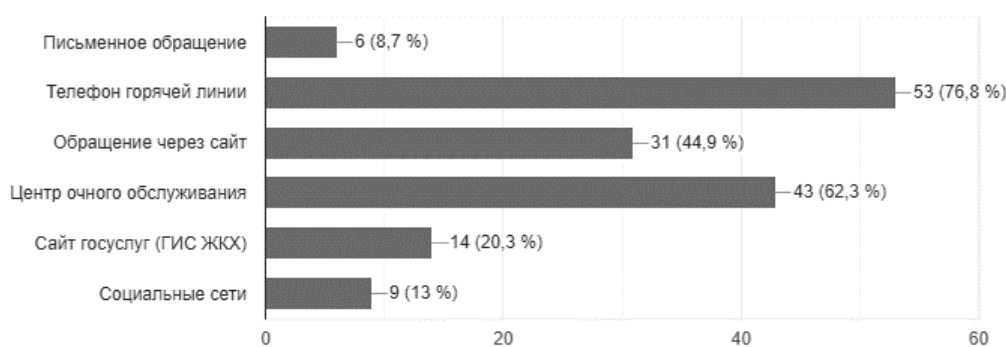


Рис. 2. Способы коммуникации с ресурсоснабжающей организацией

Процентное соотношение наглядно показывает, что большинство населения все еще пользуется телефоном горячей линии и центром очного обслуживания.

На рисунке 3 отражено соотношение готовых к переходу на онлайн оплату коммунальных услуг потребителей и не готовых. 93,5% готовы, что является значимым показателем для дальнейшего развития и внедрения онлайн способа получения средств за услуги.

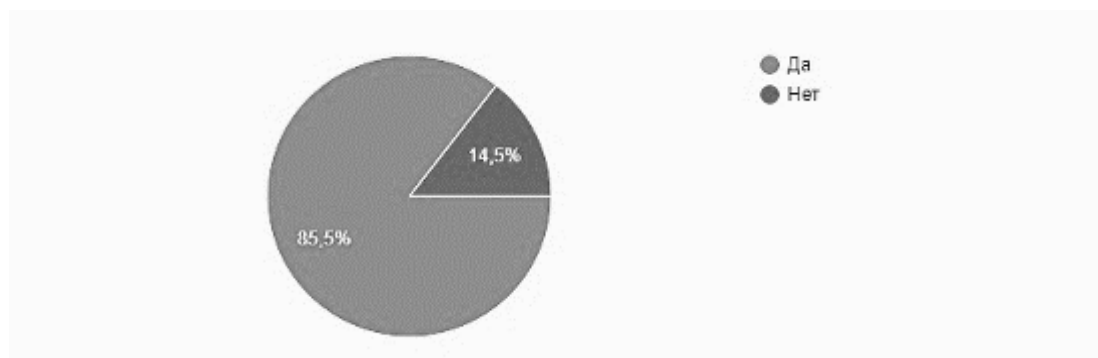


Рис. 3. Готовность потребителей к переходу на онлайн оплату коммунальных услуг

Таким образом, можно сделать вывод о том, что большинство анкетированных готово перейти на онлайн оплату, так как полная автоматизация оплаты коммунальных услуг имеет больше положительных, чем отрицательных последствий. Во время перехода с офлайн оплаты на онлайн, потребители должны быть обучены и ознакомлены с использованием ресурсами. Обучение, в связи с проведенным опросом, удобнее всего должно быть осуществлено с помощью интернет-сайта с текстовым содержанием. Но следует учитывать, что Интернет-ресурс может не справляться с большим объемом информации и посетителей, и первое время возможны проблемы с прохождением обучения, а также необходимость дополнительной доработки контента по уточненным требованиям пользователей.

В случае перехода на онлайн оплату и работу в Личном кабинете потребители будут всегда осведомлены о своей задолженности, смогут осуществлять платежи без очередей.

1. Интернет-портал «Российской газеты» [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2021/02/24/rossiiane-zadolzhali-za-kommunalnye-uslugi-625-mlrd-rublej.html>

2. Информационный портал РосКвартал [Электронный ресурс]. – URL: <https://roskvartal.ru/news/vzyskanie-dolgov/9226-nazvany-glavnye-prichiny-rosta-obschego-dolga-zhku-v-rossii>

3. Salov, A.N., Maslov, V.G. Re-engineering business-process of managing debit liabilities of resource-supplying companies. *Международный журнал экспериментального образования*. – 2014. – № 9. – С. 25-27.

4. Салова Л.В. Состояние расчетов между субъектами рынка энергии (мощности) и платежная дисциплина потребителей электроэнергии // АНИ: экономика и управление. – 2020. – №3 (32).

Рубрика: Современное управление: актуальные вопросы, достижения и инновации

УДК 65.011.46

АНАЛИЗ СПРОСА НА ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ УСЛУГ И ПРОДУКЦИИ «АО УССУРИЙСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ТЕПЛОВЫХ СЕТЕЙ»

Е.О. Жилюк
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Исследование спроса на ассортимент предоставляемых организацией услуг и продукции является актуальным в первую очередь ввиду высокой конкуренции на имеющемся рынке от-

расли. Конкуренция в отрасли теплоснабжения в особенности зависит от экономической и демографической ситуации в стране. Для формирования наиболее выигрышной торговой тактики и осуществления оптимальных закупок предпринимателям необходимо исследовать особенности управления ассортиментом.

***Ключевые слова:** структура ассортимента, ассортиментная политика, SWOT-анализ, потребительские предпочтения, рациональность ассортимента.*

ANALYSIS OF DEMAND FOR CERTAIN TYPES OF SERVICES AND PRODUCTS OF "JSC USSURIYSKY ENTERPRISE OF THERMAL NETWORKS"

The study of demand for the range of services and products provided by the organization is relevant primarily due to the high competition in the existing retail market. Competition in the heat supply industry in particular depends on the economic and demographic situation in the country. In order to form the most profitable trading tactics and make optimal purchases, entrepreneurs need to investigate the peculiarities of assortment management.

***Keywords:** assortment structure, assortment policy, SWOT analysis, consumer preferences, rationality of the assortment.*

На данный момент времени на практике выделяются две основные формы теплоснабжения, которые активно конкурируют между собой. Первая форма – это централизованная система теплоснабжения, вторая – индивидуальные источники теплоснабжения. В общей совокупности представленные формы образуют рынок тепловой энергии.

Системы централизованного теплоснабжения способны обеспечивать тепловой энергией расстояния до 25–30 км. Данный факт напрямую связан с одним очень важным фактором – экономической эффективностью. Ввиду этого, представленная система в рамках национальной экономики имеет ряд присущих ей особенностей, таких как локализация, множественность и неоднородность.

Территория Российской Федерации располагает одной из самых крупных мировых систем централизованного теплоснабжения. К ней подключены около 100 млн чел., что составляет 70% от общей численности населения и 82% от жилищного фонда. Большая часть таких источников теплоснабжения (около 89%) расположены в городах страны. В качестве главных пользователей тепловой энергией выделяют население России (39,1%) и промышленное производство (38,2%). На территории страны совершенно отсутствует конкуренция между производителями тепловой энергии.

Ввиду территориального расположения России в довольно суровых условиях климата, около 80% всей площади страны нуждается в отоплении жилищных, общественных и производственных фондов. Что необходимо в первую очередь для обеспечения комфортных условий жизнедеятельности общества, а также для эффективного функционирования экономики с точки зрения производства.

Общая система централизованного теплоснабжения располагает широкой совокупностью классификаций, в которых она проявляется.

Относительно вида теплоносителя тепловая энергия подразделяется на пар и горячую воду.

Классификация потребителей тепла по режиму потребления в течении года включает в себя две основные группы: сезонные (нуждаются в обеспечении в холодное время года), а также круглогодичные (нуждаются в обеспечении в течении всего года).

Потребители, относительно их соотношения и режимов отдельных видов теплопотребления подразделяются на три основных вида: жилые, общественные, а также промышленные здания и сооружения. Для жилых зданий в качестве круглогодичного обеспечения предоставляется горячее водоснабжение, а для сезонного – отопление и вентиляция. Общественные здания в свою очередь активно используют сезонное обеспечение отопления, вентиляции, а также кондиционирование воздуха. Для промышленных сооружений, а также сельскохозяйственных комплексов характерно использование всех видов теплопотребления, количественные показатели которого варьируются в зависимости от вида производства.

Основной единицей измерения потребленной тепловой энергии является гигакалория (Гкал). Тепловая мощность характеризует количество тепловой энергии, произведенной или использованной тем или иным оборудованием за единицу времени.

Тепловая энергия обладает следующими присущими ей свойствами:

данный вид энергии невозможно хранить и накапливать в определенных количествах, например, на складах или в каких-либо емкостях;

2) полезные свойства тепловой энергии реализуются в процессе ее потребления, при этом тепловая энергия передается на другой теплоноситель, что сопровождается снижением температуры исходного теплоносителя и нагреванием субъекта потребления тепловой энергии.

3) в качестве товара тепловая энергия может обеспечиваться исключительно при использовании особых технических средств, таких как сети теплопроводов, по которым тепловая энергия поступает в сеть потребителя (присоединенная сеть).

На данный момент в качестве выбора для потребителя возможно предоставление альтернатив, обладающих сходными в использовании свойствами. В качестве взаимозаменяемых на практике используются следующие товары: солнечная тепловая энергия, газовые котельные, электрические приборы.

Представленные товары-альтернативы, несмотря на свою эффективность и удобство в использовании имеют ряд негативных факторов, которые влияют на целесообразность их использования. В качестве основных негативных факторов следует выделить значительную затратность финансовых и временных ресурсов. Таким образом, несмотря на факт существования на рынке приведенных альтернатив, их строительство и подключение нецелесообразно в нынешних условиях.

Так, настоящее исследование направлено на проведение анализа состояния конкуренции на рынке услуг по теплоснабжению.

Ввиду представленных ранее особенностей технологии предоставления услуги теплоснабжения, для каждой определенной территории характерен единый состав продавцов и покупателей. Данный географический фактор обусловлен существующими проложенными сетями, при которых смена или отказ от услуг определенного поставщика невозможен. Отсюда исходит невозможность конкурирующего фактора в данной отрасли.

Необходимо отметить, что согласно представленному факту, изменение цены совершенно не является фактором влияния на спрос. Отсюда исходит потребителя продолжать использование услуг, предложенным поставщиком даже после поднятия уровня тарифов на них. В связи с данным положением государство призвано обеспечивать регулирование цен на тепловую энергию. Оценка объема товарного рынка услуг теплоснабжения осуществляется на основании объема тепловой энергии, реализованной конечным потребителям, выраженного в Гкал, при расчете объема рынка не допускается повторный учет одного и того же товара.

В рамках данного исследования в качестве основополагающей задачи следует выделить проведение анализа спроса на отдельные виды услуг конкретной организации, обеспечивающей теплоснабжение. В качестве такой организации выбрано акционерное общество «Уссурийское предприятие тепловых сетей» (Далее – АО «УПТС»).

На основе проведенного исследования в качестве результатов выделены основные внешние факторы, влияющие на спрос услуг АО «УПТС» относительно различных сфер жизнедеятельности (табл. 1).

Таблица 1

Анализ внешних факторов, влияющих на спрос услуг АО «УПТС»

Компонента, фактор	Состояние фактора	Тенденции развития	Характер влияния на предприятие
Демографическая ситуация			
Миграционные тенденции	Высокие темпы миграции	Дальнейший рост численности населения	Повышение конкуренции в отрасли
Экономическая ситуация			
Покупательская способность	Средняя	Возможно повышение	Стимулирует рост объемов продаж

Компонента, фактор	Состояние фактора	Тенденции развития	Характер влияния на предприятие
Уровень инфляции	Высокий	Значительный рост	Влияет существенно
Финансово-кредитная политика	Высокие проценты за кредиты, ограничен доступ к ним	Улучшение ситуации	Ограничивает развитие предприятия
Система налогообложения	Высокие ставки налогообложения	Возможно снижение	Уменьшение собственных средств для расширения деятельности предприятия
Изменения в структуре потребления	Значительные	Развитие технологий влечет повышенный спрос на совершенствование технологического процесса	Позволяет увеличить объемы производства
Технологическая ситуация			
Темпы технологических изменений	Развитие новых технологий	Рост	Потребность быстрой переориентации
Политико-правовая ситуация			
Состояние законодательства, регулирующего хозяйственную деятельность	Удовлетворительное	Возможно улучшение	Действует в течение длительного времени
Государственная экономическая политика	Структурные сдвиги в экономике страны незначительные	Тенденции не определены	Не стимулирует дальнейшее развитие видов деятельности предприятия

Согласно проведенному анализу, результаты которого представлены в таблице, необходимо отметить, что такие сферы как демографическая, технологическая, а также политико-правовая на данный момент находятся в удовлетворительном положении. Что в первую очередь обеспечивает для рассматриваемой организации должный уровень конкурентоспособности. В первую очередь это обусловлено обеспеченностью квалифицированным персоналом, который способен эффективно выполнять поставленные перед ним задачи.

Анализ внешних факторов, влияющих на АО «УПТС» позволяет установить особую необходимость в исследовании как потенциальных, так и имеющихся конкурентных организаций, с целью обеспечения активной позиции на рынке. Согласно проведенному исследованию сильных и слабых сторон организации предоставляется возможность составления SWOT-анализа, который позволит оценить ее текущее состояние (табл. 2).

Таблица 2

Результаты SWOT-анализа АО «УПТС»

Сильные стороны	Слабые стороны:
Монопольное положение на рынке	Снижение прибыли
Высокое качество, подтвержденное дипломами и сертификатами качества	Высокий уровень затрат
Высококвалифицированный персонал	Низкая обновляемость ассортимента
Приемлемые цены	Игнорирование современных концепций маркетинга
Широкий ассортимент	Наличие убыточного канала распределения

Возможности	Угрозы:
Дальнейший рост спроса в связи с ростом населения	Износ оборудования
Возможность привлечения высококвалифицированного персонала	Снижение доходов граждан
Расширение ассортимента	Рост неплатежей
Благоприятная демографическая ситуация (увеличение численности)	Рост цен на оборудование и сырье

Таким образом, на основе проведенного исследования предоставляется возможность сформировать основные группы потребителей тепловой энергии:

1 Население и организации, для которых тепловая энергия является бытовой необходимостью. В число таких организаций могут входить управляющие организации, ТСЖ, ЖСК, иные лица, приобретающие коммунальный ресурс тепловую энергию для оказания коммунальных услуг отопления и горячего водоснабжения.

2 Теплоснабжающие организации, использующие тепловую энергию для приготовления горячей воды для поставки по централизованным системам горячего водоснабжения для оказания коммунальной услуги горячего водоснабжения.

3 Организации, использующие тепловую энергию для производственных нужд.

4 Организации, использующие тепловую энергию для перепродажи.

На данный момент Россия, в том числе все ее субъекты, располагает системой теплоснабжения, которая обладает низким уровнем конкуренции. Данный факт подтверждается, в первую очередь, при помощи проведения анализа спроса на услуги конкретной организации. Главным фактором, подтверждающим низкий уровень конкурентоспособности таких организаций, является географический фактор, в рамках которого большую роль играет расположение тепловых сетей теплоснабжающих или теплосетевых организаций. Для потребителя предоставляется возможным использование услуг только той организации, к которой присоединены теплопотребляющие установки потребителя. Каждый из хозяйствующих субъектов в локальных границах территорий расположения инфраструктуры теплоснабжения занимает доминирующее положение с долей равной 100%.

В Российской Федерации для одного хозяйствующего субъекта действует централизованная система, которая обеспечивает примерно до 90% потребителей своими услугами от общего числа населения. Остальные участники рынка услуг по теплоснабжению являются, как правило, промышленными предприятиями, основную часть произведённой на собственной котельной тепловой энергии используют на нужды предприятия, остальную часть – реализуют либо перепродавцу, либо конечным потребителям, находящимся вблизи предприятия.

ОРГАНИЗАЦИОННО-УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ «ФОРМИРОВАНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ АРТЕМОВСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА»

В.Н. Зозуля

бакалавр

Е.В. Султанова

канд. социол. наук, преподаватель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

С 2017 года в России реализуется федеральная программа комфортной городской среды, целью которой является повышение уровня благоустроенности придомовых и общественных территорий. Программа предполагает активное вовлечение граждан. Статья посвящена организационно-управленческим аспектам и оценки эффективности реализации муниципальной программы Артемовского городского округа (АГО) по формированию современной городской среды. Рассмотрены объемы выполненных работ. Проведена оценка настоящего состояния сферы благоустройства округа.

***Ключевые слова:** муниципальная программа, комфортная городская среда, благоустройство территории, общественная комиссия, дворовые территории.*

ORGANIZATIONAL AND MANAGERIAL ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE MUNICIPAL PROGRAM «FORMATION OF THE MODERN URBAN ENVIRONMENT OF THE ARTEMOVSKY MUNICIPALITY»

Since 2017, Russia has been implementing the federal program for a comfortable urban environment, the purpose of which is to increase the level of well-being of local and public territories. The program involves the active involvement of citizens. The article is devoted to organizational and managerial aspects and evaluation of the effectiveness of the implementation of the municipal program of the Artemovskiy City District for the formation of a modern urban environment. The volume of work performed is considered. The assessment of the current state of the district improvement sphere was carried out.

***Keywords:** municipal program, comfortable urban environment, landscaping of territory, public commission, courtyard territory.*

Формирование комфортной городской среды является одной из актуальных задач современного градостроительства. С помощью комплексных мероприятий по благоустройству можно решить проблемы, связанные с созданием здоровой благоприятной жизненной среды и обеспечением комфортных микроклиматических, санитарно-гигиенических и эстетических условий для населения. Для реализации этой задачи правительством Российской Федерации утвержден крупномасштабный проект «Формирование комфортной городской среды», принятый в ноябре 2016 г., основная цель которого – создание условий для повышения качества и комфорта городской среды на всей территории страны [3].

В рамках проекта каждому региону РФ поручено составить программу по благоустройству городских поселений с привлечением местных городских администраций, предусматривающую максимальное участие населения в реализации программы на всех этапах – от момента формирования перечня благоустраиваемых общественных пространств до реализации проектов [1].

Под понятием «городская среда» подразумевается совокупность архитектурно-планировочных, экологических, социально-культурных и других составляющих, среди которых

размещается городской житель. Именно среда формирует эмоциональное восприятие города, вызывает желание в нем жить, работать, заниматься спортом и творчеством.

Вопросы формирования комфортной городской среды довольно актуальны в последнее время и обсуждаются достаточно широко. Рассматриваются подходы к формированию качественной городской среды и приоритетные задачи ее формирования, влияние потребностей горожан на создание комфортной городской среды, улучшение качества условий проживания населения в рамках приоритетного проекта.

Формулируются принципы вовлечения населения в реализацию проектов по благоустройству городских территорий (рис. 1.).

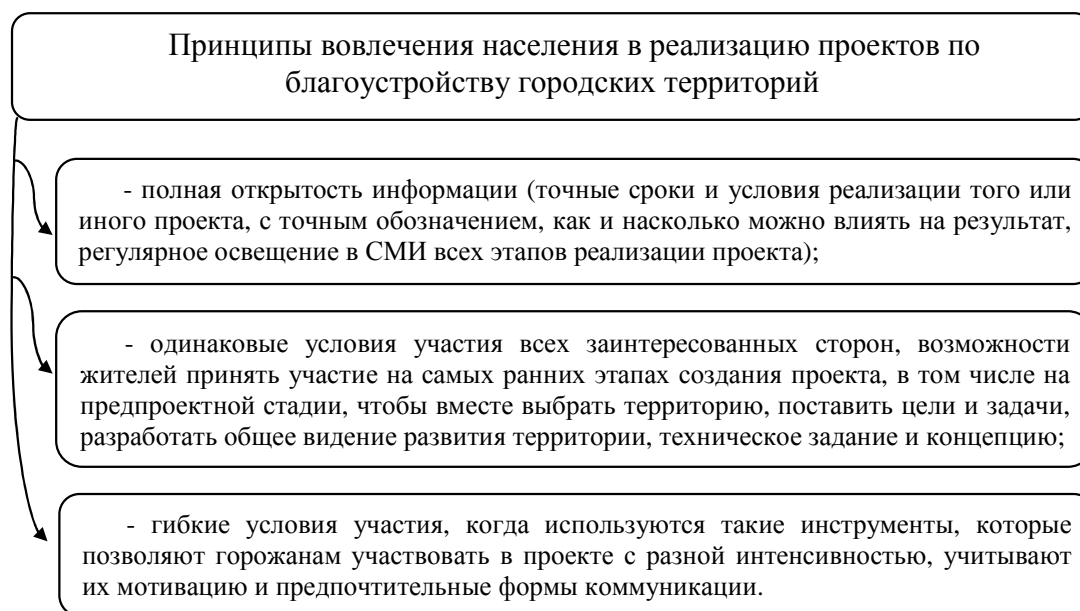


Рис. 1. Принципы вовлечения населения в реализацию проектов по благоустройству городских территорий

Цель статьи – оценка эффективности реализации муниципальной программы «Формирование современной городской среды» на территории Артемовского городского округа. Объект исследования – Артемовский городской округ Приморского края с численностью 115 137 человек (по данным официального сайта администрации Артемовского городского округа на 2020 год).

Метод исследования – анализ, по итогам исполнения программы за каждый этап программы (отчетный финансовый год). Анализ – разложение исследуемого объекта на составляющие и изучение каждой из них.

В целях реализации приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды», используя методические рекомендации Минстроя России [2], администрация Артемовского городского округа разработала муниципальную программу «Формирование современной городской среды Артемовского городского округа». Её цель – повышение качества и комфорта городской среды. В программе сформулированы задачи: повышение уровня благоустройства дворовых территорий; повышение уровня благоустройства территорий общего пользования (мест массового отдыха жителей); благоустройство территорий, детских и спортивных площадок.

Указом Президента Российской Федерации в качестве цели и целевого показателя Программы обозначено создание механизма прямого участия граждан в формировании комфортной городской среды, увеличение доли граждан, принимающих участие в решении вопросов развития городской среды, до 30%.

Участие Артемовского городского округа в приоритетном федеральном проекте «Формирование современной городской среды» позволяет улучшать комфортность жизнедеятельности граждан посредством благоустройства территорий. Также выполнение работ по благоустройству должно осуществляться с учетом необходимости обеспечения физической, пространственной и информационной доступности зданий, сооружений, дворовых и общественных территорий для инвалидов и других маломобильных групп населения. В целях достижения установленного целевого показателя – индекса качества городской среды (повышения индекса качества

до 30% по отношению к существующему) на территории Артемовского городского округа предлагается реализация перечня мероприятий по содержанию, ремонту, реконструкции имеющихся и созданию новых объектов благоустройства.

Обеспечить достижение указанного показателя планируется путем проведения работы по привлечению жителей к участию в работах по благоустройству, в т.ч. путем софинансирования мероприятий по благоустройству придомовых территорий, предусмотренных муниципальными программами, а также предоставления возможности общественного участия в принятии решений и реализации проектов комплексного благоустройства и развития городской среды на территории Артемовского городского округа.

Доля финансового участия заинтересованных лиц должна составлять не менее 20% от стоимости выполнения работ по благоустройству.

Общественное участие предполагает:

- совместное определение целей и задач по развитию территории Артемовского городского округа, инвентаризация проблем и потенциала среды;
- определение основных видов активности, функциональных зон общественных пространств территории Артемовского городского округа (определение границ территорий, их функционального назначения, видов деятельности функциональной зоны);
- обсуждение и выбор оборудования, некапитальных объектов, малых архитектурных форм;
- консультации в выборе типов покрытия с учетом функционального зонирования территории;
- консультации по предполагаемым типам освещения и осветительного оборудования;
- участие в разработке проекта, обсуждение решений с архитекторами, ландшафтными архитекторами, проектировщиками и другими профильными специалистами;
- одобрение проектных решений участниками процесса проектирования и будущими пользователями, включая местных жителей, собственников соседних территорий и других заинтересованных лиц;
- осуществление общественного контроля над процессом реализации проекта;
- осуществление общественного контроля над процессом эксплуатации территории.

Проблема приведения придомовых территорий многоквартирных домов в нормативное состояние является актуальной для Артемовского городского округа, так как значительная часть асфальтобетонного покрытия внутридворовых проездов и подъездных дорог имеет высокую степень износа, а отсутствие ливнеотстоков, бордюрных камней влечет за собой сход грунта на асфальтовое покрытие и разрушение покрытия. Данные территории являются важнейшей составной частью транспортной системы. От уровня технико-эксплуатационного состояния придомовых территорий во многом зависит качество жизни населения. При этом остается проблемой освещение дворовых территорий, наличие на них таких элементов благоустройства как скамейки и урны.

Исполненный бюджет программы за предыдущие года представлен в табл. 1, в том числе по годам и источникам.

По данным таблицы можно заметить, что расходы на программу увеличиваются с каждым годом прямопропорционально финансированию. Для того что бы уложиться в запланированный бюджет, следует соблюдать запланированную стоимость мероприятий программы.

Планируемое финансирование мероприятий программы на 2021–2027 годы [4]:

2021 год – 64800000 руб., из них:

- средства бюджета Артемовского городского округа – 4800000 руб.;
- прогнозная оценка средств федерального бюджета, привлекаемых на долевое финансирование Программы, – 55000000 руб.;
- прогнозная оценка средств бюджета Приморского края, привлекаемых на долевое финансирование Программы, – 5000000 руб.;

2022 – 2027 гг. 60000000 руб., из них:

- прогнозная оценка средств федерального бюджета, привлекаемых на долевое финансирование Программы, – 55000000 руб.;
- прогнозная оценка средств бюджета Приморского края, привлекаемых на долевое финансирование Программы, – 5000000 руб.;

Общая стоимость мероприятий Программы планируется в размере 746526916,28 руб.

Исполненный бюджет программы за 2018-2020 гг.

Источник финансирования	Стоимость мероприятий, руб/год		
	2018	2019	2020
Средства бюджета АГО	3960000,00	34107686,05	30684669,34
Средства федерального бюджета	29378849,68	32702134,08	41884990,12
Средства бюджета Приморского края	4006206,81	72667390,50	71093509,18
Средства из внебюджетных источников	1241480,52	-	-
Итого	38586537,01	139477210,63	143663168,64

Под дворовой территорией понимается совокупность территорий, прилегающих к многоквартирным домам, с расположенными на них объектами, предназначенными для обслуживания и эксплуатации таких домов, и элементами благоустройства этих территорий, в том числе парковками (парковочными местами), тротуарами и автомобильными дорогами, включая автомобильные дороги, образующие проезды к территориям, прилегающим к многоквартирным домам [4].

Дворовые территории многоквартирных домов являются важной составной частью городской среды, и от уровня технико-эксплуатационного состояния этих территорий во многом зависит качество жизни населения. Необходимо стремиться, чтобы дворовые территории становились комфортными и безопасными. Поэтому возникла необходимость комплексного подхода к решению задач улучшения благоустройства дворовых территорий многоквартирных домов, а именно: ремонт дворовых проездов, обеспечение освещения дворовых территорий, установка скамеек, урн для мусора, оборудование детских и (или) спортивных площадок, автомобильных парковок, озеленение территорий, иные виды работ.

По состоянию на 1 января 2017 года на территории Артемовского городского округа расположено 768 многоквартирных домов, включенных в краевую программу капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах, расположенных на территории Приморского края, на 2014 – 2043 годы», из них, по результатам проведенной инвентаризации, в благоустройстве нуждаются порядка 564 дворовых территорий.

В 2018 и 2019 годах по федеральному проекту на территории Артемовского городского округа были благоустроены 32 дворовые территории многоквартирных домов на сумму 57765 тыс. руб.

Дополнительно в 2019 году по проекту Губернатора Приморского края «1000 дворов» в АГО благоустроено 60 дворовых территорий на общую сумму 105940 тыс. руб.

Решения по выбору объекта благоустройства администрация Артемовского городского округа принимает по итогам рейтингового голосования по отбору общественных территорий, подлежащих благоустройству в рамках реализации муниципальной программы. Проголосовать может каждый житель г.Артема, старше 14 лет. Рейтинговые голосования размещают в разделе «Опросы» на официальном сайте администрации. Тем самым выполняя задачу по участию граждан в реализации программы.

Также на сайте жители города могут принимать участие в обсуждении дизайн-проектов объекта благоустройства, присылать свои предложения и пожелания по оформлению скверов, парков, придомовых территорий и других мест общественного пользования.

Собственники помещений многоквартирных домов могут присылать предложения о включении дворовых территорий многоквартирных домов, территорий в районе индивидуальной жилищной застройки в муниципальную программу.

В соответствии с Законом Приморского края от 18 декабря 2020 года №969-КЗ «О краевом бюджете на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов», Артемовскому городскому округу из бюджета Приморского края распределены субсидии на поддержку муниципальных программ по благоустройству территорий муниципальных образований Приморского края на 2021 год в размере: 35 085 778,00 руб.; для софинансирования 3 800 000,00 руб. добавляют из бюджета Артемовского городского округа, общая стоимость мероприятия составит: 38 885 778,00 руб. [4].

Целевые показатели программы

Наименование показателя (индикатора)	Ед.изм	Значения показателей									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Доля дворовых территорий многоквартирных домов	%	6,21	8,87	12,24	14,9	17,56	20,22	22,88	25,55	28,21	30,87
	ед.	(35)	(50)	(69)	(84)	(99)	(114)	(129)	(144)	(159)	(174)
Доля благоустроенных общественных территорий (мест массового отдыха жителей)	%	11,7	17,65	41,17	47	52,94	64,7	70,58	82,35	94,11	100
	ед.	(2)	(3)	(7)	(8)	(9)	(11)	(12)	(14)	(16)	(17)
Количество благоустроенных территорий, детских и спортивных площадок	ед.	0	60	99	134	169	204	239	274	309	344

Все показатели определены по результатам инвентаризации, в отношении мероприятия по благоустройству (нарастающим итогом), в общем количестве территорий, нуждающихся в благоустройстве на конец отчетного периода.

Ожидаемые конечные результаты реализации муниципальной программы «Формирование современной городской среды Артемовского городского округа» к 2027 году:

- увеличение доли благоустроенных дворовых территорий многоквартирных домов на 30%;
- увеличение доли благоустроенных общественных территорий (мест массового отдыха жителей) на 30%;
- 344 благоустроенных территорий, детских и спортивных площадок.

Согласно муниципальной программы «Формирование современной городской среды Артемовского городского округа» с 2018 года по результатам инвентаризации в программу включено 576 придомовых территорий, подлежащих благоустройству, из них 115 территорий благоустроено с 2018–2020 год [4].

Комфорт и безопасность жизни конкретного человека обеспечиваются комплексом условий, создаваемых как им самим, так и властью. Современный горожанин воспринимает всю территорию города как общественное пространство и ожидает от него безопасности, комфорта, функциональности и эстетики. Рационально выстроенная городская среда позволяет снизить градус социальной напряженности, поддерживает решение социально-демографических проблем: на освещенных людных улицах ниже уровень преступности, в оживленных парках чаще формируются семейные пары, при наличии безопасных и современных спортивных площадок увеличивается доля населения, регулярно занимающегося спортом, снижается уровень заболеваемости и так далее. В комфортных, современных и безопасных районах городов формируются творческие и интеллектуальные кластеры, создаются новые точки притяжения талантливых людей, растет востребованность недвижимости, за счет повышения спроса на бытовые услуги создаются новые рабочие места. Сегодня горожанину важно, как обеспечено освещение улиц, обустроены тротуары и общественные пространства, его интересует качество уборки улиц, своевременная и безопасная утилизация коммунальных отходов и многое другое.

1. Ивельская Н.Г., Султанова Е.В., Павкин В.О. Эволюционный процесс формирования системы управления региональным развитием Дальнего Востока // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2020. – Т. 9. № 3 (32). – С. 345–348

2. Методические рекомендации по подготовке государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ формирования современной городской среды в рамках реализации приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» на 2018–2022 гг., утвержденные приказом Минстроя России от 06.04.2017 г. № 691/пр. [Электронный ресурс] // Минстрой России. – URL: minstroyrf.ru

3. Паспорт приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды»: утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол № 5 от 18.04.2017г.) [Электронный ресурс] // Портал Правительства. – URL: <http://government.ru/projects/selection/649/25517/>

4. Постановление от 28 декабря 2017 г. № 1622-па об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды Артемовского городского округа» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Артемовского городского округа/ URL: <http://artemokrug.ru/administratsiya/tselevye-programmy.php>

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты.

УДК 339.137.22

ОТРАСЛЕВОЙ АНАЛИЗ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ НА ПРИМЕРЕ ООО «МАЙК»

М.Е. Иванова
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассмотрены факторы внешней и внутренней среды, оказывающие ключевое влияние на развитие розничной торговли во Владивостоке на примере ООО «Майк», проведен конкурентный анализ по методике Майкла Портера.

***Ключевые слова:** отраслевой анализ, розничная торговля, анализ внешней среды, анализ внутренней среды, конкурентоспособность предприятия, торговые предприятия.*

INDUSTRY ANALYSIS OF RETAIL TRADE IN VLADIVOSTOK ON THE EXAMPLE OF MIKE LLC

The article discusses the factors of the external and internal environment that have a key impact on the development of retail trade in Vladivostok on the example of Mike LLC, conducted a competitive analysis according to the method of Michael Porter.

***Keywords:** industry analysis, retail trade, external environment analysis, internal environment analysis, enterprise competitiveness, trade enterprises.*

Отраслевой анализ определяет факторы внешней среды предприятия, которые больше всего влияют на стратегическое видение и возможности компании. Основное внимание уделяется четким ответам на ряд определенных стратегических вопросов. Эти ответы затем позволяют получить представление о стратегической ситуации предприятия и определить альтернативы ее стратегическим действиям [1].

На рынке розничной торговли Владивостока осуществляют свою деятельность крупные и средние предприятия, а также много владельцев малого бизнеса. В настоящее время крупные предприятия занимают наибольшую долю рынка розничной торговли. Наиболее масштабными являются крупные торговые сети, специализирующиеся на продаже различных продуктов питания и товаров, удовлетворяющих повседневные потребности населения.

Доля торговли на розничных рынках и ярмарках обычно минимальна. По данным Федеральной службы государственной статистики по Владивостоку, их доля упала на 3,2 процента. Тем самым, в 2019 году доля составила 2,7% от общего объема розничных продаж. В результате доля торговых организаций составляет 97,3%. Всего таких компаний 757, из которых наиболее распространенными форматами являются супермаркеты и гипермаркеты (32% от общего числа). В 2019 году доля продовольственной розницы составила 44,6 процента от общего объема розничных продаж. По данным Федеральной службы государственной статистики, доля

оборота розничных сетей увеличилась на 6 процентов по сравнению с 2018 годом и составила 31,2% на конец 2019 года [2].

Чтобы оценить влияние факторов окружающей среды на бизнес ООО «Майк» был проведен PEST-анализ, представленный в табл. 1.

Таблица 1

Степень влияния факторов внешней среды на ООО «Майк»

Фактор влияния	Оценка степени влияния	Вес
Политические факторы		
Правительственная стабильность	3+	0,02
Изменение законодательства	4+	0,04
Налоговая политика	5+	0,1
Социальные факторы		
Рост населения	5+	0,2
Увеличение доходов	5+	0,2
Отношение населения к труду	4+	0,05
Социальная мобильность населения	2+	0,01
Активность потребителей	4+	0,09
Экономические факторы		
Экономическая ситуация в стране	3-	0,1
Курс национальной валюты	1-	0,01
Уровень инфляции	3-	0,03
Уровень безработицы	4-	0,03
Стоимость энергоресурсов	1-	0
Технологические факторы		
Технология продажи товаров	4+	0,1
Состояние торгового оборудования	3+	0,02

Проведенный PEST-анализ показал, что наиболее значимыми факторами влияния внешней среды для ООО «Майк» из политических факторов являются изменение законодательства, позволяющее пользоваться благоприятными возможностями для завоевания ниш на рынке и расширения сферы деятельности, а также налоговая политика, из социальных факторов – рост населения, увеличение доходов, отношение населения к труду, из экономических – экономическая ситуация в стране, уровень инфляции и безработицы, из технологических – технология продажи товаров.

Для оценки конкурентоспособности предприятия в розничной торговле был проведен конкурентный анализ по методике Майкла Портера, приведенный на рис. 1.

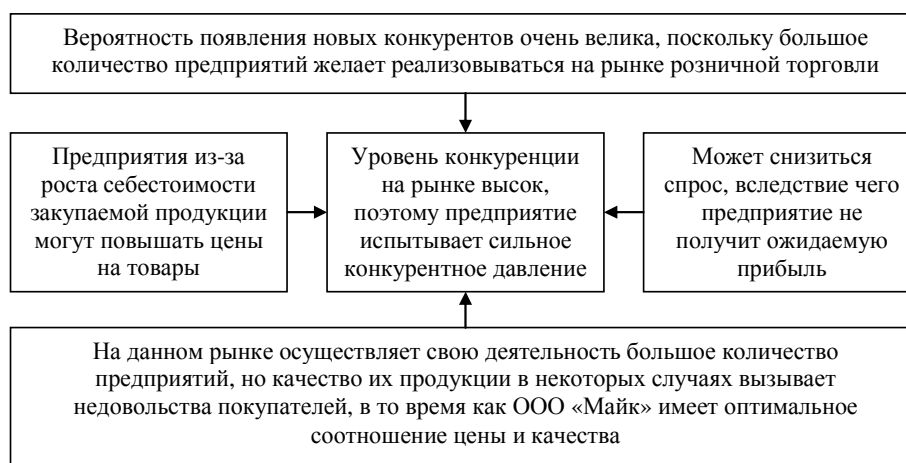


Рис. 1. Модель пяти сил конкуренции ООО «Майк»

Таким образом, можно сделать вывод, что основной угрозой является высокая конкуренция на рынке, но она нивелируется оптимальным соотношением цены и качества продукции в Обществе с ограниченной ответственностью «Майк».

Для оценки влияния факторов внутренней среды на деятельность ООО «Майк» был проведен SNW-анализ, представленный в табл. 2.

Мы отмечаем значимость фактора для нашего бизнеса знаком «X», знаком «S» – сильная сторона, знаком «N» – нейтральная сторона, а знаком «W» – слабая сторона [3].

Таблица 2

Степень влияния факторов внутренней среды на ООО «Майк»

Факторы влияния	S	N	W
Обучение персонала			X
Условия труда			X
Мотивация и стимулирование персонала		X	
Текучесть кадров	X		
Квалификация персонала	X		
Оценка качества работы персонала		X	
Социальный пакет		X	
Организация планирования		X	
Уровень технической оснащенности		X	
Информационное обеспечение		X	
Качество выпускаемой продукции		X	
Организация обслуживания клиентов	X		
Торговые площади			X
Организационная структура предприятия			X
Состояние охраны труда		X	
Дилерская сеть		X	
Объемы производства		X	
Ассортимент выпускаемой продукции		X	
Численность персонала			X
Заработная плата	X		
Имидж (деловая репутация) предприятия		X	
Психологический климат в коллективе	X		
Финансовая устойчивость предприятия		X	
Территориальное расположение		X	
Ценовая политика		X	
Объемы продаж		X	
Сроки выполнения заказов		X	
Зависимость от поставщиков		X	
Ориентация на потребителя		X	
Стратегия развития предприятия		X	

Проведенный SNW-анализ показывает, что слабыми сторонами предприятия являются недостаточно качественное обучение персонала, не самые комфортные условия труда, слабо выделяющиеся торговые площади, непроработанная организационная структура предприятия, а также недостаточная численность персонала, приводящая к высокой загруженности работников.

Также в ходе SNW-анализа были выявлены сильные стороны предприятия, такие как низкая текучесть кадров, квалифицированный опытный персонал, оптимизированная организация обслуживания клиентов, достойная заработная плата, благоприятный психологический климат в коллективе, в некоторой степени возмещающий высокую загруженность работников.

ООО «Майк» занимает стабильную позицию на рынке, учитывая слабые стороны и возможные угрозы, компания имеет возможность увеличивать прибыль от основной деятельности. Сильнейшей стороной предприятия является идеальное соотношение цены, качества, а также высокого уровня сервиса, который обеспечивает постоянный поток клиентов, гарантирующий определенный уровень доходности. Во избежание снижения уровня сервиса на предприятии, Обществу с ограниченной ответственностью «Майк» следует пополнить кадровый состав на 1 должность продавца.

Исходя из всего вышеперечисленного, можно сделать вывод, что отрасль розничной торговли во Владивостоке с каждым годом развивается и совершенствуется из-за высокой конкуренции между предприятиями, что, безусловно, является благоприятным событием для потребителей. Поскольку в настоящее время крупные предприятия занимают наибольшую долю рынка розничной торговли, малому бизнесу будет всё сложнее эффективно функционировать на данном рынке, а если говорить об открытии бизнеса, то отрасль розничной торговли является наиболее привлекательной, конечно, для крупных торговых сетей, таких как Самбери, Реми, Винлаб и другие. Для малого же бизнеса вход на данный рынок будет достаточно сложным из-за большой конкуренции и почти полным отсутствием свободных проходных точек в городе.

1. Пилипчук В.И. Маркетинг: учебное пособие. – Москва: Инфра-М, 2020 – 236 с.

2. Федеральная служба государственной статистики. – URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения 13.03.21).

3. Миляева Л.Г., Федоркевич Д.Ю. Методический инструментарий кадрового менеджмента организаций: монография. – Новосибирск: «Сибирское университетское издательство», 2017. – 202 с.

Рубрика: Материально-техническое снабжение. Закупки. Складское хозяйство

УДК 658.7

УПРАВЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЯ

К.А. Калошина

бакалавр

Ю.Ю. Макиевская

преподаватель Колледжа индустрии моды и красоты

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В настоящее время важнейшим условием укрепления конкурентных позиций предприятия на рынке является рациональная организация и эффективное управление материально-техническими ресурсами. Данное условие может быть выполнено с помощью применения рациональной системы управления материально-техническими ресурсами. Система должна быть ориентирована на обеспечение сбалансированности наличия материальных ресурсов и потребности производства в них, а также создавать условия для своевременного выполнения производственных планов.

Ключевые слова: *рациональная система управления, материально-технические ресурсы предприятия.*

MANAGEMENT OF MATERIAL AND TECHNICAL RESOURCES AT THE ENTERPRISE

Currently, the most important condition for strengthening the competitive position of an enterprise in the market is a rational organization and effective management of material and technical

resources. This condition can be met by applying a rational material and technical resource management system. The system should be focused on ensuring a balance between the availability of material resources and production needs for them, as well as create conditions for the timely implementation of production plans.

Keywords: *rational management system, material, and technical resources of the enterprise.*

Актуальность данной статьи заключается в том, что управление материально-техническими ресурсами (МТР) предприятия играет большую роль в управлении предприятием в целом. Для организации прибыльной работы предприятия необходимо создание правильной и рациональной системы управления материально-техническими ресурсами предприятия. Таким образом, рациональная система управления материально-техническими ресурсами предприятия в значительной мере предопределяет уровень использования средств производства, рост производительности труда, снижение себестоимости продукции, увеличение прибыли и рентабельности.

Этим определяется роль и значение материально-технического снабжения в системе производственного менеджмента. Снабжение производства необходимыми материальными ресурсами является начальным звеном производственного процесса, а сбыт готовой продукции – его завершением.

Под материально-техническим снабжением предприятия понимается процесс обеспечения его всеми видами материально-технических ресурсов в требуемые сроки и в объемах, необходимых для нормального осуществления его производственно-хозяйственной деятельности. В свою очередь, от организации снабжения, своевременности поступления материальных ресурсов в производство в необходимом ассортименте, количестве и должного качества в значительной мере зависят равномерный и ритмичный выпуск готовой продукции, ее качество и эффективность деятельности коллектива предприятия [4].

Целью данной статьи является исследование сущности рациональной системы управления материально-техническими ресурсами предприятия.

Для достижения данной цели, необходимо решить следующие задачи:

- определить сущность материально-технических ресурсов на предприятии на предприятии;
- рассмотреть основы системы управления МТР;
- охарактеризовать методы управления материально-техническими ресурсами.

Основными методами исследования, применяемыми в данной работе, являлись следующие:

- библиографический (анализ литературы и нормативно-справочных документов);
- структурно-функциональный (выделение основных этапов в рациональной структуре управления МТР).

По мнению М.В. Дроботова: материальные ресурсы – это предметы труда, используемые в системе промышленного производства [3].

Несколько иное определение материальных ресурсов дает И. Н. Чуев – это различные виды сырья, материалов, топлива, энергии, комплектующих, полуфабрикатов, которые хозяйствующий субъект закупает для применения в хозяйственной деятельности в целях выпуска продукции [2].

В целом материально-технические ресурсы предприятия представлены предметами, участвующими в процессе создания благ.

В то же время запасы материально-технических ресурсов предприятия являются частью потенциала экономики. Материальные ресурсы и товары, которые находятся в состоянии запасов, могут храниться на складах предприятий, могут находиться в пути следования между предприятиями, могут быть оплачены и находится на складах у поставщика. Во всех перечисленных случаях, материальные запасы во всех случаях являются материальной основой оборотных средств предприятий.

В системе оптово-розничных продаж логистический процесс представляет собой операции, которые непосредственно связаны с выполнением следующих функций товародвижения:

- получение заказа от контрагента;
- обработка поступившего заказа;
- анализ и на его основе приобретение необходимого дефицитного товара и комплектующих;
- согласование счета на отгрузку с контрагентом;

- транспортировка товара до контрагента;
- предоставление на всех этапах товародвижения информационной поддержки [1].

Ввиду данной логистической цепочки важно понимать, что недостаток и избыток запасов МТР может негативно сказаться на работе предприятия в целом.

Недостаток запасов часто приводит к нарушению деятельности производства, перерасходу материальных ресурсов из-за вынужденных нерациональных замен, повышению себестоимости выпускаемой продукции, снижению производительности труда, не позволяет обеспечить бесперебойный процесс отгрузки готовой продукции (что соответственно уменьшает объемы ее реализации), снижает размер получаемой прибыли и приводит к потере потенциальных покупателей.

В то же время наличие неиспользуемых запасов приостанавливает оборачиваемость оборотных средств, отвлекает из оборота материальные ресурсы, замедляет темпы воспроизводства и ведет к большим издержкам по содержанию самих запасов. Функционирование предприятия при относительно высоком уровне у него запасов становится попросту малоэффективным, ведь в этом случае растут дополнительные издержки по содержанию запасов, увеличивается себестоимость продукции и снижается ее конкурентоспособность.

Именно поэтому необходимо правильное понимание значения запасов материально-технических ресурсов на предприятии и возможность их управление, которое построено на принципах оптимальности – важнейшее условие бесперебойного и комплексного обеспечения потребителей материальными ресурсами, широкого маневрирования ими и ускорения оборачиваемости вложенных в них средств. Образование запасов является объективным условием процесса воспроизводства, обеспечивающим его непрерывность.

Таким образом, в основе рациональной системы управления МТР нами выделено два основных подхода:

- первый этап: определение размера необходимого запаса МТР, т.е. нормы запаса МТР в каждом звене логистической цепи;
- второй этап: создание системы контроля за фактическим размером запаса и своевременным его пополнением в соответствии с установленной нормой и потребностями.

В ходе первого этапа, при определении норм запасов МТР используют три группы методов:

- эвристические методы (опытно-статистические методы);
- методы технико-экономических расчетов;
- экономико-математические методы.

Эвристические методы, которые предполагают использование опыта специалистов. Они изучают отчетность за предыдущий период, анализируют рынок и принимают решения о минимально необходимых запасах, которые основаны в значительной степени на субъективном понимании тенденций развития спроса. В качестве специалиста может выступать работник предприятия, постоянно решающий задачу нормирования запасов. Используемый в этом случае метод решения задачи (из группы эвристических) называется опытно-статистическим.

Метод технико-экономических расчетов наиболее распространен. Он заключается в разделении совокупного запаса в зависимости от целевого назначения на отдельные группы, например номенклатурные позиции (или ассортиментные позиции – в торговле). Далее для выделенных групп отдельно рассчитываются сезонный, страховой и текущие запасы, каждый из которых, в свою очередь, может быть разделен на некоторые элементы. Например, страховой запас на случай повышения спроса или нарушения сроков завоза материалов (товаров) от поставщиков. Метод технико-экономических расчетов позволяет достаточно точно определять необходимый размер запасов, однако трудоемкость его велика.

Экономико-математические методы реализуются, как спрос на товары или продукцию, которые проще всего представить как случайный процесс, который может быть описан методами математической статистики с определением характеристик случайных расширений (гистограмм). Другим из наиболее простых экономико-математических методов определения размера запаса является метод экстраполяции (сглаживания), который позволяет перенести темпы, сложившиеся в образовании запасов в прошлом, на будущее [2].

В ходе второго этапа, для рационального управления запасами немаловажна, и организация контроля их состояния. Получаемая информация должна отвечать следующим требованиям:

- своевременно отражать сведения о величине запасов и отклонений от норм;

– включать все необходимые данные о состоянии процесса движения каждого материала, входящего в МТР (поступление, расход);

– стоимость сбора и обработки необходимых сведений должна быть минимальной.

При использовании этапов рациональной системы управления МТР необходимо учитывать несколько моментов.

Во-первых, управление запасами связано с рационализацией схем доставки МТР к месту потребления, к определению логистических каналов материалопотока.

Выбор и организация материалопотоков являются существенным резервом для повышения эффективности логистических процессов. Организация оптимальной системы распределения МТР зависит от числа складов в логистическом канале и их специализации. Складская система оказывает существенное влияние на издержки в процессе доведения МТР до получателей, а через них – на конечную стоимость получаемых МТР.

Во-вторых, управление запасами связано с организацией транспортных перевозок.

Для этого необходимо решить ряд задач, список которых в укрупненном виде приведен ниже:

– оптимизация транспортных систем, в том числе создание, оценка транспортных коридоров и цепей;

– планирование транспортных процессов на различных видах транспорта, выбор оптимального решения в случаях смешанных перевозок;

– выбор вида и типа транспортного средства;

– определение и согласование транспортных тарифов [1].

Подводя итог всему вышесказанному, можно отметить, что при обдуманном подходе к управлению материально-техническими ресурсами на предприятии, с помощью рациональной системы и существующим методами управления можно правильно управлять материальными ресурсами предприятия, избегая излишних издержек. Учитывая важность правильного распределения и эффективного использования материальных ресурсов, а также необходимость постоянного контроля и учета их распределения, целесообразно наладить на предприятиях эффективную систему ежедневного учета товарных запасов и движения ресурсов, занятых в производстве с использованием современных средств автоматизации.

1. Агрба Ю.А. Особенности материально-технического обеспечения // Российское предпринимательство. – 2018. – С. 25–29.

2. Елова И.А., Лебедева И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: (теория, методология, организация). – Минск: Право и экономика, 2016. – 415 с.

3. Жевора, Ю.И. Материально-техническое снабжение: учеб. пособие. – М.осква СтГАУ – «Агрис», 2017. – 84 с.

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 331.1

ПРОВЕДЕНИЕ ДИАГНОСТИКИ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ ТРУДОМ

О.С. Карабанова

бакалавр

В.В. Куликова

научный руководитель

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В работе дан анализ результатов проведенного теста удовлетворенности трудом. Разработаны определенные мероприятия и рекомендации. Такие мероприятия могут повысить уровень лояльности и удовлетворенности трудовым процессом, сохранить удовлетворяющий социально-психологический микроклимат на предприятии и т.д.

Ключевые слова: *удовлетворенность, персонал, труд, мотивация.*

CONDUCTING DIAGNOSTICS OF WORK SATISFACTION

The paper analyzes the results of the labor satisfaction test. Certain measures and recommendations have been developed. Such events can increase the level of loyalty and satisfaction with the work process, maintain a satisfactory socio-psychological microclimate at the enterprise, etc.

Keywords: *satisfaction, personnel, labor, motivation.*

В условиях достаточно быстрого изменения требований социально-экономических процессов, персонал является важным ресурсом для любого предприятия, который способен обеспечить конкурентоспособный уровень и стабильное развитие на рынке труда. Исходя из этого, руководителям правильнее учитывать и удовлетворять существующие и разрешенные ожидания и требования персонала.

Осуществив исследования персонала, включая фактор удовлетворенности трудовой деятельностью, предприятие может увеличить его интерес в эффективных результатах работы с помощью высококачественного предоставления услуг или абсолютного введения в процедуру производства, так же это может оказать значительное влияние на дальнейшее развитие предприятия.

На основе этого было реализовано исследование оценки такого объекта исследования, как удовлетворенность трудовым процессом персонала отдельных групп сотрудников в КГБУСО «Партизанский ПНИ», которое является социально-медицинским учреждением психоневрологического типа, предназначенного для постоянного, временного (сроком до 6 месяцев) проживания инвалидов 2-ей, 3-ей степени ограничения способности к трудовой деятельности (старше 18 лет), страдающих хроническими психическими заболеваниями. Мощность учреждения 416 мест [1].

Для оценки удовлетворенности работой персонала трудовой деятельности были выбраны такие методы, как:

– анкетный опрос – наиболее простой и эффективный метод оценки удовлетворенностью трудовой деятельностью на предприятии;

– тест «Удовлетворенность работой» Р. Кунина, состоящий из 10 утверждений.

Для исследования данного аспекта на предприятии был проведен анкетный опрос в анонимной форме. Это было сделано с целью получения более достоверной информации для обработки результатов. В опросе приняли участие три группы сотрудников. Общее число сотрудников составило 47 человек:

– 1 группа – административно-хозяйственная служба (13 человек);

– 2 группа – медицинская служба (18 человек).

– 3 группа – рабочие (16 человек).

В итоге проведенного опроса были получены результаты сотрудников, представленные в табл. 1. Исходя из данных результатов, можно сделать вывод о том, что 12 человек из 13 административно-хозяйственной службы и 15 человек из 16 рабочих в достаточной мере удовлетворены размером своей зарплаты. Но в медицинской службе было выявлено, что 50% (9 человек из 18) сотрудников данной группы не удовлетворены уровнем своей заработной платы. Достойная и удовлетворяющая сотрудников зарплата позволяет им удовлетворить все необходимые для них потребности, а следовательно, и свои должностные обязанности будут выполнять с большей эффективностью и отдачей.

Таблица 1

Результаты анкетного опроса в КГБУСО «Партизанский ПНИ»

Показатели	Административно-хозяйственная служба, чел.	Медицинская служба, чел.	Рабочие, чел.
Удовлетворенность уровнем зарплаты	12	9	15
Уровень стресса и напряженности	11	15	14
Возможность карьерного роста	13	16	16
Доступность информации об организации	13	14	16

Показатели	Административно-хозяйственная служба, чел.	Медицинская служба, чел.	Рабочие, чел.
Взаимоотношения с руководителем	13	18	16
Важность работы для общества	13	9	16
Удовлетворенность условиями трудовой деятельности	12	15	15
Микроклимат в коллективе	13	18	16
Самостоятельности и инициативность в работе	11	11	14

Далее, исходя из результатов опроса, было выявлено, что полностью обе группы, опрашиваемых сотрудников (административно-хозяйственная группа и рабочая группа) видят возможности карьерного роста. Возможность карьерного роста – немаловажный элемент совершенствования сотрудника, так же приобретение новых знаний и опыта. Анализируя данный показатель среди сотрудников медицинской службы, было выявлено, что 16 человек (16 человек из 18) так же видят перспективы в возможности дальнейшего продвижения по карьерной лестнице. Можно предположить, что 2 человека из медицинской службы, которые не видят возможность продвижения по карьерной лестнице, плохо мотивированы или опасаются дальнейшей ответственности. Руководству интерната необходимо обратить внимание на данный показатель.

Следующий показатель – проявление самостоятельности и инициативы в работе. 11 человек (11 человек из 13) административно – хозяйственной службы и 14 (14 человек из 16) человек с рабочей службы ответили положительно. Низкий показатель оказался у медицинской службы (11 из 18 человек). Можно предположить, что данным сотрудникам не предоставляется возможность проявлять свою самостоятельность, ответственность и инициативность в рабочем процессе. Неудовлетворение данными факторами может отрицательно отразиться на работоспособности сотрудников медицинской службы.

Результаты такого показателя, как доступность данных о целях и задачах компании, говорит о том, что сотрудники полностью имеют всю необходимую для них информацию. Это видно из того, что в административно-хозяйственной службе, и в рабочей группе все сотрудники удовлетворены данным показателем (100%). В медицинской службе только 14 (14 из 18) сотрудников удовлетворены данным показателем.

В вопросе о хороших взаимоотношениях с руководством и в коллективе все сотрудники трех групп были полностью удовлетворены. Это свидетельствует о том, что руководители сумели заполучить доверие и уважение со стороны своих подчиненных. Дружный коллектив – главный фактор работоспособности всего штата предприятия.

Исходя из результатов такого показателя, как удовлетворенность условиями трудового процесса, можно сказать о том, что почти все сотрудники трех групп (12 человека административно-хозяйственной службы, 15 человек медицинской службы и 15 человек рабочих) удовлетворены условиями своего рабочего места и трудового процесса в целом.

Проанализировав результаты данного опроса, можно сделать такие выводы, как:

1) Группа медицинских сотрудников КГБУСО «Партизанский ПНИ» показали низкую степень удовлетворенности трудовой деятельностью.

2) Одними из высоких показателей медицинских сотрудников являются взаимоотношение персонала с руководством и с коллективом КГБУСО «Партизанский ПНИ» во время работы.

3) Основными проблемными участками медицинских сотрудников в интернате является недостаточная удовлетворенность уровнем зарплаты и отсутствие важности работы. В данных вопросах мнение опрошенных сотрудников разделились поровну (по 50 %).

4) Высокую степень удовлетворенностью трудовым процессом показали сотрудники административно-хозяйственной службы и рабочих КГБУСО «Партизанский ПНИ».

5) Самый высокий результат (100%) был выявлен по показателям удовлетворенности взаимоотношений с руководством, важности и ответственности выполняемых работ и их надежности, полноты информативности в административно-хозяйственной службе и в группе рабочих КГБУСО «Партизанский ПНИ».

Можно предположить, что, неудовлетворенность в проявлении самостоятельности и инициативы в работе, сотрудники испытывают стресс и напряжение во время выполнения своих должностных обязанностей. Так же характер трудовой деятельности не всем и не во всех ситуациях позволяет проявить самостоятельность и инициативность в работе.

Далее на предприятии был проведен тест «Удовлетворенность работой» (Р. Кунина). Представленный тест предназначен для выявления удовлетворенности трудовым процессом сотрудников. Анкета тестирования состоит из 10 вопросов с вариантом ответов в форме «да» или «нет». Баллы подсчитываются по принципу: «да» – 1 балл, «нет» – 0 баллов.

Полученные итоговые баллы суммируются по каждому вопросу, а также формируются на основе принципа: «чем больше совокупность баллов, тем сотрудник более удовлетворен данным показателем».

Данный тест был проведен с двумя группами предприятия:

1 группа – медицинская служба (18 человек); 2 группа – группа рабочих (16 человек).

Результаты проведенного тестирования представлены в табл. 2.

Таблица 2

Результаты теста «Удовлетворенность трудом» по Р. Кунину

Вопрос	Медицинская служба, чел.	Рабочие, чел.
1 Я знаю, что ожидает меня на работе завтра, в ближайшем будущем	18	16
2 Я располагаю всеми необходимыми ресурсами для осуществления качественной работы	18	16
3 В течение последней недели я получил похвалу за хорошо выполненную работу	15	11
4 Руководитель достаточно часто интересуется моей личной жизнью, моей семьей и их здоровьем	15	9
5 У меня есть возможность развивать и приобретать новые навыки и знания	18	11
6 На работе часто учитывают мое мнение	16	12
7 Миссия компании близка и понятна мне, моя работа согласуется с миссией	18	14
8 Мои подчиненные и коллеги в целом преданы организации	18	16
9 У меня есть друг (друзья) на работе	17	14
10 В течение последнего полугодия проводились собрания, где руководство объективно анализировало и оценивало мою работу	18	15

Для более наглядного представления результаты опроса представлены на рис.

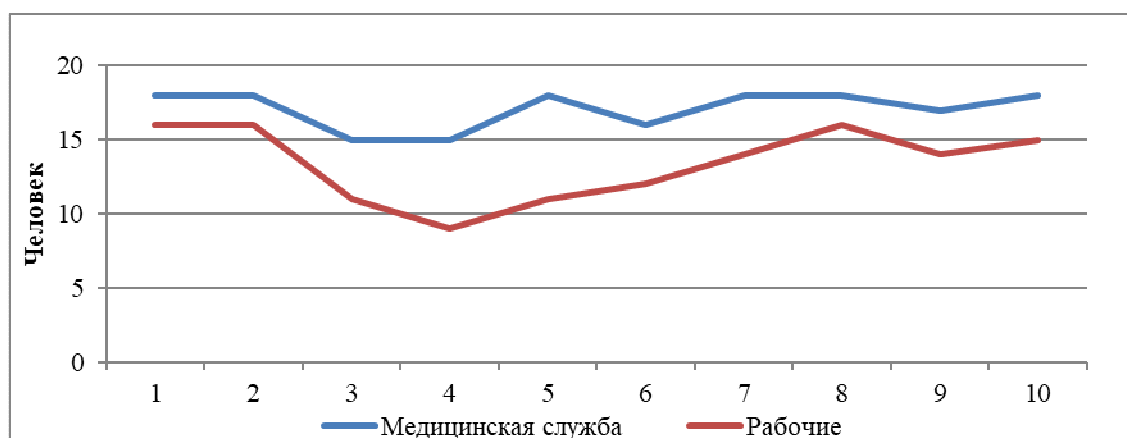


Рис. Результаты теста «Удовлетворенность трудом» по Р. Кунину

Основываясь на полученные результаты теста, можно сказать о том, что медицинская служба практически вся удовлетворена существующими условиями трудовой деятельности. Только несколько сотрудников данной группы не удовлетворены тем, что руководитель не беспокоится о них на личном уровне (семейные, личные дела и т.д.), а так же сотрудникам не хватает признания в их работе (руководитель не оценивает по достоинству их заслуги в работе, не хвалит и не благодарит за достигнутые результаты).

Результаты рабочей группы по данному показателю дали наиболее низкий результат удовлетворенности. Некоторые сотрудники рабочей группы считают, что руководители не интересуются сотрудниками на более личном уровне, не берут во внимание их мнение, не предоставляют возможности карьерного роста, развития и повышения знаний и навыков.

Было выявлено, что большая часть сотрудников КГБУСО «Партизанский ПНИ» удовлетворена работой. Так же были выявлены важные аспекты, указывающие на проблемные участки на предприятии, озвученные сотрудниками. Связывается с неудовлетворением сотрудников уровнем зарплаты, плохой информированностью на предприятии, отсутствием возможности проявления самостоятельности при принятии решений организационных задач, связанных с выполнением должностных обязанностей, повышенным уровнем стресса и отсутствием признания от руководства предприятия за определенные достижения в трудовой деятельности.

Исходя из результатов проведенного исследования существующей удовлетворенности трудовым процессом сотрудников КГБУСО «Партизанский ПНИ», можно разработать некоторые рекомендации, представленные ниже.

Руководитель должен предоставлять административно-хозяйственному и медицинскому составу возможность самостоятельно принимать решения в рамках трудовой деятельности, а так же трудовых задачах и поисках путей решения определенных проблем. В данном случае сотрудники смогут быстро и эффективно находить пути решения поставленных перед ними задач, с уверенностью ориентироваться в сложных рабочих ситуациях, иметь способность быстро реагировать на экстренные ситуации самостоятельно без посторонней помощи.

Для снижения уровня стрессовых ситуаций необходимо сначала выявить причины, которые способствуют появлению стресса и неуравновешенности. В таком случае можно организовать и провести анонимную экспресс-диагностику с целью выявления причин появления стресса, а так же степень проявления данных симптомов.

Еще одним вариантом является проведение специальных тренингов с помощью приглашенного коуча. В данном случае профессионалом будет проанализирована сложившаяся ситуация на предприятии. Так же данный специалист может провести необходимую диагностику и в заключение предложить мероприятия по устранению выявленных недостатков [2].

Для персонала улучшение системы оплаты труда, премирования, а также способы поощрения работы – главная необходимость. При подобной ситуации необходимо ввести дополнительные отпускные дни или увеличить выходное время за отличные результаты в исполнении своих должностных обязанностей и выполнения целей предприятия. Еще можно определить дополнительную компенсацию для должностей, работа на которой требует повышенной психологической или физической напряженности.

Большую значимость в процессе трудовой деятельности персонала играет полная информированность того, как и дальше будут использоваться итоги их работы. При формулировании производственной задачи важно брать во внимание и озвучивать цели данного предприятия, а также то, что реально зависит от скорости и качества исполнения порученной работы. Данные рекомендации смогут помочь сотрудникам осознать личную важность участия в производстве на предприятии. Это в дальнейшем может повлечь за собой повышение эффективности исполнения трудовых обязанностей и работоспособности.

Также руководители должны обратить большое внимание на рост и развитие персонала своего предприятия. С целью осуществления данного мероприятия можно создать проектные группы, делегировать или дать сотруднику более ответственную работу, в отличие от того какую он выполнял ранее или ввести дополнительные обязанности для выполнения определенных задач предприятия. Данные рекомендации могут помочь персоналу проявить инициативу и самостоятельность в принятии решений в трудовом процессе.

Опираясь на результаты проведенного теста и опроса, можно сказать, что большое количество сотрудников достаточно удовлетворены взаимоотношениями в коллективе и руководством в КГБУСО «Партизанский ПНИ». Необходимо постоянно контролировать, поддерживать и совершенствовать социально-психологическую атмосферу в коллективе.

Отношение с руководителями можно улучшить за счет ежемесячного проведения собраний с сотрудниками. На таких собраниях каждый сотрудник сможет высказать свое мнение по тем или иным проблемам трудового процесса, сотрудники могут найти коллективное решение определенных задач, так же сотрудники могут высказать свои личные переживания по поводу трудовых ситуаций. При реализации подобных собраний полезно будет пригласить специалиста в сфере отдела кадров. Данный специалист смог бы фиксировать возникающие негативные участки, отслеживать их динамику, а так же наблюдать за поведением сотрудников в различных ситуациях.

В качестве дополнительных мероприятий можно предложить поддержание положительного психологического микроклимата в коллективе путем:

- разработки или совершенствования корпоративной культуры на предприятии;
- проведения работ с административно-хозяйственным составом интерната с целью выявления эффективного стиля управления;
- разработки системы материальной и нематериальной мотивации (премии, упоминание на доске почета и т.д.).

Проводимое исследование показало четкую картину удовлетворенности трудовым процессом сотрудниками в организации. Так же данное исследование показало, что показатели удовлетворенности трудовым процессом имеют большое колебание. Это зависит от занимаемой сотрудником должности на данный период.

1. Положение о КГБУ СО «Партизанский психоневрологический интернат». – Текст: электронный. – 2017. – URL: <http://xn--25-6ксыбайакбхс.xn--p1ai/files/files/docs/1/81.pdf> (Дата обращения 28.03.2021).

2. Шекшня С.В. Как эффективно управлять свободными людьми: Коучинг: учебник. – Москва: Эксмо, 2018. – 112 с.

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 331.1

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА РАБОТУ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ

М.А. Ким, А.С. Костюкевич

бакалавры

М.Г. Масилова

научный руководитель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассмотрено влияние пандемии COVID-19 на работу в сфере управления персоналом, описаны примеры реализации кадровых процессов с помощью удаленного формата работы. На примере ПАО «Ростелеком» проведен анализ перехода на удаленную форму работы и подбора персонала в дистанционном режиме. Выявлены преимущества и недостатки инновационной формы работы, сделаны выводы о ее жизнеспособности.

Ключевые слова: дистанционная работа, пандемия COVID-19, удаленная работа, управление персоналом, подбор персонала.

IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON WORK IN PEOPLE MANAGEMENT

The article discusses the impact of the COVID-19 pandemic on work in personnel management and describes the examples of implementation of human resources processes in remote working. The analysis of the transition to remote working and staff recruitment during distance working was conducted in the case of Rostelecom PJSC. The Advantages and disadvantages of innovative format of working were revealed and the conclusions on its viability were made.

Keywords: distance work, COVID-19 pandemic, remote work, personnel management and staff recruitment.

Актуальность темы не вызывает сомнений, так как уже больше года людям приходится мириться с новыми условиями жизни, которые диктует пандемия COVID-19. Распространение вируса COVID-19 отразилось на всех сферах жизнедеятельности, а изменения в мире происходили со стремительной скоростью. Пандемия стала серьезным вызовом для многих компаний и их руководителей, ведь им пришлось находить неординарные решения проблем, искать новые способы повышения конкурентоспособности, сохранять спокойствие самим и предотвращать проявление эмоциональной нестабильности у подчиненных, а также предпринимать различные инновационные меры для того, чтобы компания могла оставаться «на плаву».

За время пандемии многие компании прекратили свое существование. Пострадали как отдельные компании, так и целые отрасли. По данным ежегодного доклада Президенту пандемия COVID-19 в России затронула порядка 4,17 млн. компаний и индивидуальных предпринимателей от общего числа 6,05 млн., то есть до 67% малых, средних и крупных предприятий и ИП [1]. Общая тенденция такова, что компаниям, чтобы выжить на рынке в условиях кризиса, нужно уметь быстро адаптироваться к новым условиям, переоснащать рабочие места, разрабатывать новые подходы к клиентам, искать другие инновационные технологии, в том числе, в управлении персоналом.

С введением режима изоляции большинство предприятий перешли на удаленный формат работы, а сам термин «удаленная работа» прочно вошел в обиход. Согласно ст. 312.1. ТК РФ дистанционной (удаленной) работой является выполнение определенной трудовым договором трудовой функции вне места нахождения работодателя, его филиала, представительства, иного обособленного структурного подразделения (включая расположенные в другой местности), вне стационарного рабочего места, территории или объекта, прямо или косвенно находящихся под контролем работодателя, при условии использования для выполнения данной трудовой функции и для осуществления взаимодействия между работодателем и работником по вопросам, связанным с ее выполнением, информационно-телекоммуникационных сетей, в том числе сети "Интернет", и сетей связи общего пользования [2].

В последнее время актуализировалось применение данной формы работы в сфере продаж, логистики, образования и управления персоналом, в частности, в отношении процесса подбора персонала с использованием сети «Интернет» и автоматизированных систем [3].

Анализ публикаций, в которых рассматриваются вопросы удаленной работы и особенности менеджмента в условиях удаленной работы, показал, что данная тема раскрывается многими авторами, такими как Бурмакина А.С., Лобанова А.С., Манатова Е.В., Масилова М.Г., Пацук О.В., Струк К.Ю., Яковлев Р.О. и др. [4, 5]. В них выявляются преимущества и недостатки дистанционной работы, новые реалии трудовых отношений и эффективность работы.

Приоритетным становится направление гуманизации труда, так как сама возможность существования человека поставлена под угрозу. В свою очередь гуманизация труда позволяет создать благоприятные условия для более полного раскрытия трудового потенциала работников и обеспечить мягкий переход на новый формат работы. Переход на удаленный формат работы обуславливает появление и внедрение инновационных технологий, которые с прекращением пандемии могут получить дальнейшее применение и развитие. Так, новый формат в управлении персоналом получило не только направление рекрутинга, это коснулось практически всех кадровых процессов: оценки, адаптации и обучения персонала, которое связано с долгосрочными целями и является гарантом эффективной деятельности организации [6]. Важным при удаленном менеджменте стал вопрос дисциплины труда. В данной ситуации соблюдение установленных норм и правил организационного поведения не срабатывает, дисциплина в большей степени обуславливается желанием человека, то есть при отсутствии у работников мотивации, самодисциплины, достичь эффективного труда не возможно [7].

Основной целью статьи является выявление преимуществ и недостатков дистанционного менеджмента.

Для достижения данной цели были выделены следующие задачи:

- рассмотреть сущность дистанционного менеджмента;
- провести анализ влияния пандемии COVID-19 на рабочие процессы;
- предложить рекомендации по сохранению эффективности деятельности компании.

Методы исследования, применяемые в данной статье: интервью, теоретический и статистический анализ.

В качестве объекта исследования была выбрана компания «Ростелеком» (ПАО «Ростелеком»). «Ростелеком» является крупнейшим в России интегрированным провайдером цифровых услуг и решений, который присутствует во всех сегментах рынка и охватывает государственные и частные организации и население в целом.

В компании «Ростелеком» в связи с эпидемиологической ситуацией работникам по подбору персонала направления Блока управления персоналом был предложен переход на удаленный формат работы. IT-специалистами была проделана огромная работа по настройке доступа с домашних ПК сотрудников к рабочим системам.

Авторами статьи было взято интервью у специалистов по подбору персонала по поводу недостатков и преимуществ удаленной работы, а также ее особенностей. Как отмечают респонденты, в условиях удаленной работы удастся выполнить большее количество задач, рассмотреть большее число кандидатов. Этому способствует отсутствие многих факторов: не надо тратить время на дорогу, добираясь от дома до работы, участвовать в планерках, вести несущественные разговоры с коллегами и др.

Подстроиться под новые реалии смогли не только сотрудники, но и руководство компании, осуществляя контроль и мотивацию сотрудников. При дистанционном режиме работы в компании остается актуальной система KPI (Key Performance Indicators), выполнение показателей которой и является результатом труда сотрудников.

Как до пандемии, так и во время нее, в компании проводились постоянные обучения. Подтверждение полученных знаний проверялось как на практике, так и с помощью google-опросов.

Также специалисты отмечают, что в настоящее время более актуальными являются краткосрочные стратегии, нежели долгосрочные. Это связано в первую очередь с тем, что сложно спрогнозировать, каким будет будущее, новые вводные могут появиться в любой момент, поэтому нужно уметь приспосабливаться ко всему. И именно краткосрочные стратегии направлены на нахождение быстрых решений актуальных проблем.

Для повышения эффективности деятельности многие компании использовали digital инструменты, и «Ростелеком» не стали исключением. Теперь компания выкладывает информацию о вакантных местах не только на сайтах объявлений, но и в различных социальных сетях (Instagram, Facebook, Telegram). Что касается собеседований, встреч с кандидатами, они проходят на таких онлайн-площадках, как Zoom, Skype и др. По мнению специалистов такой формат подбора кадров является даже более эффективным и простым, так как экономит много времени, но в то же время он требует от работника самоорганизации и самодисциплины.

По словам специалистов дистанционный формат работы уже становится неотъемлемой частью жизни компании «Ростелеком», и в нем есть много плюсов. Помимо того, что при удаленной работе снижаются риски заражения вирусом COVID, у работодателя сокращаются затраты на содержание рабочих мест. Все это делает работу компании экономически более выгодной.

Также анализ работ, посвященных вопросам управления персоналом в режиме дистанционной работы, и ответов на вопросы интервью, выявил дополнительные возможности:

- привлечения сотрудников не из региона пребывания организации, что позволяет не только привлекать наиболее компетентных сотрудников, но и экономить на заработной плате;
- увеличения производительности (например, за счет устранения потерь времени на проезд и более комфортных условий организации рабочего места);
- уменьшения количества отпусков, связанных с семейными обстоятельствами и проблемами со здоровьем, а также пропусков работы по различным причинам;
- повышения лояльности работников за счет сокращения времени и затрат на переезды от дома до работы и др., рост доверия между нанимателем и работником [5].

Однако пандемия выявила и некоторые недостатки в управлении персоналом:

- слабый лидер: если владелец компании при возникновении трудностей впадает в панику и не понимает, что делать, его страхи транслируются другим членам коллектива. Поэтому в первую очередь пострадали те компании, чьи руководители растерялись.
- снижение мотивации в коллективе за счет отсутствия межличностного общения
- рабочие процессы недостаточно оптимизированы, нет возможности прямой коммуникации с наставником;
- увеличение депрессивного состояния от «сидения дома», психологическое давление [8];

- увеличение нагрузки на менеджеров, которые должны руководить сотрудниками удаленно;
- сложность формирования корпоративной культуры коллектива.

Как известно, любой кризис имеет свойство заканчиваться, но в будущем положение компании на рынке будет зависеть от действий, которые она предприняла во время него. Также кризис – это отличный способ для компаний заявить о себе, показать свою готовность меняться и становиться лучше. Все вышеперечисленные проблемы можно решить, придерживаясь следующих рекомендаций:

- прежде всего, руководителям и HR-специалистам нужно организовать общий план действий для сотрудников и информировать их о развитии ситуации, как внутри компании, так и за ее пределами, в стране и мире;
- объяснить сотрудникам бизнес-процессы в компании, рассказать о целях, которые будут объединять коллектив. Можно вместе обсуждать пути решения тех или иных проблем, так люди будут чувствовать себя нужными и полезными;
- как можно быстрее наладить коммуникацию с сотрудниками, перешедшими на удаленный формат работы, организовать им доступ ко всем необходимым системам и данным;
- следить за эмоциональным состоянием как работников компании, так и клиентов. Важно показать им, что вы всегда готовы им помочь и поддержать. Проявление человеческих качеств – это именно то, что так необходимо в сложные для всех времена;
- грамотно организовать процесс перевода сотрудников на удаленную работу, сделать его максимально безболезненным. Не стоит ставить своих сотрудников перед фактом, лучше всего заранее обговорить все нюансы.

Подводя итоги, можно сказать, что пандемия помогла компаниям выявить свои сильные и слабые стороны. Несмотря на высокую степень неопределенности, многие компании, в том числе «Ростелеком», смогли быстро перестроиться и наладить рабочие процессы таким образом, чтобы деятельность компании оставалась эффективной. Любой кризис имеет свойство заканчиваться, но внедренные технологии могут получить дальнейшее применение и развитие.

1. Приложение к докладу Президенту Российской Федерации / COVID – 19 последствия для бизнеса и экономики 2020. [Электронный ресурс]. – URL: <http://doklad.ombudsmanbiz.ru/2020/7.pdf>

2. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 №197-ФЗ (ред. от 09.03.2021). [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/adca37e8038a44ab5499c589bf6205dce6af12d6/

3. Масилова М.Г., Каширина А.В. Пути оптимизации технологий подбора и адаптации персонала в условиях централизации функций // Территория новых возможностей. Вестник ВГУЭС. – 2020. – № 2. – С. 48–60.

4. Лобанова А.С. Особенности работы компаний при переходе на удаленную работу // Актуальные исследования. – 2021. – № 2 (29). С. – 67–70.

5. Манатова Е.В. Особенности регулирования труда дистанционных работников: магистерская работа – Барнаул, 2017 – 76 с. [Электронный ресурс]. – URL: <https://docplayer.ru/53347785-Osobennosti-regulirovaniya-truda-distancionnyh-rabotnikov-magisterskaya-dissertaciya.html>

6. Масилова М.Г., Фромм Д.А. Модель исследования системы развития персонала // Актуальные вопросы современной экономики. – 2019. – № 2. – С. 192–199.

7. Шесть проблем управления персоналом во время пандемии. [Электронный ресурс]. – URL: <https://platform.plus-one.ru/news/2020/12/11/top-6-problem-upravleniya-personalom-vovremya-pandemii>

8. Масилова М.Г., Нестерова А.Ю. Современные подходы к управлению дисциплиной труда // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2018. – Т. 10. № 2 (41). – С. 80–91.

ПРИНЦИПЫ ФУНДАМЕНТАЛЬНОГО АНАЛИЗА В СИСТЕМНОЙ ОЦЕНКЕ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ

А.В. Корень

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления

А.Р. Шкробот, А.В. Горохова

студенты

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В исследовании приводится сравнительный анализ методов фундаментального и технического анализа, выявляются их достоинства и недостатки. Подробно рассматриваются такие характеристики фундаментального анализа как прибыль, доход, рентабельности и уровень долговой нагрузки, анализируется степень их влияния на стоимость ценных бумаг. В результате исследования получены выводы о всё более узком использовании технического анализа в решении краткосрочных и инвестиционных задач. Дается прогноз дальнейшего снижения значимости фундаментального анализа как основного метода оценки.

Ключевые слова и словосочетания: *финансовые показатели, инвестиции, фундаментальный анализ, инвестиционный анализ.*

PRINCIPLES OF FUNDAMENTAL ANALYSIS IN THE SYSTEM ASSESSMENT OF FINANCIAL INDICATORS OF COMPANIES

The study provides a comparative analysis of the methods of fundamental and technical analysis, identifies their advantages and disadvantages. Such characteristics of fundamental analysis as profit, income, profitability and the level of debt burden are considered in detail, the degree of their influence on the value of securities is analyzed. As a result of the study, conclusions were drawn about the increasingly narrow use of technical analysis in solving short-term and investment tasks. The forecast of a further decrease in the importance of fundamental analysis as the main method of evaluation is given.

Keywords: *financial indicators, investments, fundamental analysis, investment analysis.*

В современной экономике попытки определить наиболее точную стоимость публичных компаний были всегда актуальны. Для получения краткосрочного результата использовались данные технического анализа, тогда как на длинных промежутках времени неоспоримым преимуществом обладали данные фундаментального подхода. Так, компании, получающие убытки, ранее крайне редко рассматривались в качестве инвестиционно привлекательных, тогда как в настоящее время подавляющее большинство IPO проводят убыточные технологические бизнес-сервисы.

Ранее при прогнозировании стоимости акций в абсолютном выражении традиционно использовались такие классические ориентиры как доходы компании, прибыль, уровень долговой нагрузки и капитализация.

Современный частный инвестор стал более избирательным, его интересует деловой профиль компании, забота об экологии и полезность обществу. При этом за участие в капитале таких компаний инвесторы готовы платить существенно более высокую цену, что, как следствие, и приводит к росту стоимости их ценных бумаг.

Целью настоящего исследования выступает определение наиболее значимых критериев оценки биржевых финансовых активов на основе современных тенденций, происходящих в мире.

Для проведения фундаментального анализа сначала нужно собрать и обработать информацию, поскольку необходимо определить стоимость одной акции (произвести моделирование цены ценной бумаги). Следовательно, для осуществления фундаментального анализа необходима информационная открытость (прозрачность) экономики и доступ к данным компаний, иначе фундаментальный анализ будет неэффективным.

Основные принципы фундаментального анализа:

Степень влияния события. Более важные события имеют большее влияние на курс национальной валюты. В отличие от опубликования какого-нибудь макроэкономического показателя (индикатора), новость о произошедших наводнениях или терактах может вызвать более сильные колебания курса ценных бумаг.

Длительность влияния. Каждое произошедшее событие вызывает определённую тенденцию, которая может длиться некоторое время. Прогнозируемые новости, например опубликование значений макроэкономических показателей (индикаторов) обычно вызывают во времени более продолжительный тренд в одном из направлений, нежели опубликование обычной новости.

Принцип постоянства. Из-за данного принципа фундаментальный анализ обладает довольно высокой сложностью прогнозирования. Свежие новости регулярно выходят в свет, и при выходе новости одинаковой по влиянию, но противоположной по значению происходит изменение направления движения тренда.

В условиях пандемии основная проблема фундаментального анализа состоит в сложности прогнозирования динамики финансовых показателей бизнеса. Так, большинство аналитиков были убеждены, что закрытие развлекательных парков и гостиниц неизбежно приведет к существенным убыткам компании Disney.

В реальности убытки компании оказались крайне малы в связи со стремительным развитием видеосервисов и ростом числа их подписчиков. Наоборот, сектор коммунальных компаний, традиционно считавшийся защитным, показал существенную стагнацию основных показателей. Фактически, мы вынуждены констатировать, что важным становится не столько сам фундаментальный анализ, сколько точное прогнозирование изменения его показателей в будущем.

Следует отметить, что правительствам большинства стран удалось принять важные программы количественного смягчения экономики. Такие действия имеют важнейшее значение для мирового фондового рынка. Избыточная ликвидность повышает спрос даже на финансовые активы, ставшие менее привлекательными с точки зрения фундаментального анализа, а более низкая цена приводит к автоматическим покупкам со стороны долгосрочных инвесторов.

Действительно, на фондовом рынке постоянно растет удельный вес инвесторов, ориентированных на долгосрочное вложение капитала. При этом их не интересует снижение фундаментальной привлекательности ценных бумаг, тогда как момент снижения цен рассматривается как выгодное время для совершения инвестиций или наращивания позиций в рискованных активах.

При проведении сравнений используются финансовые и производственные показатели, помогающие проанализировать факторы, которые могут оказывать влияние (и влияют) на курсы финансовых инструментов, котируемых в биржевом и во внебиржевом обороте. Согласно основному постулату экономической теории цены активов на рынке складываются под влиянием спроса и предложения. Однако и спрос, и предложение сами находятся под влиянием большого числа различных факторов. Факторы, непосредственно влияющие на будущие значения спроса и предложения любого актива на рынке, называются курсообразующими. Например, курсообразующими факторами рынка акций являются:

Макроэкономические факторы: степень экономического роста; состояние рыночной конъюнктуры; динамика цен; инвестиционный спрос; потребительский спрос; внешняя торговля; валютный курс.

Микроэкономические факторы: динамика прибыли компании; политика в области дивидендов; прогноз будущей рентабельности; уровень издержек; степень загруженности производственного аппарата (заказы); управленческое звено; сбытовые возможности.

Все эти (а также множество других) факторов указывают на многопараметричность функции стоимости ценных бумаг, что осложняет проведение фундаментального анализа фондового рынка. Поэтому аналитики рекомендуют до проведения анализа четко изъяснить конечный результат. Методология для двух основных вариантов оперирования на фондовом рынке различна:

При желании торговать (работать) на фондовом рынке следует выбирать наиболее простые и эффективные способы определения целесообразности купли-продажи активов или перевода в них располагаемых денежных средств.

Важно отметить, что фундаментальный анализ достаточно плохо учитывает инновационную составляющую бизнеса. Главный его недостаток состоит в том, что он оценивает текущее состояние компании вместо будущего. Тенденции последних лет однозначно указывают на смещение интереса к убыточным компаниям, имеющим высокий потенциал развития в будущем.

Данный подход к высокой оценке акций инновационных компаний практически стал нормой при проведении ими первичного размещения акций. В последние годы приобретение таких ценных бумаг крайне слабо коррелирует с объективностью их оценки в рамках фундаментального подхода, а в первый день торгов они практически всегда растут даже при изначально завышенной оценке.

Эффективная система проведения инвестиционного анализа публичных мировых компаний должна быть максимально автоматизирована и учитывать особенности вида предпринимательской деятельности. Более того, такая система должна следовать мировым трендам максимальной цифровизации.

Модернизация уже существующих систем анализа должна развиваться в направлении универсализации и простоты использования. Снижение перспективности локальных систем автоматически означает необходимость перехода новых аналитических систем на современные облачные платформы

Далее реальная стоимость компании сопоставляется с ее рыночной капитализацией (для определения прогнозируемой доходности инвестиций). Наконец, прогнозируемая доходность вложений сравнивается с альтернативными вариантами инвестирования. Полученный результат используется для расчета возможной доходности операций с акциями данной компании. На его основе можно сделать вывод о целесообразности вложения средств в определенные финансовые инструменты конкретной компании.

Логичнее фундаментальный анализ начинать с исследования среды, в которой протекает деятельность компании. В рамках общеэкономического анализа, во-первых, рассматриваются конъюнктурные аспекты, во-вторых, исследуются монетарные факторы воздействия на движение акций. Развитие конъюнктуры оценивается при помощи множества называемых конъюнктурных индикаторов.

Особое внимание уделяется индикаторам, позволяющим сделать заключение о перспективах развития (они называются «опережающие индикаторы», или «биржевые барометры»). Монетарные воздействия формируются под влиянием множества факторов нередко противоположной направленности. Прежде всего, это заметно на ликвидности, зависящей от размера денежной массы, динамики процента, валютных курсов, а также цен и уровня заработной платы.

Увеличение количества частных и корпоративных инвесторов приводит к пропорциональному росту интереса в области аналитики больших данных, среди которых особая роль отводится сведениям из финансовых отчетов корпораций. Существующие информационные ресурсы характеризуются высокой ценой и обладают рядом недостатков. Целью исследования является разработка универсальной платформы для проведения инвестиционного анализа, позволяющей в автоматическом режиме обрабатывать сведения о показателях работы нескольких сотен крупнейших компаний мира. К таким сведениям можно отнести показатели рентабельности, долговой нагрузки, а также обобщающие данные с характеристикой перспектив развития компании на заданном промежутке времени. В качестве методов исследования выступают процедуры получения и обработки финансовых данных на основе функциональных возможностей облачной платформы Google sheets. Инструментарий платформы позволяет использовать её гибкие возможности при формировании широкого спектра аналитических коэффициентов.

При этом разработка системы заключается в формировании широкого набора настраиваемых инвестиционных параметров, а также создании удобного для пользователя интерфейса. Научная новизна исследования состоит в функциональном наполнении платформы расчётными показателями на основе дополнительных межплатформенных решений.

К результатам исследования относится вариант успешной автоматизации процедур получения финансовых данных с последующим созданием дополнительных алгоритмов их обработки. Данные результаты следует рассматривать в качестве эффективного направления инвестиционного анализа публичных компаний на международном уровне. Получены выводы о высоком потенциале и конкурентоспособности предлагаемого аналитического подхода.

Современные потребности инвестиционного анализа крупных компаний основаны на необходимости быстрой интерпретации большого объёма экономических данных. Поэтому создание автоматической системы инвестиционного анализа, связанного с решением всё более сложных потребностей потребителей, стало важной и методологически сложной задачей. Подходы к решению этой проблемы достаточно разнообразны. Ещё 10 лет назад некоторые исследователи предлагали делать акцент на ручном сборе и обработке данных, считая, что автоматизация в данном случае не имеет значения.

Проведенное исследование позволяет сделать ряд важных выводов. Использование стандартных методов фундаментального и технического анализу продолжает терять свою актуальность. Технический анализ как один из видов краткосрочного прогнозирования цен финансовых активов становится еще более узкоспециализированным инструментом. Методы фундаментального анализа продолжают широко применяться активно управляемыми биржевыми фондами и профессиональными инвесторами. При этом всё большее число начинающих инвесторов ориентируется в торговле не на принципы анализа, а на популярность отдельных эмитентов.

1. Корень А.В., Проценко Ю.А. Инвестиционные налоговые вычеты как инструмент повышения финансовой грамотности населения // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 12-2. – С. 204–207.

2. Курбаков И.С., Корень А.В. Основные направления эффективного управления инвестиционным портфелем // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – № 10-4. – С. 704–706.

3. Корень А.В., Корнева Е.В. Проблема низкого уровня финансовой грамотности населения и пути её решения // В мире научных открытий. – 2010. – № 4-9. – С. 39–42.

Рубрика: Региональная экономика

УДК 334.021

ПОДДЕРЖКА МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СОВЕТСКО-ГАВАНСКОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ РАЙОНЕ

Г.Н. Кочеткова
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Изучив нынешнее положение и уровень развития малого и среднего предпринимательства в Советско-Гаванском муниципальном районе, автор рассматривает политику в отношении поддержки МСП на муниципальном уровне, оценивая ее эффективность. В статье представлена динамика численности предприятий, причины снижения их количества и последствия для социально-экономической сферы в Советско-Гаванском муниципальном районе.

Ключевые слова: органы местного самоуправления, малое и среднее предпринимательство, муниципальное образование, формы поддержки малого и среднего предпринимательства, муниципальный уровень.

SUPPORT FOR SMALL AND MEDIUM-SIZED BUSINESSES IN THE SOVETSKO-GAVANSKY MUNICIPAL DISTRICT

Having studied the current situation and the level of development of small and medium-sized businesses in the Soviet-Havana municipal district, the author examines the policy regarding the support of SMEs at the municipal level, assessing its effectiveness. The article presents the dynamics of the number of enterprises, the reasons for the decline in their number and the consequences for the socio-economic sphere in the Soviet-Havana municipal district. Identifying the key features characteristic of the development of management accounting in modern enterprises.

Keywords: local self-government bodies, small and medium-sized businesses, municipal education, forms of support for small and medium-sized businesses, municipal level.

В экономике муниципальных образований уровень развития малого и среднего предпринимательства и доля в структуре экономики остается незначительной.

К основным причинам в сложившейся ситуации следует отнести высокие налоги, недостаток стартового капитала, усложненная система регистрации и лицензирования разных видов деятельности, а также сохранившиеся по сей день бюрократические преграды и коррупция местных чиновников.

Кроме этого, малые предприятия характеризуются низким уровнем менеджмента и маркетинговой деятельности по причине недостатка квалифицированных кадров.

Именно поэтому одной из актуальных задач государства считается активирование поддержки малого бизнеса, так как наполнение бюджетов всех уровней, в том числе и муниципальных, напрямую зависит от его развития.

Развитие малого предпринимательства является одним из важнейших факторов развития и наращивания экономической базы муниципального образования. Этот сектор способен быстро осваивать наиболее перспективные сегменты рынка, принося доходы в бюджет, и создавать новые рабочие места.

Актуальность данной темы состоит в том, что развитие малого и среднего бизнеса в районе является стратегическим фактором, определяющим устойчивое развитие экономики района, и, наоборот, свертывание малых и средних предприятий может иметь серьезнейшие негативные последствия как экономического, так и социального характера.

В силу указанных причин поддержка малого и среднего бизнеса рассматривается в качестве одного из приоритетов политики Администрации Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края.

Цель статьи – оценка эффективности реализации политики в направлении поддержки малого и среднего предпринимательства на муниципальном уровне на примере Советско-гаванского района на основе количественного и качественного анализа показателей.

Объект исследования – Советско-Гаванский муниципальный район Хабаровского края с численностью 23 550 человек (по данным официального сайта администрации Советско-Гаванского района на 2020 год).

В работе использованы такие методы исследования, как анализ литературы и нормативной базы, описание, обобщение, анализ и синтез.

Число субъектов малого и среднего предпринимательства в Советско-Гаванском муниципальном районе (рис. 1) по состоянию на 31.12.2020 – 1070 единиц, что на 6 % ниже показателя 2019 года (1139 единиц), и на 5,64 % ниже показателя 2018 года (1134 единицы).

Структура предприятий состоит в первую очередь из микробизнеса, в котором зарегистрировано 1020 предприятий (95 % от общего числа), который обеспечивает рабочими местами более чем 7200 человек (около 33 % всех занятых в экономике), 45 малых предприятий (4,2%) и 5 средних (0,5%). С 2018 года количество субъектов МСП определяется по данным сайта Федеральной налоговой службы – Единый реестр субъектов МСП.

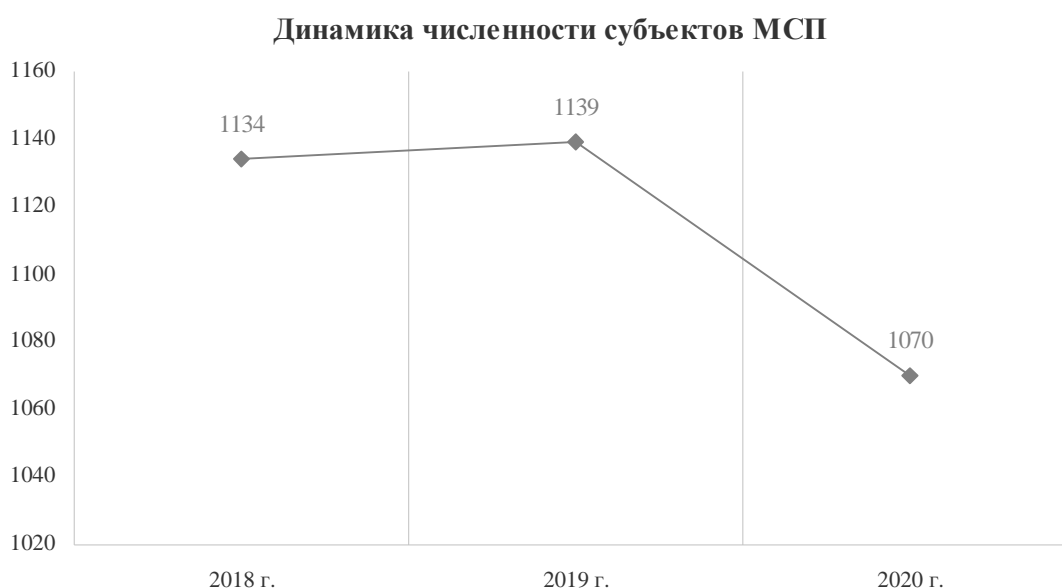


Рис. 1. Динамика численности субъектов МСП

Причины снижения количества субъектов МСП: закрытие ИП, фактически не осуществляющих деятельность; изменения в законе от 22.05.2003 № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники» (онлайн-кассы), повышение тарифов на тепловую энергию, ставки НДС,

доведение средней заработной платы до размера МРОТ, а также предприниматели не выдерживают конкуренции со стороны сетевых магазинов.

Исходя из собранных данных составлена структура предприятий по сферам деятельности в районе (рис. 2).

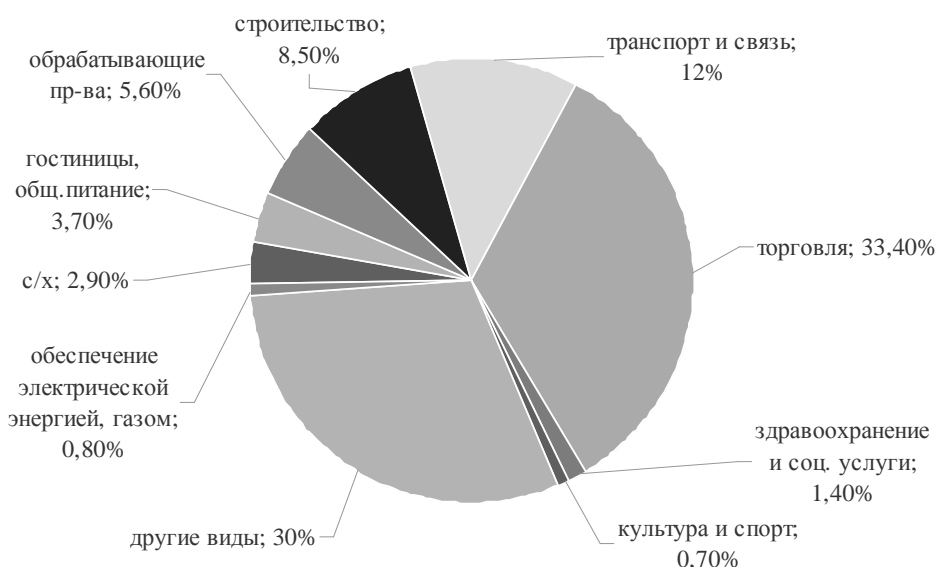


Рис. 2. Структура субъектов малого и среднего предпринимательства в муниципальном районе

В настоящее время малое предпринимательство присутствует практически во всех отраслях экономики. Тем не менее доминирующей остается сфера торговли, транспорта и связи, и со временем отраслевая структура малых предприятий практически не меняется. Непроизводственная сфера деятельности остается более привлекательной, чем производственная.

В то же время достигнутый к настоящему времени уровень развития малого бизнеса в Советско-Гаванском районе недостаточен для быстрого создания новых рабочих мест, оживления спроса-предложения на местных товарных рынках, появления самостоятельных источников дохода за счет частно-предпринимательской инициативы у значительной части экономически активной части населения, снижения социальных нагрузок на расходы бюджетов всех уровней.

Деятельность субъектов малого предпринимательства во многом зависит от действий органов исполнительной власти. Без специальных мер поддержки развитие малого предпринимательства невозможно.

Задачи системы муниципальной поддержки и развития малого предпринимательства заключаются в создании:

- благоприятных условий для устойчивой деятельности малых предприятий, преодолении административных барьеров на пути развития малого предпринимательства;
- консолидации средств и инструментов для финансирования приоритетных направлений развития малого предпринимательства;
- создание адресной методической, информационной, консультационной, учебно-образовательной и юридической поддержки субъектам малого предпринимательства;
- укреплении социального статуса, повышении престижа предпринимателей.

Поддержка предпринимательства в районе осуществляется в соответствии с муниципальной программой «Содействие развитию малого и среднего предпринимательства в Советско-Гаванском муниципальном районе». В рамках программы на постоянной основе осуществляется финансовая, имущественная, информационно – консультационная муниципальная поддержка предпринимательства.

Общий объем финансирования муниципальной программы с 2018 по 2024 (рис. 3) составляет 24519,46 тыс. рублей с учётом средств субсидии краевого бюджета.

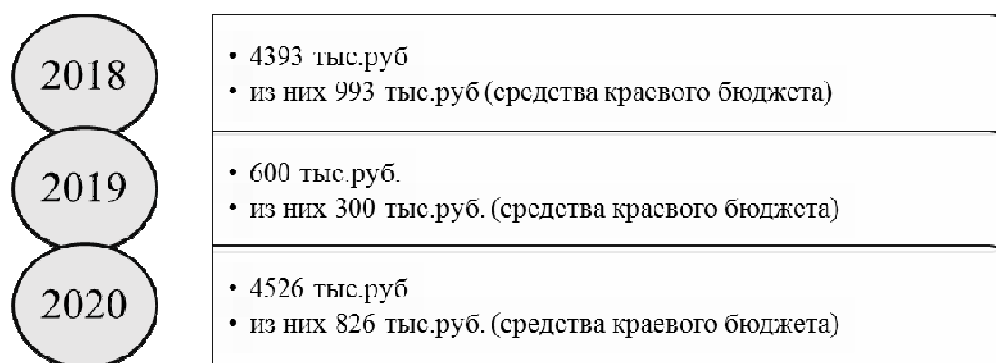


Рис. 3. Финансирование муниципальной программы «Содействие развитию малого и среднего предпринимательства в Советско-Гаванском муниципальном районе» в динамике

В 2020 году финансирование составило 4526,44 тыс. рублей, в том числе за счет средств районного бюджета, источником финансового обеспечения которых являются средства краевого бюджета – 826,44 тыс. рублей.

Аналогичная поддержка по субсидированию предпринимательской деятельности оказывается Администрацией Советско-Гаванского муниципального района по направлениям: строительство и производство строительных материалов; обслуживание жилищного фонда и объектов коммунального хозяйства на общую сумму 1,2 млн рублей.

В виду того, что с мая 2020 года месяца были приостановлены операции по расходованию средств районного бюджета по Администрации района, до полного погашения задолженности по исполнительным листам за поставленное топливо для обеспечения теплоснабжением населения района, в 2020 году конкурс по предоставлению субсидий не проводился. Администрацией города Советская Гавань была оказана аналогичная субсидия предоставлена 3 субъектам предпринимательства на общую сумму 1,1 млн рублей.

В 2020 году субъекты МСП принимали активное участие в муниципальных закупках. В 2020 году отделом муниципального заказа администрации района осуществлено 97 конкурентных процедур для субъектов МСП, заключено 726 контрактов на общую сумму 123,0 млн. руб., что составляет 85 % от совокупного годового объема закупок товаров, выполнения работ, оказания услуг.

Наибольший удельный вес в закупках для субъектов малого предпринимательства, занимают закупки продуктов питания – 35 %, закупки услуг в непроизводственной сфере (услуги по техническому обслуживанию и др.) – 23%, закупки автомобильного топлива – 18%, выполнение строительно-монтажных работ – 14%, закупки оборудования и автомобилей – 7%, закупки прочих товаров и услуг – 3%. Эффективной мерой поддержки в районе является имущественная.

По состоянию на 01.01.2020 зарегистрировано 1186 объектов муниципальной собственности с учетом поселений района. Размер муниципальной ставки арендной платы на объекты муниципального имущества, входящие в перечень, составляет в среднем 90 рублей в месяц за 1 кв.м., что гораздо ниже ставок, предлагаемых коммерческими структурами. По состоянию на 01.01.2020 в аренду передано муниципальных помещений общей площадью 7,3 тыс. кв.м. (на 01.01.2019 – 6,8 тыс. кв. м.), из них 59,2% находится в аренде у субъектов МСП, которые используют объекты под различные виды деятельности.

Эффективно работает инфраструктура поддержки предпринимательства – Восточный территориальный фонд, учредителем которого, в том числе, является Администрация района. Для развития деятельности объекта инфраструктуры, в 2020 году из районного бюджета предоставлена субсидия Фонду в размере 500,0 тыс. руб., в том числе 300,0 тыс. за счет средств краевого бюджета.

За 2020 год оказано содействие предпринимателям в подготовке 19 заявок на сумму 33,7 млн. рублей. Из них по 12 – заключены договора на предоставление микрозаймов на сумму 24,2 млн. рублей, в прошлом году – 23 заявки на сумму 34,1 млн. рублей. За 2020 год 190 предпринимателей получили 925 консультационных услуг. ВТФПП были организованы и проведены 6 обучающих мероприятий по различным аспектам предпринимательской деятельности, в которых приняло участие 84 представителя бизнеса [4,5].

Подводя итог, можно сделать вывод, что, администрация Советско-Гаванского муниципального района ведет достаточно активную деятельность, однако несмотря на это, малое и среднее предпринимательство здесь все еще сталкивается с определенными трудностями, для того, чтобы их преодолеть, необходимо последовательно продолжать работы по совершенство-

ванию государственной поддержки, поскольку успех и эффективность развития малого и среднего предпринимательства находится в прямой зависимости от муниципальной администрации.

1. Муниципальная программа Советско-Гаванского муниципального района «Содействие развитию малого и среднего предпринимательства в Советско-Гаванском муниципальном районе» на 2018-2024 гг., утвержденная постановлением Администрации Советско-Гаванского муниципального района Хабаровского края от 2 сентября 2013 г. № 1324. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Советско-Гаванского МР / URL: <https://sovgavadm.khabkrai.ru/Ekonomika/Maloe-i-srednee-predprinimatelstvo/Municipalnaya-programma-razdel-4809>

2. Отчет о выполнении комплексного плана социально-экономического развития Советско-Гаванского муниципального района края по состоянию на 01.01.2021 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Советско-Гаванского МР / URL: <https://sovgavadm.khabkrai.ru/Ekonomika/Socialno-ekonomicheskoe-razvitie/Informaciya/6666>

3. Особенности государственной поддержки малого предпринимательства на муниципальном уровне // Научно-исследовательский журнал «Вектор экономики». [Электронный ресурс]. URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2018/3/regionaleconomy/Allahverdieva_Iskanderov.pdf

4. Королева Э.В., Ивельская Н.Г., Волынчук Я.А., Долгих В.А., Цирук А.А. Перспективы развития малого и среднего предпринимательства в контексте реализации федерального закона РФ от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» // *Фундаментальные исследования*. – 2017. – № 8-1. – С. 174–179.

5. Андреев В.А., Волынчук А.Б., Волынчук Я.А., Султанова Е.В. Функциональные характеристики пространственной модели свободного порта Владивосток // *Фундаментальные исследования*. – 2017. – № 3. – С. 90–94.

Рубрика: Региональная экономика

УДК 338.24.01

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА

А.В. Крумкина
магистрант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В современной экономике активно идет цифровизация процесса сбора, консолидации и анализа бизнес-данных. В этом смысле не решены многие классические задачи управленческого учета, такие как выбор объектов затрат и поиск идеальных методов расчета затрат. Статья направлена на выявление основных характеристик развития управленческого учета в современных компаниях.

Ключевые слова: управленческий учет, цифровизация, проблемы, перспективы.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF MANAGEMENT ACCOUNTING

In the modern economy, the digitalization of the process of collecting, consolidating and analyzing business data is actively taking place. In this regard, many classic management accounting problems, such as the selection of cost objects and the search for ideal cost calculation methods, have not been resolved. The article is aimed at identifying the key features characteristic of the development of management accounting in modern enterprises.

Kew words: management accounting, digitalization, problems, prospects.

Актуальность данной темы связана с тем, что в современном мире, где довольно агрессивно расширяет сферу своего применения цифровизация, управленческий учет является элементом системы формирования, обработки и передачи деловой информации, которая четко позиционируется в структуре современных, динамично развивающихся электронных информационных

систем с целью сохранения актуальности и востребованности. Тем самым, важным элементом управленческого учета является определение его места, роли и функциональности в данной системе.

Не смотря на многочисленные труды зарубежных и отечественных авторов в данном вопросе, понятие «управленческий учет» в России появилось относительно недавно – лишь в середине 1990-х годов по сравнению со странами зарубежья.

В настоящий момент данный термин вызывает множество дискуссий и не имеет единой концепции, которая устраивала бы всех.

Изучением управленческого учета занимались такие авторы, как В.Э. Керимов, Е.А. Мизиковский, И.А. Слабинская, Колин Друри, Чарлз Хорнгрен, Джордж Фостер, Шриконт Датари и многие другие.

Так, В.Э. Керимов [1] при формулировании определения управленческого учета заостряет внимание на том, что это, прежде всего, система в которой сконцентрированы как учетные функции таких объектов как доходы и расходы, так и управленческие функции сконцентрированные на системе управления путем таких элементов как бюджетирование.

Е.А. Мизиковский [5] рассматривает систему управленческого учета как совокупность системного и проблемного учета, с одной стороны, в то же время перед управленческим учетом, по его мнению, ставится задача в решении задач формирования эффективной системы управления коммерческой организацией.

И.А. Слабинская [6] описывает управленческий учет, как информационную базу для принятия управленческих решений.

Зарубежный автор, Колин Друри [7], управленческий учет трактует также в связи с системой управления организации, то есть, по его мнению, это система сбора информации для управленческого персонала с целью принятия управленческих решений.

Чарлз Хорнгрен, Джордж Фостер и Шриконт Датар [8] в своей книге приводит определение управленческого учета, привязанное к системе управления организацией, то есть система управленческого учета трактуется как система сбора информации для принятия управленческих решений.

Таким образом, в ходе изучения библиографических источников по данной теме было установлено, что на сегодняшний день управленческий учет является системой сбора, регистрации, оценки, обобщения, сравнения и анализа информации обо всех финансово-экономических процессах в организации с использованием цифровых информационных и коммуникационных систем для принятия управленческих решений.

На сегодняшний день нет однозначного определения управленческого учета, кроме того, отсутствует нормативная база для управленческого учета.

Управленческий учет – это система для: планирования показателей расходов и доходов; сбор средств; распределение полученных средств согласно плану; учет фактически понесенных расходов и соотнесение их с плановыми показателями; формирование внутренней и внешней отчетности по полученным и потраченным средствам; меры контроля за всеми этими процессами.

На наш взгляд, в условиях цифровизации экономики управленческий учет должен, в первую очередь, выполнять функцию управления деятельностью организации с использованием ИТ-технологий с системой с частичной автоматизацией бухгалтерского процесса. Это позволит организации с достаточной точностью выполнять свои функции управленческого учета в режиме онлайн, но в то же время предоставит управленческому персоналу необходимый объем информации.

Следует отметить, что в западной экономической литературе существует два подхода к пониманию определения «управленческий учет»: первый связан с термином «management accounting», а второй – со словом «controlling». Согласно первому подходу, управленческий учет – это деятельность, направленная на организацию бухгалтерского учета в соответствии с потребностями менеджмента. Согласно второму подходу, такой широко понимаемой системой бухгалтерского учета является управленческий учет, целью которого является контроль деятельности компании.

На данный момент в России нет единого мнения о признании или непризнании управленческого учета как научного направления в бухгалтерском учете, а это значительно осложняет внедрение его основ в практику управления российскими компаниями [2].

Однако на нынешнем этапе экономического развития, который характеризуется прогрессирующей глобализацией и жесткой конкуренцией между производителями, компания должна быстро реагировать на меняющиеся условия и соответствовать условиям гибкости и устойчивости в рыночной среде. Все это требует от руководства компаний принятия стратегически точных и быстрых управленческих решений, что невозможно без правильной информации. Таковую информацию может предоставить управленческий учет, который становится объективной необходимостью для эффективного ведения бизнеса.

В современной экономике управленческий учет, как одна из важнейших подсистем информационного обеспечения менеджмента и владельцев бизнеса, претерпевает серьезные изменения в контексте всеобщей цифровизации экономики. В первую очередь, это связано с появлением новых технологий для реализации возможностей, ранее не доступных в массовой практике. Во-вторых, эти изменения также связаны с трансформацией представлений об управленческом учете, трансформацией требований, которые менеджеры и собственники предъявляют к бухгалтерской информации.

Непосредственно такая трансформация выявляет основные проблемы, а также указывает тенденции будущего развития с учетом информационно-технических и технологических возможностей, а также организационных и управленческих факторов и методологических аспектов.

Как правило, ответственность за построение и ведение управленческого учета возлагается на бухгалтеров, экономистов или финансовых менеджеров. Кроме того, у всех этих подходов есть свои недостатки. Достигнув определенных объемов деловой активности, профессиональные бухгалтеры не могут эффективно выполнять функции ведения, традиционно регулируемого и относительно нового типа бухгалтерского учета из-за чрезвычайно высокого бремени соблюдения нормативных требований. При этом экономисты и финансовые менеджеры больше ориентированы на использование уже накопленных данных бухгалтерского учета, их интерпретацию с точки зрения бизнеса, поэтому их участие в бухгалтерских процессах ведет к расширению применения трансформационной модели управления бухгалтерского учета [3]. Ввиду того, что в современных условиях работа по построению ее целостной многоуровневой системы неразрывно связана, с одной стороны, с проектированием ИТ-систем, а с другой – с формализацией методологии корпоративного учета, нового класса специалистов, которые будут обладать достаточными знаниями в обеих этих областях, чтобы согласовать интересы собственников друг с другом и топ-менеджеров при выборе конкретных методов управления, а также возможностей ИТ-инфраструктуры.

Эффективным решением этой ситуации может стать интеграция подразделений бизнес-аналитики в структуру финансовых услуг (их ввод в подчинение финансового директора) или создание бэк-офиса в соответствии с методологией управленческого учета, из которого будут выбраны сотрудники, отстраненные от обычных регулярных операций с денежными средствами и другими активами, начиная с подготовки регулярных финансовых отчетов и различных специальных отчетов [4].

Основываясь на вышесказанном можно также выделить основные проблемы и перспективы развития управленческого учета в нашей стране.

На наш взгляд выделим основные факторы, тормозящие развитие управленческого учета в России:

- исторические;
- экономические;
- теоретико-методологические;
- психологические.

Исторические факторы обозначают историю становления и развития российского бизнеса. Сюда входят исторически неразвитые традиции планирования и учета для управленческих целей; неформальные организационные структуры и бизнес-процессы; характеристики национального налогообложения переходного периода; формирование и развитие национальных компаний в исторически короткие сроки; отсутствие традиции использования данных бухгалтерского учета в управленческих целях. Все это сложилось исторически и серьезно осложняет процесс формирования управленческого учета в России.

К экономическим факторам можно отнести, прежде всего, уровень экономического развития на современном этапе. К ним относятся: неразвитость элементов рыночной экономики в нашей стране, государственное регулирование деятельности компаний посредством налоговой политики,

в этом смысле большая часть времени в компаниях уходит на создание налоговой отчетности, отсутствие стратегии, четкие цели компаний и непрозрачность российского бизнеса.

Теоретическими и методологическими факторами являются отсутствие единой концепции управленческого учета, недостаток квалифицированных специалистов в данной области, несовершенство законодательства и небольшое количество разработанных рекомендаций по построению эффективной системы управленческого учета.

Психологическими факторами являются в основном связанные с внутренней средой предприятия. К ним относятся: отсутствие интереса или непонимание реальных выгод, которые дает управленческий учет руководством компании.

Управленческий учет, его внедрение и адаптация, несомненно, является прерогативой собственников или руководства компании, поскольку в контексте характера этого вида учета ясно, что управленческий учет в первую очередь приносит пользу самой компании для более эффективной работы в современных условиях. В России необходимость выделения управленческого учета от бухгалтерского учета приобрела важную роль в контексте рыночного подхода к ведению бизнеса, в контексте интеграции страны в мировую экономику, в контексте реформы бухгалтерского учета и необходимости реорганизации.

Перспективы обучения и развития управленческого учета в России можно заметить в следующем:

- изучение и анализ существующего отечественного опыта в этой области;
- исследование и адаптация в российской деловой среде западных концепций и методик в области управленческого учета;
- совершенствование системы управления внутри компаний.

Для решения накопившихся проблем, а затем – для научного и практического прорыва в управленческом учете, России также нужен орган, который будет проводить методические указания по его развитию. В будущем может возникнуть саморегулируемая организация – учреждение управленческого учета.

В заключении хочется сказать, что переход экономик России в цифровой формат требует новых технологий в принятии управленческих решений и именно управленческий учет в рамках развития сферы использования ИТ-технологий может позволить обеспечить российских предпринимателей информационной базой для принятия оптимальных управленческих решений и эффективного развития экономики.

1. Керимов В. Э. Бухгалтерский управленческий учет: учебник для вузов / В. Э. Керимов. – 7-е изд., изм. и доп. – Москва: Дашков и К, 2019. – С. 480

2. Конвисарова Е. В., Малышева В. В., Марчева А. А. Особенности организации управленческого учета в практике работы компаний // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – № 4. – С. 197–202.

3. Конвисарова Е. В., Малышева В. В., Орехова В. А. Организация управленческого учета на практике // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – № 4. – С. 314–318.

4. Конвисарова Е. В. Стандартизация российского управленческого учета для развития международных экономических отношений // Национальное гуманитарное знание: сб. науч. ст. / под общ. ред. В.А. Козловой. – Ростов-на-Дону: Интерплэй, 2019. – С. 25–27.

5. Мизиковский Е. А., Маслова Т. С. Бухгалтерский учет в бюджетных учреждениях: учеб. пособие. – Москва: Магистр; ИНФРА-М, 2017. – С. 335.

6. Слабинская И. А. Бухгалтерский учет: в 10 ч. Ч. 8. Бухгалтерский управленческий учет. – Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова; ЭБС АСВ, 2017. – 302 с.

7. Друри К. Управленческий и производственный учет / перевод В. Е. Егорова. – Москва: Юнити-Дана, 2016. – 1424 с

8. Хорнгрен Чарльз, Фостер Джордж, Датар Шрикрант. Управленческий учет / пер. с англ. – 10-е изд. – Санкт-Петербург: Питер, 2017. – 1008 с.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ЖИЛЬЕ И ГОРОДСКАЯ СРЕДА» В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

К.Ф. Крючкова

бакалавр

Е.В. Султанова

канд. социол. наук, преподаватель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Для современной России актуальной является проблема жилья и развития современной городской среды для населения. Создание комфортных и безопасных условий проживания граждан является важной задачей для российского государства, в связи с чем и внедрен в практику национальный проект в данной сфере, который и является ее ключевым компонентом

Ключевые слова: Приморский край, жилье и городская среда, национальный проект, программы, ЖКХ.

THE MAIN DIRECTIONS AND PROSPECTS FOR THE IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL PROJECT «HOUSING AND URBAN ENVIRONMENT» IN THE PRIMORSKY TERRITORY

For modern Russia, the problem of housing and the development of a modern urban environment for the population is urgent. Creating comfortable and safe living conditions for citizens is an important task for the Russian state. Its key component should be the national project “Housing and Urban Environment” in the Primorsky Territory.

Keywords: Primorsky Krai, housing and urban environment, national project, programs, housing and communal services.

Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» выделены основные направления, в рамках которых ключевым можно выделить национальный проект «Жилье и городская среда». [1]

В целом национальный проект можно охарактеризовать как запланированное мероприятие с поставленными целями, направлениями, показателями достигаемых результатов, методов реализации в сфере жилья и городской среды, необходимого для создания комфортных условий проживания граждан.

Для реализации национального проекта, Приморским краем принят региональный проект, который в свою очередь реализуется посредством исполнения государственных региональных программ.

Реализация региональных проектов Приморского края в составе национального проекта «Жилье и городская среда» направлена на:

- обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда с расселением к 2024 году не менее 102,64 тыс. кв. м аварийного жилищного фонда, расселением не менее 6,02 тыс. человек;
- благоустройство к 2024 году не менее 904 мест массового отдыха населения (городских парков), общественных территорий (набережные, центральные площади, парки и др.) и прочие территории;
- обеспечение качественной питьевой водой 100% городского населения;
- увеличение объема ввода жилищного строительства не менее чем на 3,2 млн кв. метров к 2024 году.

Региональные проекты, реализуемые в Приморье в рамках нацпроекта «Жилье и городская среда».

В национальный проект «Жилье и городская среда» Приморского края входят четыре региональных проекта (рис. 1). В каждом проекте определены целевые показатели, разработаны мероприятия для их достижения. Ответственность за достижение целей региональных проектов возложена на руководителей проектов совместно с командами проектов.

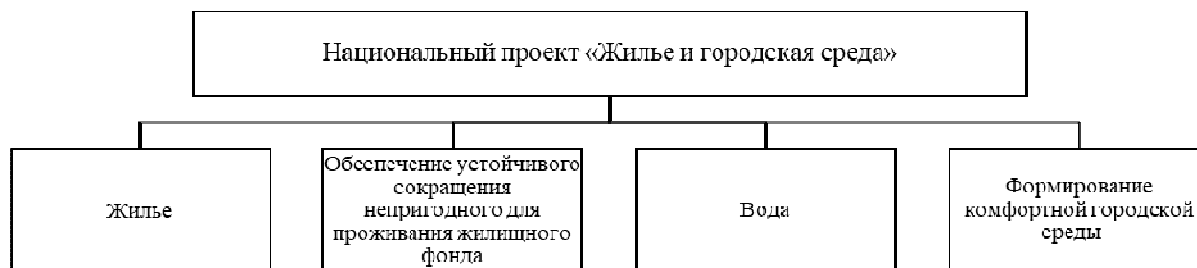


Рис. 1. Региональные проекты, в рамках национального проекта «Жилье и городская среда»

Прежде чем приступить к раскрытию направлений и перспектив национального проекта в Приморском крае в сфере жилья и комфортной городской среды, необходимо показать зависимость финансирования Приморского края от национального проекта, принятого на федеральном уровне.

Изначально по национальному проекту «Жилье и городская среда» от 21 декабря 2018 г. № 3 определены показатели по годам, которые предполагается достигнуть, в том числе и в Приморском крае. Показывая взаимосвязь регионального проекта и федерального отметим, что в рамках указанной государственной программы предусмотрено предоставление субсидий регионам, в том числе и Приморскому краю.

Итак, раскрыв правовую природу национального проекта «Жилье и городская среда» Приморского края приступим к непосредственному исследованию его направлений и дальнейших перспектив.

1. В рамках реализации регионального проекта «Жилье (Приморский край)» и достижение результата регионального проекта «Обеспечен ввод жилья в Приморском крае» к 2030 году проводятся мероприятия по вовлечению земельных участков для целей жилищного строительства.

В рамках регионального проекта «Жилье» заключаются соглашения между Правительством Приморского края и Министерством строительства и ЖКХ РФ о предоставлении субсидий на строительство жилых домов, что можно назвать важным ключевым моментом в развитии данной сферы региона. То есть, сфера строительства жилья, реализуемая посредством применения обширных механизмов, является довольно масштабным направлением, несущим огромный вклад в развитие сферы жилья в Приморском крае. В 2018 г. в Приморском крае обеспечен ввод в эксплуатацию 0,41 млн. кв.м. жилья.

В свою очередь, показатели достижения целей национального проекта реализуются путем непосредственного исполнения государственных программ в сфере жилья и развития городской среды. Применительно к развитию сферы жилья такие показатели устанавливаются относительно ввода в эксплуатацию вновь построенного жилого фонда, выраженных в млн. кв.м. по годам.

В 2021 г. в Приморском крае планируется ввод в эксплуатацию 60 объектов, в том числе включающих в себя комплексы жилых домов.

Кроме того, существуют перспективы для дальнейшего строительства жилья, что прослеживается из приложения 8 регионального проекта, в котором показаны 141 территория муниципальных районов и городских округов Приморского края, которые могут быть вовлечены в такое строительство.

222 муниципальных образования Приморского края являются участниками регионального проекта «Обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда» – региональной адресной программы «Переселение граждан из аварийного жилищного

фонда в Приморском крае» на 2019 – 2025 годы (утверждена постановлением Правительства Приморского края от 09.04.2019 №217-па). [2]

Между Правительством Приморского края и муниципальными образованиями Приморского края в январе 2021 года подписано соглашение о предоставлении и исполнении финансовой поддержки за счет средств Фонда ЖКХ и бюджета Приморского края на переселение граждан из аварийного жилищного фонда.

Приморский край относится к сейсмическому региону и требует отдельной ответственности в рассматриваемой сфере от органов власти в силу возможных разрушающих природных явлений. То есть, такая ситуация требует укрепления жилых объектов в целях обеспечения устойчивости к природным явлениям таким как землетрясение. Оценка жилых объектов на предмет экономической целесообразности их укрепления, по итогам которой составляются акты обследования, проводимые органами власти Приморского края. [3]

Такое обоснование помогает выявить непригодные для проживания жилые дома, которые не подлежат капитальному ремонту или реконструкции в силу высокого процента их износа, что позволяет сэкономить бюджетные средства из федерального и регионального бюджетов.

Развитие жилищной сферы Приморского края осуществляется также посредством расселения граждан из аварийного жилья, что приводит к реализации направления регионального проекта по сокращению непригодного жилья. Такие показатели достигнуты в 2019-2020 гг., когда расселены в пригодные для проживания жилые помещения 790 человек. При этом количество площади расселенного жилья составило 17 тыс. кв.м.

В перспективе также ожидается в 2021-2024 гг. достижение наибольших, по сравнению с предыдущими годами показателей. При этом, эффективность установленных показателей зависит от выделенных субвенций из федерального бюджета, расчет которых производится по формулам, являющимся приложениями к государственной программе в сфере жилья, принятой на федеральном уровне.

Показатели по увеличению численности жилья в Приморском крае представлены в табл. 1.

Таблица 1

Динамика объектов жилищного строительства в Приморском крае за 2019-2021 год

№ п/п	Мероприятие в жилищной сфере	Плановое значение			Фактическое значение		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
1	Увеличение объема жилищного строительства (млн.кв.м.)	0,41	0,585	0,800	0,458	0,590	0,195
2	Обеспечение сокращения непригодного жилья с расселением граждан (тыс.кв.м.)	8,5	11,56	22,21	10,85	13,670	-

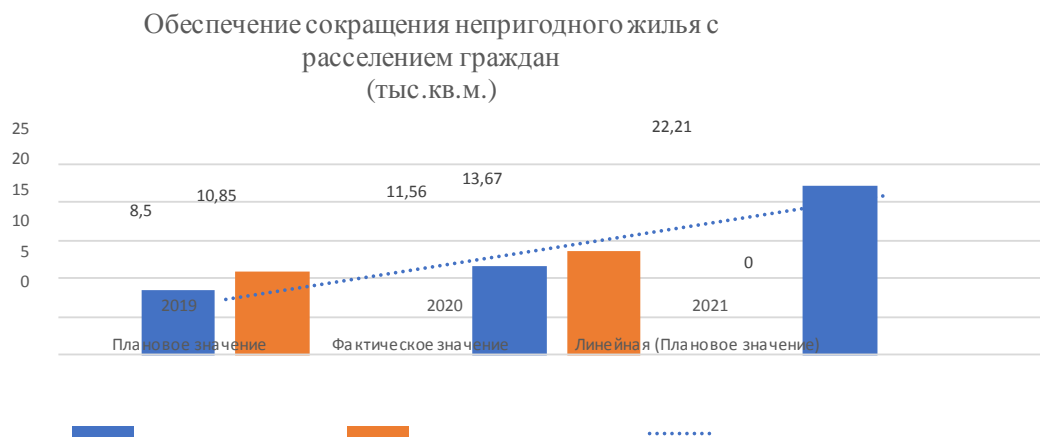


Рис. 2. Динамика увеличения объектов жилищного строительства на 2019–2021 годы

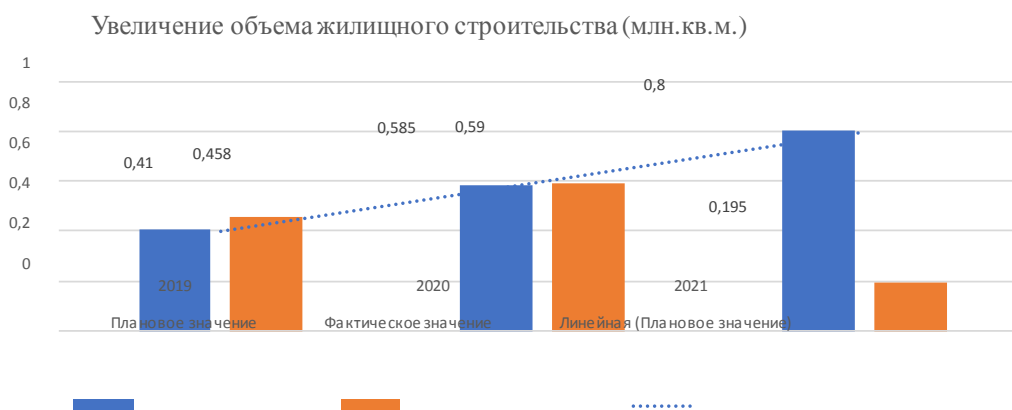


Рис. 3. Динамика обеспечения сокращения непригодного жилья с расселением граждан на 2019–2021 годы

Отметим, что показателями предоставления жилья увеличиваются также за счет предоставления жилья детям-сиротам и лицам из их числа, а также денежных выплат на приобретение жилья переселенцам с Крайнего Севера, что установлено в государственной программе «Обеспечение доступным и комфортным жильем и качественными услугами жилищно-коммунального хозяйства населения Приморского края» на 2020-2027 годы», утвержденную постановлением Администрации Приморского края от 30.12.2019 № 945-па. [4]

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», пунктом 3 Плана мероприятий по реализации федерального проекта «Чистая вода», утверждена региональная программа Приморского края «Повышение качества водоснабжения Приморского края» на 2019–2024 годы (с изм. на 30.09.2019 г.) [5]

Целью программы является повышение качества питьевой воды для населения посредством модернизации систем водоснабжения и водоподготовки, обеспечение достижения к 31 декабря 2024 года показателя «Доля населения Приморского края, обеспеченного качественной питьевой водой из систем централизованного водоснабжения» до 86%.

Задача представляет собой, повышение качества питьевой воды посредством строительства и реконструкции (модернизации) систем водоснабжения и водоподготовки с использованием перспективных технологий.

Ожидаемые результаты реализации региональной программы:

1 Повышение доли населения, Приморского края, обеспеченного качественной питьевой водой из систем централизованного водоснабжения до показателя 86,1%.

2 Повышение доли городского населения Приморского края, обеспеченного качественной питьевой водой из систем централизованного водоснабжения до показателя 96,9%.

В 2017 году в России стартовал национальный приоритетный проект «Формирование комфортной городской среды», рассчитанный на период до 2024 года. В очень короткие сроки власти регионов и органы местного самоуправления должны разработать местные программы формирования комфортной среды проживания начиная от придомовой территории и до муниципальных мест общего пользования [6].

Формирование современной городской среды муниципальных образований является приоритетной государственной программой Приморского края на 2018-2024 годы. Целью программы является повышение уровня комфортности жизнедеятельности граждан посредством благоустройства территорий муниципальных образований Приморского края.

Значимым направлением для создания комфортной городской среды в рамках национального проекта является благоустройство территории Приморского края, на реализацию которого в рамках регионального проекта выделяются субвенции бюджетам муниципальных образований в значительных суммах. Охват муниципальных образований мероприятиями по благоустройству осуществляется в целях содержания территорий поселений. Результаты проведенного анализа мероприятий по благоустройству в Приморском крае представлены в табл. 2.

**Мероприятия по благоустройству на территории Приморского края по годам
(достигнутые и запланированные)**

№	Мероприятие в сфере благоустройства	2018	2019	2020	2021
1.	Количество благоустроенных территорий, детских и спортивных площадок	0	985	500	500
2.	Количество благоустроенных общественных территорий	20	128	242	350
3.	Количество благоустроенных дворовых территорий	100	179	20	20

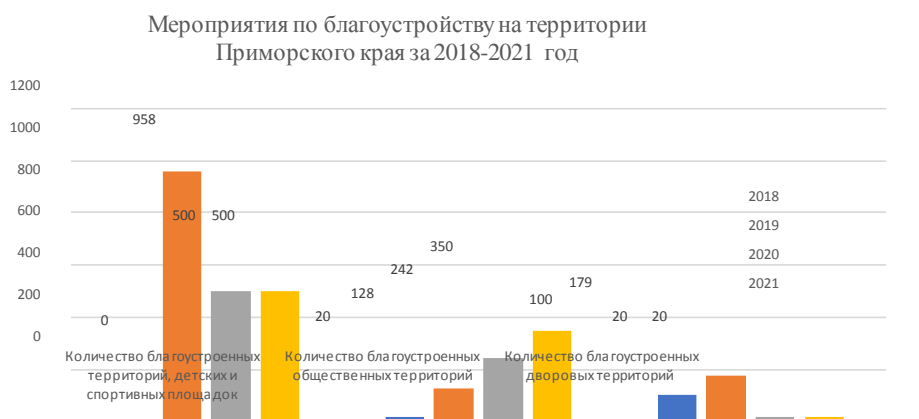


Рис. 4. Мероприятия по благоустройству на территории Приморского края за 2018-2021 год

Показатели мероприятий по благоустройству за 2018–2020 гг. скорректированы и указаны согласно государственной программе и региональному проекту по фактическому исполнению. Мероприятия на 2021 являются запланированными и подлежат реализации в течение года.

Указанная государственная программа охватывает все муниципальные образования, подлежащие благоустройству и устанавливает перечень дворовых территорий по каждому такому муниципальному образованию, подлежащих благоустройству. При этом в перечне содержится немалое количество таких дворовых территорий для многих городов.

Программа охватывает достаточно широкий перечень территорий для благоустройства. Так, запланировано на 2022 год благоустройство территорий юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, что указано в приложении 16 к программе края. Среди объектов предпринимательства, подлежащих благоустройству, значатся магазины, торговые центры, мини-рынки, отделения Почты России, районная больница и многие другие. Такой перечень достаточно обширен, что указывает на довольно весомую сумму, выделяемую из бюджета региона муниципальным образованиям для благоустройства объектов, наиболее востребованных у населения.

Результат регионального проекта «Формирование комфортной городской среды в Приморском крае» направлен на реализацию мероприятий по благоустройству мест массового отдыха населения (городских парков), общественных территорий (набережные, центральные площади, парки и др.) и иные мероприятия, предусмотренные государственными (муниципальными) программами формирования современной городской среды.

Национальный проект «Жилье и городская среда» направлен на увеличение объема жилищного строительства, кардинальном повышении комфортной городской среды, обеспечении устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда. В рамках национального проекта в Приморском крае реализуется региональные программы.

Таким образом, по итогам подробного анализа направлений и механизма реализации национального проекта в Приморском крае отметим, что мероприятия по развитию жилищной

сферы в муниципальных образованиях Приморского края проводится в значительном объеме. Однако существуют аспекты, отражение которых требуется в государственных программах для полного достижения цели национального проекта по созданию комфортных условий для граждан, суть которых раскрыта в настоящей статье.

1. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента Российской Федерации от 7.05.2018 № 204 (ред. от 21.07.2020) // СПС «Гарант» – URL: <https://base.garant.ru/71937200/>

2. Об утверждении региональной адресной программы «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда в Приморском крае» на 2019-2025 годы: Постановление Администрации Приморского края от 09.04.2019 №217-па (с изм. на 12.03.2021) // СПС «Техэксперт» – URL: <https://docs.cntd.ru/document/570801744>

3. Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации по сейсмоусилению объектов: Государственная программа Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации», утв. Постановлением Правительства РФ от 30.12.2017 № 1710 (с изм. от 21.04.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации: Законодательство России: [сайт]. – URL: www.pravo.gov.ru

4. Об утверждении государственной программы Приморского края «Обеспечение доступным жильем и качественными услугами жилищно-коммунального хозяйства населения Приморского края» на 2020 – 2027 годы: Постановление Администрации Приморского края от 30.12.2019 №945-па (с изм. на 17.02.2021) // СПС «Техэксперт» – URL: <http://docs.cntd.ru/document/561711364>

5. Об утверждении региональной программы Приморского края «Повышение качества водоснабжения Приморского края» на 2019 – 2024 годы: Постановление Администрации Приморского края от 5.08.2019 №504-па (с изм. на 30.09.2019) // СПС «Техэксперт» – URL: <http://docs.cntd.ru/document/561561998>

6. Об утверждении государственной программы Приморского края «Формирование современной городской среды муниципальных образований Приморского края» на 2020 – 2027 годы: Постановление Администрации Приморского края от 30.12.2019 №944-па (с изм. на 16.12.2020) // СПС «Техэксперт» – URL: <http://docs.cntd.ru/document/561690784>

Рубрика: Проблема формирования и развития современного потребительского рынка (направление бакалавриата Товароведение)

УДК 339.1

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОВРЕМЕННЫХ УПАКОВОК МОЛОКА

О.В. Кузнецова

бакалавр

А.Г. Вершинина

канд. техн. наук, доцент кафедры ММТ

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Одной из актуальных тем нашей современности является тема экологии, в том числе проблема упаковки, которая составляет половину твердых отходов, загрязняющая ок-ружающую среду. Она вредит при производстве и утилизации. Представлена сравнительная характеристика современных упаковок молока с новыми разработанными на основе натурального сырья. По итогу выявлен рекомендованный к использованию, наименее вредящий при производстве и утилизации.

Ключевые слова: упаковка молока, биоразлагаемая упаковка молока, производство и утилизация, экология.

COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF MODERN MILK PACKAGES

One of the topical topics of our time is the topic of ecology, including the problem of pack-aging, which makes up half of solid waste that pollutes the environment. It is harmful during pro-duction and disposal. A comparative characteristic of modern milk packaging with new ones devel-oped on the basis of natural raw materials is presented. As a result, the recommended for use, the least harmful in production and disposal, was identified.

Kewwords: milk packaging, biodegradable milk packaging, production and disposal, ecology.

Одна из главных проблем нашего века, с которой сталкиваются люди практически ежедневно (разбросанный по улице мусор, загрязнение воды, плохое качество воздуха) – экология. Это действительно один из насущных вопросов нашего тысячелетия, который меняет жизнь кардинально, когда начинаешь изучать все больше подробностей и нюансов. Поэтому тема экологии занимает одно из ведущих мест в научной деятельности, где активно пытаются разработать то, что поможет снизить уровень отходов, а также снизить уровень разрушения озонового слоя.

В последние годы люди прикладывают все больше усилий для решения этой проблемы. Все стараются заниматься переработкой и рассортировкой, что значительно снижает тот уровень загрязнения, по сравнению с тем, что было раньше. Также вместо полиэтиленовых пакетов все больше начинают пользоваться многоразовыми сумками – шопперами. Но факт остается фактом: огромные кучи мусора (полиэтилен, алюминиевые банки, пластиковые бутылки, бумажные пакеты) все еще наполняют литосферу и гидросферу. Одним из способов утилизации является сжигание, в его процессе токсичные газы выбрасываются в атмосферу, уменьшая озоновый слой нашей планеты. Помимо этого, распространено закапывание под определенный участок, где весь мусор будет разлагаться несколько сотен лет. И, конечно, свалки на суше и в океане, где все будет лежать веками. Все это не несет ни одного положительного результата для природы.

По исследованиям ученых твердые бытовые отходы на 50% состоят из использованной упаковки (полимерная и комбинированная, большинство из которых не подвергается процессам биологического разрушения и гниения) [8]. То есть из всего мусора, который собирается по всему миру, половина из этого составляет упаковка. Если бы можно было посчитать, сколько тон это составит, то остается только приходить в ужас от этого количества. Поэтому одним из значительных путей к решению данной глобальной проблемы – поиск наиболее экологической упаковки, которая наименьше вредит природе при ее производстве и утилизации.

Половина из твердых отходов состоит из использованной упаковки, а уже они используются под соки, газированные напитки, соки, лекарства, кондитерские изделия, яйца и т.д., но тем не менее значительная часть будет составлять молоко, которое пьют повсеместно по планете. По статистике в России с 2016 года личное потребление молока начинает превышать производство. В нашем государстве более 30 тысяч тонн выпивают люди, а это только в нашей стране. Но обратив внимание на другую статистику, Россия занимает только 4 место по производству, и только можно в голове представить, сколько тонн молока разливаются в тары [1].

Цель данной работы: проанализировать и сравнить представленные на потребительском рынке упаковки для молока с разработанными учеными биоразлагаемыми упаковками на основе натурального сырья.

Задачи данной работы:

- анализ представленных на рынке упаковок молока;
- анализ новых биоразлагаемых упаковок.

На потребительском рынке представлены несколько вариантов упаковки молока. Каждая из них, имеет свои плюсы и минусы как при ее изготовлении, так и при утилизации.

Стеклянная тара. Данный вид упаковки используются людьми уже достаточно давно, но все равно уступает другим более усовершенствованным упаковкам. Тем не менее, многие люди считают стеклянную тару достаточно экологическим, поэтому дабы сберечь природу, продолжают покупать ее [2]. И действительно, помимо того, что ее можно сдать на повторную переработку, стеклянную бутылку можно использовать в быту.

Однако при производстве стеклянной бутылки затрачивается много воды и энергии (несет вред природе и здоровью людей). Помимо этого, во время изготовления выделяется большое количество органических соединений, в том числе вредных для окружающей среды [2].

Но самый главный недостаток стекла является его срок разложения, который составляет 1 миллион лет [6]. С тем фактом, что данный вид упаковки хрупок, то это большая проблема. Огромное количество поколений уйдет, а стекло, которое выбросил человек все еще останется лежать.

Полиэтиленовая пленка (мягкие пакеты). Их изготавливают из базовых марок полиэтилена и композиции с рецептурами добавок [3]. Данному виду упаковки отдавалось предпочтение очень долгое время, пока ученые не выяснили, что это один из самых опасных видов мусора для природы, так как полиэтилен очень сильно вредит ей. Но тем не менее, он также сдается на переработку, но это не так распространено.

Но гораздо больше полиэтиленовая пленка имеет отрицательных сторон. При ее изготовлении тратится много энергии и ресурсов (нефти), что ведет к уменьшению озонового слоя и природных богатств. Помимо этого, во время производства вырабатываются большое количество органических соединений, обладающих токсичностью, в том числе углекислый газ (CO₂). Основная проблема полиэтиленовой упаковки в том, что он сделан из бензина, он сложнее поддается разложению, а при его утилизации выделяет крайне токсичные газы [10].

Комбинированные материалы на основе бумаги и картона (тетра-пак, тетра-брик, пюр-пак, флоу-пак) [7]. Существует несколько видов этой упаковки:

- пакет – разовая потребительская упаковка, изготавливаемая из рулона или листа комбинированного материала с нанесенными на него линиями сгибов, имеющая корпус в форме призмы;
- коробка – разовая потребительская упаковка из комбинированного материала, изготавливаемая из одной заготовки, имеющая корпус разнообразной формы с плоским дном и/или имеющая укупорочное средство или функциональное приспособление;
- пакет-вкладыш – разовая потребительская мягкая (гибкая) упаковка из комбинированного материала, имеющая корпус в форме рукава, обеспечивающая сохранность и качество упаковываемой продукции;
- комплексная упаковка («пакет в коробке») – потребительская упаковка, состоящая из коробки, изготавливаемой из картона, и помещенного в нее пакета-вкладыша;
- комбинированный материал – двухслойный или многослойный материал, слои которого не могут быть разделены без утраты функциональных или физических свойств такого материала [4].

Данный вид упаковки один из более распространенных в наше время. В основном, как не смотришь на прилавок в магазине, то разные виды компании представляют именно упаковки из комбинированного материала на основе бумаги и картона. Срок разложения такой упаковки один из самых минимальных: от 5 лет [6]. При том, что материалы, из которых создана данная упаковка являются биоразлагаемыми.

Однако, существует и ряд недостатков. Во время разложения токсичные вещества краски, нанесенной на поверхность упаковки, которая при утилизации, испускает в атмосферу ядовитые газы. Сделанные из комбинированного материала на основе картона и бумаги упаковки являются многослойными, что при переработке является очень сложным разделением их на компоненты. Также этот процесс является долгим и затратным. Бумага и картон, из которых производится упаковка, являются экологическими чистыми, но так как они из сделаны из деревьев, то данный вид ресурса уменьшается в разы.

Выдувная полимерная тара (бутылки, банки, ведерки, канистрочки). Их изготавливают из полиэтилентерефталата или из поликарбоната [5]. Данный вид также является одним из популярных упаковок, которые можно встретить на прилавке в магазине. У пластмассовой бутылки есть один огромный плюс: он подвергается вторичной обработке гораздо больше, чем остальные. И, конечно же, после ее использования она может пригодиться в быту. Это является практически безотходным производством.

Но пластмассовая бутылка имеет ряд отрицательных минусов. Производство является ресурсозатратным (уменьшение бензина). Из-за этого разложение происходит дольше обычного, и при этом испускает в атмосферу токсичные вещества, что отравляет окружающую среду. Эта упаковка является многослойной, так что этот фактор также мешает пластмассе быстрее разложиться в природе в нормальных условиях.

Проанализировав все упаковки, которые, в основном, представлены на рынке, можно сделать вывод, что все из них имеют явные преимущества и недостатки. Нельзя выделить какой-то из них и сказать про него, что он является полностью экологическим. Тем не менее, рекомендуется использовать стекло и сдавать его потом в переработку, так как этот процесс будет оказывать окружающей среде положительный результат. Так как при нем не тратятся такие природ-

ные ресурсы, как нефть или деревья, которые с каждым годом становятся все меньше. Однако, из-за того, что выдувная полимерная тара менее хрупка, чем стекло и также достаточно часто подвергается вторичной переработке, данный вид упаковки также можно порекомендовать к использованию.

Но становится все более известным в обществе упаковка из биоразлагаемых полимеров на основе натурального сырья. Их большим достоинством является способность быстрее разрушаться по сравнению с другими пластиками.

Можно выделить две основные категории биоразлагаемой упаковки:

упаковка, сделанная из полиэтилена с добавлением биоразлагаемых элементов. Она изготавливается путем введения биodeградирующей добавки в традиционное сырье;

упаковка, содержащая 100% биоразлагаемого органического материала (чаще всего из сахарного тростника или кукурузы – экологически безопасный материал) [9].

Это действительно является прорывом в научной области, так как это поможет против всемирного загрязнения в природе. Так как они быстрее разлагаются, так как имеют в своем составе органический материал, который минимально или практически не вредит при утилизации. По сравнению с тем, что представлено сейчас, они могут возглавить рынок экологической упаковки. Они подразделяются на несколько подвидов, каждый из которых имеет свои преимущества перед другими:

– упаковка, созданная из полистирола с крахмалом и целлюлозой; такой материал за 50 дней разлагается на 50%, за 80 дней – практически 100%;

– упаковка из эколина (мело-полиолефиновая упаковка), созданный из полиэтилена или полипропилена с добавлением известняка или доломита;

– упаковка, созданный на основе кукурузы (полностью разлагается, как продукты органического происхождения, и не токсичен при сжигании);

– упаковка из казеина, что является молочным белком и получаемая из молока; такой вид упаковки разрушается за 45 дней [9].

Все, что представлено выше, направлено лишь на один результат: уменьшение загрязнения, которое наблюдается повсеместно. И действительно это уже является одним из путей решения с борьбой упаковочного материала. Каждый из представленных выше упаковок, также имеют свои плюсы и минусы, но они в большой степени минимизируют вред, который наносится природе как при производстве, так и при утилизации.

Все более важным становится проблема экологии, которую необходимо начать решать, чтобы в ближайшем будущем не возникло еще более катастрофических проблем, которые прогнозируются в настоящее время. Научное сообщество сдвинулось с той мертвой точки, которая стояла перед людьми ранее. Люди наконец-то осознали всю серьезность решения этого вопроса, так как столкнулись со своими же изобретениями, которое вредит человеку и природе. Защита экологии в настоящее время является действительно необходимой и важной мерой.

Таким образом, можно сказать, что стеклянная и выдувная полимерная тары наиболее рекомендованы к использованию. Они лучше всего поддаются повторной переработке. Но стекло является достаточно хрупким материалом (может легко треснуть при ударе), в частности из-за этого спрос на него упал и его редко можно увидеть на прилавке в магазине, при этом данная упаковка тяжелее и себестоимость у нее выше, по сравнению с пластмассовой. Все это сказывается на итоговой стоимости. Но если говорить о биоразлагаемых упаковках, то их естественно можно порекомендовать к использованию. Потому что они состоят из материала на основе натурального сырья и разлагаются гораздо быстрее и безопаснее для самой природы. Тем не менее их нельзя наблюдать в магазинах в настоящее время. Помимо того, что ученые разработали новые виды упаковок, необходимо, чтобы государство также принимало участие в этом, путем распространения через социальную рекламу и субсидирования. Тем самым на данный момент самым рекомендованным к использованию является выдувная полимерная тара с ее последующей сдачей на вторичную переработку.

1. Акимова К.В. Динамика развития молочной промышленности в Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dinamika-razvitiya-molochnoy-promyshlennosti-v-rossiyskoy-federatsii>

2. Баранова-Шишкова Л.И., Симпольская К.С. Анализ динамики развития и использования производства стеклотары [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41591531>

3. ГОСТ 10354-82 Пленка полиэтиленовая. Технические условия (с Изменениями N 1, 2, 3, 4, 5)
4. ГОСТ 32736-2020 Упаковка потребительская из комбинированных материалов. Общие технические условия
5. ГОСТ 34534-2019 Упаковка. Бутыли полимерные для пищевых жидкостей. Общие технические условия
6. Кискина А. Биоразлагаемая упаковка: успехи, тенденции, перспективы [Электронный ресурс]. – URL: <https://article.unipack.ru/6075/>
7. Казарова И.Г. Особенности упаковки молока и молочной продукции (с. 157-158) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42961502>
8. Любешкина Е. Обратная сторона упаковки // Наука и жизнь. 2007. №.3 [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/9315/>
9. Совенко Г.А., Строганова Е.А. Биоразлагаемая упаковка – путь к улучшению экологии? [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=30097036>
10. Трейман М.Г. Полиэтилен как отход: химические свойства, состав, способы переработки и утилизации // Молодой учёный. – 2010. – № 1–2 (13), Т. I. – С. 144–145 [Электронный ресурс]. – URL: <https://moluch.ru/archive/13/1080/>
11. Федотова О.Б. Особенности маркировки упаковки из комбинированных материалов для молока и молочной продукции [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21502560>

Рубрика: Демография. Изучение народонаселения

УДК 314.65

АДАПТАЦИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ К УСЛОВИЯМ ПАНДЕМИИ

К.А. Лабунец, Д.Ю. Беликова
бакалавры
Л.В. Салова
научный руководитель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Современные проблемы в мире и экономике способствуют появлению новых методов организации бизнес-процессов и улучшению существующих. Проблема адаптации их на предприятии является актуальным вопросом, стоящим перед руководителем организации. Данная работа содержит теоретические аспекты применения адаптационных мероприятий для бизнес-процессов, как способа развития организации в условиях пандемии на примере торговых компаний г. Владивостока.

Ключевые слова: адаптация, бизнес-процесс, торговая деятельность, пандемия.

ADAPTATION OF BUSINESS PROCESSES OF COMMERCIAL ENTERPRISES TO THE CONDITIONS OF THE PANDEMIC

Adapting business processes of trading enterprises to the pandemic. Modern problems in the world and the economy contribute to the emergence of new methods of organizing business processes and improving existing ones. The problem of adapting them in the enterprise is an urgent issue facing the head of the organization. This work contains theoretical aspects of the application of adaptation measures for business processes, as a way of developing an organization in the context of a pandemic, using the example of trading companies in Vladivostok.

Kewwords: business process, trade, pandemic, adaptation, trading company.

Актуальность данной статьи обусловлена тем, что в период пандемии предприятиям требуется совершенствовать организацию бизнес-процессов для того, чтобы обеспечить безопасность людей и эффективность работы, поэтому появляются новые формы ее ведения.

Цель статьи – рассмотреть адаптацию бизнес-процессов в торговых организациях в период пандемии, на примере торговых предприятий ООО «Битлз» и ООО «Мир Упаковки».

Для достижения поставленной цели выделены следующие задачи:

- рассмотреть сущность понятий процесс, бизнес-процесс и торговая деятельность;
- изучить рынок в данной отрасли в пределах г. Владивостока;
- проанализировать предыдущие и текущие бизнес-процессы торговых компаний;
- отразить результаты изменений бизнес-процессов в период пандемии.

Процесс (от лат. processus – прохождение, продвижение) в широком смысле – последовательная смена в развитии явлений, состояний и изменений; в узком – совокупность последовательных действий для достижения определенных результатов [1].

Понятие «бизнес-процесс» в современном обществе имеет несколько трактовок и сформулировано по-разному. Но все авторы согласны в одном, что бизнес-процесс – это в первую очередь главное свойство процесса деятельности организации. Начиная с исполнителя бизнес-процесса, потребителя и заканчивая процессом приобретения товара.

Бизнес-процесс является объектом управления, так как содержит в себе следующие критерии:

- ресурсы, необходимые для осуществления процессов с установленными критериями;
- средства и способы достижения запланированных результатов и установленных целей;
- методы управления изменениями процессов;
- действия и способы решения в случае возникновения сбоев в процессе работы;
- и другие.

Собственникам и предпринимателям необходимо правильно выстраивать работу бизнес – процессов, так как слабая (неправильная) реализация процессов ведет к ненужным действиям и не дает желаемого результата.

Торговая деятельность – (далее также – торговля) – вид предпринимательской деятельности, связанный с приобретением и продажей товаров [2];

Для реализации торговой деятельности, продажи и правильного хранения продукции существует торговый классификатор, который разделяет товары на продовольственные и непродовольственные.

Продовольственные товары – товары в натуральном, обработанном или переработанном виде, предназначенные для употребления в пищу. Характерной чертой является удовлетворение человеческих потребностей, требуются всегда, поэтому они неэластичны к спросу, цене и количеству.

Непродовольственные товары – товары, не предназначенные для употребления в пищу ни в каком виде, реализуемые с целью удовлетворения разнообразного потребительского спроса, эластичны к спросу, цене и количеству.

Торговая деятельность напрямую зависит от демографических факторов в регионе, таких как: численность населения, платежеспособность и спрос.

Во время пандемии платежеспособность значительно уменьшилась. Это связано с резким введением ограничительных мер, которые пагубно отразились на население. Спрос на продукцию, как продовольственных, так и непродовольственных товаров снизился. Из – за массового сокращения персонала на предприятиях, люди стали больше экономить, тем самым более расчетливо относиться к своим тратам, откладывать и инвестировать на будущее.

Для наглядности рассмотрим динамику населения города Владивостока с 2019 года по 2021 год на рис. 1.

Из диаграммы видно, что с 2019 года наблюдался рост населения г. Владивостока, но после наступления пика эпидемии коронавируса с 2021 года начался спад из-за повышения уровня смертности.

Основными факторами, ограничивающими активность организаций розничной торговли, в 1 квартале 2021 года по-прежнему остаются недостаточный платежеспособный спрос населения и высокий уровень налогов.



Рис. 1. Динамика населения г. Владивосток [3]

Динамику оборота розничной торговли пищевыми продуктами, включая напитки, и табачными изделиями, непродовольственными товарами по месяцам можно рассмотреть на рис. 2.



Рис. 2. Динамика оборота розничной торговли [4]

Исходя из рисунка 2 можно увидеть, что в апреле 2020 года в пик эпидемии коронавируса был резкий спад на непродовольственные товары, но далее был рост до января 2021 года. Опираясь на данные прошлых лет, можно предположить, что с февраля будет следовать рост.

На примере компании ООО «Битлз», занимающейся торговлей непродовольственных товаров, а именно стройматериалами – 90%, спец. одеждой 5%, остальными товарами – 5%, можно рассмотреть эластичность спроса в условиях пандемии. Из – за закрытия границ, люди стали уделять больше времени и средств работе дома и на даче, организуют ремонт и стройки. За счет чего повысился спрос на строительные материалы и спец. одежду.

Адаптация ООО «Битлз» к условиям пандемии происходила в несколько этапов изменения бизнес-процессов. Изменения бизнес-процессов можно рассмотреть в табл. 1.

Изменение бизнес-процессов в период пандемии ООО «Битлз»

Этапы бизнес-процессов	До пандемии	После пандемии
1. Отпуск товара покупателю	Покупатель коммуницирует в офисе с менеджером лично и забирает товар со склада	Покупатель общается с менеджером удаленно через почту и программу AmoCRM, осуществляется доставка с закрытого склада
2. Организация работы склада	Работает 6 кладовщиков, отвечающие за отпуск товара со склада покупателю	Работает 2 кладовщика, отвечающие за отпуск товара со склада водителю
3. Продвижение товара	Организация выставочного зала с товаром	Создание интернет-сайта с товаром

Исходя из таблицы можно сделать вывод, что адаптация к условиям пандемии пошла на пользу торговой компании ООО «Битлз». Поменяв и усовершенствовав методы бизнес – процессов помогло не закрыться в условиях ограничительных мер карантина и добиться повышения спроса на продукцию.

Компания ООО «Мир упаковки», также занимающаяся торговлей непродовольственных товаров, в частности, одноразовой посудой, бытовой и проф. химией и т.д. в условиях пандемии также старалась максимально выстроить бизнес-процессы без существенных потерь.

Во-первых, к сожалению, была сокращена численность работников. В сравнении с 2019 годом, численность персонала в 2020 году значительно сократилась, это видно из табл. 2.

Это связано с резким снижением покупательской способности населения. Уменьшение спроса спровоцировало сокращение штата, это позволило немного снизить расходы компании, что позволило ей развиваться дальше в столь сложное время.

Таблица 2

Динамика численности персонала ООО «Мир упаковки»

2019 год	2020 год	Отклонение, %
329	225	68

Во-вторых, из-за массовых заражений и ограничительных мер, было принято решение о переходе на удаленную работу. Компания перестроила практически все свои бизнес-процессы на работу удаленно. Изменение бизнес-процессов компании ООО «Мир Упаковки» представлено в табл. 3.

Таблица 3

Изменение бизнес-процессов в условиях пандемии ООО «Мир упаковки»

Бизнес-процессы	До пандемии	После пандемии
1. Доставка товаров	Только оптовые заказы	Заказы оптом и розница
2. Реализация товаров	В точках продаж	В точках продаж и на сайте, онлайн
3. Работа с юридическими и физическими лицами	Непосредственно в офисах	В офисах и удаленно, по телефону и через сайт

В связи с тем, что были усилены меры контроля посещения общественных мест, стала наиболее актуальна и популярна, такая услуга, как доставка, что позволило сократить контакты между людьми.

Компания ООО «Мир упаковки» успешно внедрила изменения в свои бизнес-процессы, адаптировалась к тяжелому и сложному периоду, при этом увеличив спрос на свою продукцию.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что компании, занимающиеся торговой деятельностью в условиях эпидемии, смогли с достоинством справиться со всеми трудностями. Повышению спроса во многом способствовали онлайн заказы, т.е. заказы, сделанные через сайт, либо через другие интернет источники бесконтактной коммуникации. По большей части это намного удобнее, быстрее и безопаснее, чем покупки, сделанные напрямую через точки продаж. Руководители данных компаний, смогли подобрать верные решения для сложившейся ситуации, повысить спрос на продукцию, снизить затраты и обеспечить безопасность сотрудников и клиентов.

1. Большой Энциклопедический словарь [Электронный ресурс]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc3p/246322>
2. Информационно-правовая система [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_95629/b819c620a8c698de35861ad4c9d9696ee0c3ee7a/
3. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс]. – URL: <https://primstat.gks.ru/folder/27118>
4. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23457?print=1>

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 331.1

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА ОРГАНИЗАЦИИ РАБОЧИХ МЕСТ

А.С. Левченко

бакалавр

В.В. Куликова

канд. геогр. наук, доцент

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В работе дан анализ организации рабочих мест на примере КГБУСО «Партизанский психоневрологический интернат» (ПНИ). Дана краткая характеристика предприятия и теория организации рабочих мест. Рассмотрено рабочее место работника в должности «Сиделка» и проведена специальная оценка условий труда. Даны предложения по совершенствованию организации рабочих мест и рассчитана социально-экономическая эффективность данных мероприятий.

Ключевые слова: рабочее место, организация, работник, сиделка, фактор, показатель.

ANALYSIS AND EVALUATION OF THE ORGANIZATION OF WORKPLACES

The paper analyzes the organization of workplaces on the example of the KGBUSO «Partisan psycho-neurological boarding school» (PNI). A brief description of the enterprise and the theory of the organization of jobs are given. The workplace of the employee in the position of «Caregiver» was considered and a special assessment of working conditions was carried out. Suggestions for improving the organization of workplaces are given and the socio-economic efficiency of these measures is calculated.

Keywords: workplace, organization, employee, nurse, factor, indicator.

Рабочее место сотрудника в любом учреждении играет определяющую роль в экономической составляющей всего предприятия и всех его структурных подразделений, на которые он подразделяется. Рабочее место сотрудника является материалом для тщательного изучения, что в конечном счете устанавливает принципы определения его сущности, как необходимого компонента основной работы.

Основопологающей целью организации рабочего места является выполнение работы на высоком уровне в установленные сроки на основе использования оборудования, рабочего

времени, применения обоснованных технологий и способов труда, также создания благоприятных условий труда для всех работников, что позволит обеспечить более продолжительное сохранение трудоспособности человека.

В современном управлении персоналом имеет огромное значение эффективная организация рабочих мест штата сотрудников, как основополагающего источника достижения учреждения в области управления.

От персонала и руководства зависит стиль одобряемых решений и действенность применения материально-технических, денежных и других резервов, правильной организации своего рабочего места.

Организация рабочих мест персонала играет одну из особых ролей в структуре учреждения, так как проводится для последующего решения важных организационных и кадровых проблем: проектирования рабочего места персонала, поиска нужных для учреждения сотрудников, осмысленного отбора сотрудников, осуществления оценки осуществляемой работником деятельности (продланной им работы), квалификационной подготовки и переподготовки персонала, организации карьеры работников, в связи с материальным и моральным стимулированием коллектива.

Краевое государственное бюджетное учреждение социального обслуживания «Партизанский психоневрологический интернат» (далее – КГБУСО «Партизанский ПНИ») является социально-медицинским учреждением психоневрологического типа, предназначенного для постоянного, временного (сроком до 6 месяцев) проживания инвалидов 2-ей, 3-ей степени ограничения способности к трудовой деятельности (старше 18-лет), страдающих хроническими психическими заболеваниями. Мощность учреждения 416 мест.

Рассмотрено рабочее место работника в должности «Сиделка», работающей в структурном подразделении учреждения «Социально-трудовая реабилитация и культурно-массовое обслуживание». От деятельности сиделки зависит общее состояние вверенных ей пациентов, их самочувствие, здоровье, качество ухода и профилактика ухудшений состояния здоровья в связи с развитием сопутствующих патологий.

Данный работник ухаживает и помогает в повседневной деятельности лицам, нуждающимся в постороннем уходе: помогает им передвигаться, подняться, переодеться, помогает провести процедуры личной гигиены, принять пищу, меняет постельное белье, убирает прикроватный столик после еды, измеряет основные показатели жизнедеятельности, контролирует прием лекарств, максимальный подъем веса до 10 кг. Рабочая неделя 40 часов.

Специальная оценка условий труда (СОУТ) проводится в КГБУСО «ПНИ» на основании следующих документов:

Федеральный Закон Российской Федерации от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда»;

Приказ Министерства труда России от 24.01.2014 № 33н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, Классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению».

Рекомендации улучшения условий труда, режима труда и отдыха, подбора работников:
 предусмотреть работнику установленные льготы согласно ТК РФ;
 возможность применения труда женщин – да;
 возможность применения труда лиц моложе 18 лет в должности «Сиделка» – нет (согласно СанПиН 2.4.6.2553-09, п. 4.3.);
 возможность применения труда инвалидов в должности «Сиделка» – да (в соответствии с заключением медико-социальной экспертизы).

Фактические и нормативные значения измеряемых параметров отражены в табл. 1.

Таблица 1

Фактические и нормативные значения измеряемых параметров

Показатели определения напряженности трудового процесса	Фактическое значение показателя	Предельно допустимое значение показателя	Класс условий труда
Сенсорные нагрузки:			

Показатели определения напряженности трудового процесса	Фактическое значение показателя	Предельно допустимое значение показателя	Класс условий труда
Плотность сигналов (световых, звуковых) и сообщений в среднем за 1 ч работы, ед.	До 75	Не более 175	1
Число объектов одновременного наблюдения, ед.	До 5	Не более 10	1
Работа с оптическими приборами (% времени смены)	-	Не более 50	-
Нагрузка на голосовой аппарат (суммарное количество часов, наговариваемое за неделю), час	До 16	Не более 20	1
Монотонность нагрузок:			
Число элементов (приемов), необходимых для реализации простого задания или в многократно повторяющихся операциях, ед.	9-6	Более 6	2
Монотонность производственной обстановки (время наблюдения за ходом техпроцесса, в % от времени смены)	Менее 75	Менее 80	1
Особенности проведения СОУТ:			
Количество опасных процедур, выполняемых в течение рабочего дня (смены)	1-5	0	3,1
Количество особо опасных процедур, выполняемых в течение рабочего дня (смены)	1	0	3,1

Результат оценки опасных факторов в соответствии с Приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 24.04.2015г. № 250н, отражен в табл. 2.

Таблица 2

Результат оценки опасных факторов

№ п/п	Наименование опасного фактора (в соответствии с п.2 приказа 250н, прил. 5)	Наличие фактора (+,-)
1	осуществление принудительных мер медицинского характера по решению суда в отношении лиц, страдающих психическими расстройствами и совершивших особо опасные общественные деяния	-
2	оказание психиатрической и иной медицинской помощи лицам с психическими расстройствами и расстройствами поведения, а также непосредственное обслуживание больных с психическими расстройствами и расстройствами поведения, в том числе вызванными употреблением психоактивных веществ	-
3	стресс работников, связанный с постоянным общением с лицами, страдающими расстройствами психики и поведения	-
4	угроза жизни и здоровью работников, связанная с возможным совершением в отношении них противоправных действий со стороны лиц, страдающих психическими расстройствами и расстройствами поведения, которым оказывается соответствующая медицинская помощь или осуществляется их обслуживание	-
5	осуществление постоянного планирования и организации контроля мер безопасности в отношении лиц с психическими расстройствами и расстройствами поведения	-

Заключение: отсутствуют опасные факторы в соответствии с приказом Министерства труда России от 24.04.2015г. № 250н, прил.5, п.2; класс травмоопасности: допустимый.

Последняя специальная оценка условий труда проводилась 03.11.2020 г.

По результатам проведения СОУТ по должности «Сиделка» составлен план мероприятий на 2020-2021 гг. по улучшению качества условий труда, который включает в себя:

- предусмотреть работнику установленные льготы согласно ТК РФ;
- компенсация за работу во вредных условиях труда.

Данные мероприятия по совершенствованию организации рабочих зон персонала дают возможность уменьшить степень заболеваемости сотрудников, так как большая часть работников бывают нетрудоспособны по причине неблагоприятных условий работы.

Таким образом, можно сделать вывод, анализируя и изучая основные аспекты деятельности работника в должности «Сиделка», можно сделать вывод о том, что в этом случае невозможно отделить элементы, определяющие время на выполнение той или иной функции. Специфическая работа не позволяет подсчитать затраты времени на каждый шаг в своей деятельности в отдельности.

Рассмотрим предложения по совершенствованию организации рабочих мест персонала в КГБУСО «Партизанский ПНИ».

Каждое рабочее место персонала имеет свои отличительные особенности, которые связаны с возможностями организации производственного процесса в целом по учреждению, разнообразием форм методов и приемов труда. основополагающая роль принадлежит эффективной и даже комфортной организации рабочих мест и созданию благоприятных условий труда. На работоспособность и поведение человека в той или иной ситуации влияет обстановка, в которой он находится. Правильно организованное рабочее место дает возможность устранить ненужные трудовые действия и непроизводительные расходы энергии человека, высококачественно и с пользой использовать в работе производственную площадь при условии соблюдения безопасных условий работы.

Для удобной и эффективной деятельности рабочий стол должен удовлетворять следующим характеристикам:

- высота стола должна выбираться с учетом возможности сидеть человеку свободно, в удобной позе, при необходимости опираясь на подлокотники стула;
- поверхность рабочего стола должна быть такой, исключающей появление бликов в поле зрения человека;
- рабочий стол должен предусматривать возможность нахождения выдвижных ящичков;
- высота рабочей поверхности стола должна быть в пределах 680–760 мм. Высота поверхности, на которой установлена клавиатура персонального компьютера, должна быть примерно 650 мм. Оптимальная высота рабочего кресла сиденья над уровнем пола должна находиться в пределах 420–550 мм.

Так же для оценки социально-экономической эффективности по совершенствованию организации рабочих мест персонала необходимо разработать некоторые мероприятия. Данные мероприятия и затраты на них представлены в табл. 3.

Таблица 3

Анализ затрат на мероприятия по совершенствованию организации рабочих мест персонала

Мероприятие	Затраты, руб.
Разработка правил внутреннего трудового распорядка для создания нормальных условий труда на рабочих местах и обеспечению безопасности работ	27 000
Разработка примерных требований к оснащенности и организации рабочих мест сотрудников различных категорий	14 000
Разработка методических материалов (памяток) с рекомендациями по уходу и организации рабочего места	10 000
Замена ламп дневного света	13 500
Мониторинг удовлетворенности трудом персонала различных категорий и оценка состояния и оснащенности рабочих мест	21 000
Закупка удовлетворяющего инвентаря	15 000
Итого	100 500

В результате внедрения мероприятий по совершенствованию организации рабочих мест персонала в данном учреждении, планируется, что прибыль за счет увеличения производительности труда и снижения текучести кадров увеличится на 10%. В 2020 году на предприятии выручка от оказанных услуг составила 111 075 руб.

Экономический эффект при внедрении мероприятий рассчитывается по формуле (3):

$$\mathcal{E}_{эф} = ДП_p - З, \quad (3)$$

где $\mathcal{E}_{эф}$ – экономический эффект;

$ДП_p$ – увеличение прибыли;

$З$ – затраты.

Итак, $\mathcal{E}_{эф} = 111\,075 - 100\,500 = 10\,575$ руб.

Полученный результат в организации данных мероприятий говорит о том, что учреждение получит положительный экономический эффект. Все произведенные затраты в будущем окупятся, так как рационально организованное рабочее место приведет к меньшим потерям и эффективному использованию времени, к повышению производительности труда, повышению работоспособности работника. Система организации рабочего места считается показателем организованности всего учреждения, показателей организации труда, так как она характеризует качество и слаженность работы всех служб учреждения.

Можно сделать обобщающий вывод, что организация рабочего места представляет собой основу, который гарантирует эффективное применение оборудования и рабочей силы. Основной целью является обеспечение качественного и эффективного выполнения работы в определенные сроки на основе полного применения оборудования, рабочего времени, использования приемов и методов работы, создания благоприятных условий работы, которые обеспечивают длительное сохранение работоспособности сотрудников.

Рубрика: Проблемы формирования и развития современного потребительского рынка

УДК 33.338

ОТРАСЛЕВОЙ АНАЛИЗ РЫНКА ЮВЕЛИРНЫХ ИЗДЕЛИЙ И ЧАСОВ НА ПРИМЕРЕ ООО «ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ-ПРИМОРЬЕ»

В.А. Леонович
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В современной России актуальной является проблема изменения различных рынков во время пандемии. Наиболее значимой является проблема снижения объёмов производства и сбыта продукции на рынках непродовольственных товаров. Решением данной проблемы должен стать отраслевой анализ рынка ювелирных изделий и часов с выделением его сильных и слабых сторон, а также значительно влияющих факторов.

Ключевые слова: мировая пандемия, Россия, ювелирные украшения, отраслевой анализ, рынок сбыта.

INDUSTRY ANALYSIS OF THE JEWELRY AND WATCH MARKET ON THE EXAMPLE OF LLC «ZOLOTOE VREMYA-PRIMORYE»

In modern Russia, the problem of changes in various markets during the pandemic is relevant. The most significant is the problem of reducing the volume of production and sales of products in the markets of non-food products. The solution to this problem should be an industry analysis of the jewelry and watch market, highlighting its strengths and weaknesses, as well as significantly influencing factors.

Keywords: World pandemic, Russia, jewelry, industry analysis, sales market.

Основной целью данной статьи является выявление текущего состояния рынка ювелирных изделий и часов, а также тенденций его развития.

Задачами данной работы являются:

- выявление текущего состояния рынка ювелирных изделий и часов;
- анализ текущего состояния и выработка тенденций развития рынка;
- адаптация текущей деятельности ООО «Золотое Время-Приморье» под будущие требования рынка.

При написании статьи были использованы такие методы исследования как:

- сравнительный метод исследования;
- статистический метод исследования;
- наблюдение;
- анализ.

По информации Гильдии ювелиров РФ, объединяющей свыше 100 производителей и продавцов, в марте с началом карантина спрос на ювелирные изделия упал на 70%. В то же время стоимость золотых изделий по сравнению с предыдущим годом увеличилась на 8%, средняя цена обручального кольца составила 3633 рубля, средний чек покупок – 3600 рублей. Наибольшей популярностью пользуются серебряные и легковесные золотые изделия.

Основные тенденции развития мирового и российского рынка:

- увеличение доли онлайн-покупок;
- рост требований к изделиям;
- популярность синтетических камней;
- изменение маркетинговых стратегий.

Россияне стали чаще покупать серебряные украшения, нежели золотые. Показательно, что сезонный спрос остается неизменным: пик покупок приходится на новогодние праздники, День святого Валентина, 8 Марта.

Лидеры рынка ювелирных изделий в РФ

Производители:

- Московский ювелирный завод;
- ЮД «Моисейкин»;
- Sokolov;
- Balex Jewellery;
- Завод «Алькор».

Ретейлеры:

- «585 Золотой»;
- «Ювелирторг»;
- Sunlight;
- «Линия любви».

Украшения нередко покупают на маркетплейсах Wildberries, Lamoda, Ozon. Причем крупные площадки имеют возможность продавать товар по цене ниже, чем небольшие специализированные магазины.

К крупнейшим импортерам ювелирных изделий из России относятся в частности:

- Беларусь;
- Казахстан;
- Молдова.

Наиболее востребована за рубежом продукция завода «Русские самоцветы», компании «Адамас», Московского ювелирного завода.

По данным агентства NeoAnalytics, главный поставщик украшений из драгметаллов в РФ – Китай (40% импорта). Немалую долю в нише занимают изделия из Италии, Таиланда.

После подписания правительством постановления о легализации онлайн-торговли ювелирными изделиями в 2019 году эксперты и продавцы продукции выражали надежду на постепенную стабилизацию на рынке, увеличение продаж на 20–25% к 2025 году за счет роста онлайн-покупок.

Однако с началом пандемии коронавирусной инфекции новости ювелирного рынка стали менее оптимистичными. Большинство представителей этой сферы бизнеса уверены, что рынок продолжит стагнировать и переориентируются на массовый сегмент — эконом и средний класс.

Для того, чтобы более детально проанализировать характер конкуренции в этой отрасли и оценить степень влияния каждого фактора, необходимо определить конкурентное давление по пяти направлениям о методике Портера (табл. 1):

- конкуренция между действующими участниками отрасли;
- конкурентное давление со стороны поставщиков;
- конкурентное давление со стороны потребителей;
- вероятность появления новых конкурентов;
- конкуренция со стороны производителей субститутов.

Конкурентное давление по пяти направлениям

Сила	Давление	Тенденция
Конкуренты	-	↑
Поставщики	↓	-
Покупатели	↑	↓
Вероятность появления новых конкурентов	↑	↓
Услуги и товары заменители	-	-

Более подробный разбор каждого пункта:

1. Давление со стороны конкурентов низкое, т.к. участников много и высокие выходные барьеры, несмотря на увеличение отрасли. Характерна тенденция к снижению давления из-за расширения отрасли;

2. Давление поставщиков низкое, т.к. поставщиков много, уникальных условий нет и сменить поставщика легко и не требует больших вложений. Изменений не предвидится;

3. Давление со стороны покупателей высокое: покупатель обладает полной информацией о рынке и сменить поставщика легко.

4. Давление среднее, несмотря на высокие входные барьеры, т.к. эффект обучаемости не самый большой, прибыльность отрасли – средняя. Так как ожидается усиление давления со стороны товаров и услуг заменителей, давление уменьшится;

5. Низкое давление со стороны производителей субститутов, т.к. не имеется большого количества услуг и товаров-заменителей, но наблюдается тенденция усиления давления с развитием технологий. К примеру, стандартные торговые объекты все чаще заменяют интернет-магазинами.

Рассмотрев данные факторы, можно сделать вывод, что в целом имеется некоторый баланс, и общее давление чуть ниже среднего, что делает отрасль достаточно привлекательной и благоприятной для развития организации.

Главным инструментом анализов внешней среды является PESTLE-анализ (табл. 2).

Таблица 2

PEST-анализ ООО «Золотое Время-Приморье»

Факторы	Название	Долгосрочная тенденция	Влияние
P	2. Высокая степень государственного влияния в данной отрасли	→	-
	3. Высокая устойчивость политической власти и существующего правительства	→	+
	4. Вероятность развития военных действий в стране	→	-
E	1. Снижение уровня инфляции	→	+
	2. Снижающаяся ключевая ставка ЦБ	→	+
	3. Высокий уровень скрытой безработицы	→	0
	4. Снижение курса рубля	↓	-
	5. Высокая степень глобализации и открытости экономики	↑	+
S	1. Пандемия коронавируса в мире	→	-
	2. Высокий уровень социальной напряженности населения	→	-
	3. Увеличение продолжительности жизни людей	↑	0
	4. Высокие требования к качеству услуг и сервиса	↑	+
	5. Старение населения в России	↑	-

Факторы	Название	Долгосрочная тенденция	Влияние
Т	1. Высокий уровень внедрения инноваций	↑	+
	2. Высокие темпы роста расходов на исследования и разработки в мире	↑	+
	3. Стремление к развитию и проникновению интернета и мобильных устройств	↑	+
	4. Создание новой системы учета в режиме реального времени от ФНС	↑	+
L	1. Ужесточение налогового законодательства	↑	-
	2. Легализация онл-лайн покупок	↑	+
E	1. Ужесточение требований к предприятиям-добытчикам драгоценных материалов	↑	-

Таким образом, был проведен PEST-анализ, с более подробным описанием каждого фактора и оценкой влияния на ООО «Золотое Время-Приморье».

Следующим этапом в разработке стратегии является проведение SNW-анализа, т.е. определение сильных (S), нейтральных (N) и слабых (W) сторон организации (табл. 3).

Таблица 3

SNW-анализ ООО «Золотое Время-Приморье»

Показатель	S	Направление	N	Направление	W	Направление
Доля рынка	■	↑				
Финансовое положение					■	↑
Уровень маркетинга			■	→		
Известность в организации	■	↑				
Структура затрат (в целом)			■	↑		
Эффективность деятельности рабочего персонала					■	→
Репутация на рынке	■	→				
Отношения с органам власти			■	→		
Уровень лояльности клиентов			■	→		
Соотношение цена/качество			■	→		
Ассортимент: ширина	■	↑				
Ассортимент: глубина	■	↑				
Условия труда					■	↑
Стратегия организации				↑	■	
Организационная структура				→	■	
Конкурентоспособность		→			■	

Следующий шаг в разработке предложений конкурентоспособности предприятия – анализ внутренней среды. Внутренняя среда организации определяет технические и организационные условия работы организации и является результатом управленческих решений. Предприятию необходимо анализировать внутреннюю среду с целью выявления сильных и слабых сторон ее деятельности. Эта необходимость диктуется невозможностью пользования внешними возможностями без наличия определенного внутреннего потенциала. При этом организации необходимо знать свои слабые места, которые могут усугубить внешнюю угрозу и опасность.

Одной из важнейших аналитических задач при разработке стратегии организации является выявление наиболее значимых ключевых факторов успеха. Правильное определение КФУ дает возможность воспользоваться значительным преимуществом перед конкурентами, и наоборот, неправильная оценка факторов успеха ведет к выбору ошибочной стратегии, ведь хорошая стратегия предполагает использование всех ключевых факторов успеха в данной отрасли.

1. Кузнецов, А. А. Процессное управление проектами на предприятии // Менеджмент сегодня. – 2019. – № 3 – С. 206–212
2. Кузьбожев Э.Н., Рябцева И.Ф. Прогресс и производительность труда: монография. – Москва: НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 174 с.
3. Официальный сайт компании «Золотое Время» [Электронный ресурс]. – URL: <http://gt-time.ru> (дата обращения 20.04.2021).

Рубрика: Маркетинг

УДК 339.138

ОСОБЕННОСТИ МАРКЕТИНГОВОГО АНАЛИЗА НА КОММЕРЧЕСКОМ ПРЕДПРИЯТИИ

А.Е. Мамулькина

бакалавр

Ю.Ю. Макиевская

преподаватель Колледжа индустрии моды и красоты

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В настоящий момент маркетинговая деятельность выступает ключевым звеном в создании стратегии развития коммерческого предприятия. Основным инструментом маркетинговой деятельности является маркетинговый анализ – важная составляющая любых бизнес-процессов с момента выхода предприятия на рынок. Именно поэтому необходимо постоянно вести аналитическую работу, исследовать сущность и эффективность применения маркетингового анализа на предприятии.

Ключевые слова: применение маркетинговой деятельности, маркетинговый анализ.

FEATURES OF MARKETING ANALYSIS IN A COMMERCIAL ENTERPRISE

At the moment, marketing activity is a key link in the development of a strategy for the development of a commercial enterprise. The main tool of marketing activities is marketing analysis – an important component of any business processes from the moment a company enters the market. The ultimate goal of this kind of analysis is to develop optimal strategies for the internal and external development of the enterprise. That is why it is necessary to constantly conduct analytical work, to investigate the essence and effectiveness of the application of marketing analysis at the enter-prise.

Keywords: application of marketing activities, marketing analysis.

Актуальность данной статьи обусловлена тем, что в настоящее время важнейшим элементом организации коммерческой деятельности на предприятии является маркетинг, а именно применение маркетинговой деятельности на предприятии. В современных рыночных условиях применения маркетинговой деятельности является необходимым условием для достижения самоокупаемости и самофинансирования предприятия, а также гибкое приспособление к изменяющейся рыночной конъюнктуре.

Каждому предприятию перед тем, как планировать объем производства, формировать производственную мощность, необходимо проводить маркетинговый анализ с целью выяснения следующих обстоятельств: спрос на выпускаемую продукцию, рынки ее сбыта, их емкость, реальных и потенциальных конкурентов, потенциальных покупателей, возможность организовать

производство по конкурентной цене, доступность необходимых материальных ресурсов, наличие кадров необходимой квалификации и т.д. От этого зависят конечные финансовые результаты, воспроизводство капитала, его структура и, как следствие, финансовая устойчивость предприятия.

С помощью маркетинговой деятельности, на основании результатов, получаемых в ходе проведения маркетингового анализа, ведется постоянный поиск новых рынков, потребителей, видов продукции и областей применения традиционной продукции, способных обеспечить предприятию наибольший уровень прибыли. Маркетинг выступает в качестве инструмента регулирования производства и сбыта, ориентируя производственную деятельность предприятия и его структурную политику на рыночный спрос.

Целью данной статьи является исследование сущности и эффективности проведения маркетингового анализа на коммерческом предприятии.

Для достижения данной цели, необходимо решить следующие задачи:

- определить сущность применения маркетинговой деятельности на предприятии;
- рассмотреть теоретические основы маркетингового анализа;
- охарактеризовать эффективность проведения маркетингового анализа на коммерческом предприятии.

Основными методами исследования, применяемыми в данной работе, являлись следующие:

- библиографический (анализ литературы и нормативно-справочных документов);
- структурно-функциональный (выделение этапов применения маркетинговой деятельности на коммерческом предприятии).

Маркетинг – в широком смысле, философия управления, согласно которой разрешение проблем потребителей путем эффективного удовлетворения их запросов, ведет к успеху организации и приносит пользу обществу. Маркетинг – на уровне отдельных субъектов хозяйствования – своеобразная система управления, главными целями которой является ориентированность на производство разнообразных благ и удовлетворение интересов производителей и потребителей посредством: планирования ассортимента и объема выпускаемых продуктов, определения цен, распределения продуктов между выбранными рынками и стимулирования их сбыта [2].

Исходя из целей системы управления маркетингом, нами были выделены следующие этапы применения маркетинговой деятельности на коммерческом предприятии:

Этап первый: исследование существующего рынка, на котором функционирует коммерческое предприятие;

Этап второй: маркетинговый анализ предприятия.

При проведении первого этапа – исследования рынка, следует учитывать, что независимо от его конкретного вида он всегда базируется на трех основных элементах: спросе, предложении и цене. Именно эти элементы должны стать, прежде всего, объектом детального маркетингового анализа. Спрос на рынке всегда выступает как платежеспособная (обеспеченная деньгами) потребность. Противостоящее ему предложение также выражается стоимостной величиной, производной от уровня цен. Спрос и предложение противостоят друг другу на рынке как суммы, находящиеся во взаимном противоречии и вместе с тем предполагающие друг друга. Отношение «спрос-предложение» выступают довольно сложным экономическим образованием.

По завершении исследования существующего рынка, на котором функционирует коммерческое предприятие, проводится второй этап – маркетинговый анализ.

Маркетинговый анализ – вид экономического анализа, интегрированный с системой маркетинговых исследований и направленный на аналитическое обеспечение эффективности маркетинговых решений.

Целью маркетингового анализа является своевременное обеспечение коммерческого предприятия необходимой, точной, достоверной информацией для разработки и применения на практике эффективных маркетинговых решений. Заказчиком маркетингового анализа является маркетинговая служба или непосредственно руководство компании. Для этого анализируется внешняя и внутренняя информация компании, а также информация маркетинговых исследований, как уже говорилось выше, в первую очередь – исследование существующего рынка (анализ спроса и анализ конъюнктуры рынка) [3].

Главные цели, стоящие перед маркетинговым анализом, выделены следующим образом:

- прогноз и оценка развития и состояния рынка;
- определение позиции компании на конкретном рынке и его отдельном сегменте;

- выявление реакции рынка на маркетинговые шаги фирмы и моделирование закономерностей спроса;
- характеристика конкурентоспособности компании, ее экономического и финансово-кредитного потенциала компании;
- выявление и прогнозирование мнений, поведения и предпочтений потребителей;
- обеспечение маркетингового обоснования разработки нового товара, организация его тестирования, оценка конкурентоспособности;
- характеристика действительных и потенциальных дистрибьюторов в соответствии с критериями выбора компании;
- оценка поведения и потенциальных возможностей конкурентов, прогноз их действий;
- оценка вероятности и силы коммерческого риска [1].

Любое коммерческое предприятия при применении инструментов маркетинговой деятельности (проведения маркетингового анализа) выделяет для себя и в дальнейшем формирует собственные цели, определяемые количественными и качественными показателями.

К количественным показателям можно отнести объём продаж, темпы роста прибыли, величину издержек, долю рынка, объём инвестиций.

Качественные показатели выражаются в степени инновационности, внедрении новых технологий, политике ценообразования и организации товародвижения, развитии дилерской сети и др. [1].

В качестве основных задач маркетингового анализа выделим следующие:

- анализ спроса на услуги, товары и работы;
- анализ рынков сбыта продукции компании;
- обоснование и анализ плана услуг, товаров, работ;
- факторный анализ эластичности спроса.
- оценка степени риска невостребованной продукции;
- анализ конкурентоспособности продукции и возможности повышения ее уровня;
- формирование спроса на продукцию компании;
- стимулирование сбыта;
- анализ эффективности производства продукции и ее сбыта [4].

Результаты маркетингового анализа используются для:

- 1) разработки маркетинговой стратегии компании;
- 2) принятия решения о корректировке или изменении маркетинговой стратегии;
- 3) составления краткосрочных планов производственной и маркетинговой деятельности и оценки их выполнения;
- 4) принятия решений по товарам, ценам, поставщикам, потребителям, дистрибьюторам и т.д.
- 5) оценки руководством организации текущего состояния дел

Для повышения эффективности к маркетинговому анализу предъявляют ряд требований: проведение в сжатые сроки, достоверность, полнота, отсутствие абстрактных рекомендаций, четкость и недвусмысленность выводов, их практическая применимость.

Маркетинговый анализ, его результаты и их использование в деятельности коммерческой организации подчинены ряду методологических принципов, накладывающих свой отпечаток на саму процедуру анализа, и обязательные для выполнения при организации, проведении и практическом использовании результатов маркетингового анализа.

Для эффективного проведения маркетингового анализа в качестве основных принципов выделим: научность, комплексность, системность, достоверность, точность, объективность, оперативность, действенность, демократизм, эффективность. Ими следует руководствоваться, проводя маркетинговый анализ.

Систематизируя вышеуказанное, мы сделали вывод, что маркетинговый анализ – важный этап в процессе принятия маркетинговых решений, и управленческих решений в целом, использует большинство аналитических методов, базируется на тех же, что и комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности основных принципах, выполняет часть функций маркетинговых исследований.

Таким образом, целью маркетинговой деятельности предприятия является выработка рекомендаций по формированию и проведению производственно-сбытовой политики предприятия, а также координация деятельности в этой области всех подразделений предприятия.

1. Алексеева А. И., Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. – Москва: КноРус, 2013. – 720 с.

2. Беляевский И. К. Маркетинговое исследование: информация, анализ, прогноз: учеб. пособие. – Москва: Финансы и статистика, 2008. – 320 с.
3. Волкова О. А. Развитие научно-методического инструментария маркетингового анализа и аудита: дис. ...канд. эконом. наук. – Псков, 2010. – 198 с.
4. Романова Л. Е. Анализ хозяйственной деятельности: краткий курс лекций. – Москва: Юрайт-Издат, 2003 г. – 220 с.

Рубрика: Актуальные проблемы рынка

УДК 339.138

ИССЛЕДОВАНИЕ ЦЕЛЕВОГО РЫНКА ТРЕПАНГА И ГРЕБЕШКА В РОССИИ И КНР

Е.Ю. Мастер, А.И. Васильева, П.В. Диакончук

бакалавры

В.В. Жохова

канд. экон. наук, доцент кафедры ММТ

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В настоящее время отсутствует точное представление о потенциальных потребителях трепанга и гребешка в КНР, что препятствует развитию сотрудничества в сфере экспорта морепродуктов Дальнего Востока России с Китаем.

***Ключевые слова:** потенциальные потребители, аквакультура, трепанг и гребешок, ценообразование, потребитель, целевой рынок, КНР.*

RESEARCH OF THE TARGET MARKET OF SEA CUCUMBER AND SCALLOP IN RUSSIA AND CHINA

Currently, there is no accurate understanding of the potential consumers of trepang and scallop in China, which hinders the development of cooperation in the export of seafood from the Russian Far East with China.

***Kewords:** potential consumers, aquaculture, trepang and scallop, pricing, consumer, target market, China.*

Цель, проблема и актуальность исследования

Актуальность исследования: Китай является главным стратегическим партнером Российской Федерации. Дальний Восток играет важнейшую роль в развитии торгово-экономического сотрудничества с КНР, где основными товарами экспорта отмечаются рыба и морепродукты. Более 150 тыс. га российского побережья Японского моря пригодны для «посадки» аквакультуры, которая имеет лучшие свойства для выращивания ценных и востребованных в КНР трепанга и гребешка, определяющие конкурентные преимущества региона в области инвестиций в рыбохозяйственную отрасль.

Проблема: отсутствует точное представление о потребителях трепанга и гребешка в КНР, что препятствует развитию сотрудничества в сфере экспорта морепродуктов российского Дальнего Востока с Китаем.

Цель: провести маркетинговое исследование рынка трепанга и гребешка в КНР по запросу субъектов малого и среднего предпринимательства Приморского края.

Новизна заключается в обосновании результатов кабинетных маркетинговых исследований целевого российского рынка трепанга и гребешка, учитывающих отраслевую особенность потребностей КНР.

Потребитель является важной движущей силой рынка, приобретая продукцию компании, он обеспечивает ей доход. Исследование целевого рынка и потребителей является одним из актуальных направлений в маркетинге.

С помощью кабинетного (вторичного) исследования рынка решаются следующие маркетинговые задачи:

- определяются доли и объем рынка конкретных товаров и услуг;
- выявляются особенности потребительского поведения;
- выявляется уровень удовлетворенности покупателей определенными товарами и услугами;
- выявляются потребительские предпочтения определенных торговых марок и др. [1].

При проведении маркетинговых исследований клиентов можно определить неудовлетворенные потребности покупателей и обнаружить склонности к выбору нового продукта. Выделяются основные направления комплексного анализа потребителей рынка:

1. Маркетинговый анализ потребностей потребителя, которые в настоящее время могут быть не удовлетворены.
2. Маркетинговый анализ ожиданий потребителя, здесь изучаются стандарты обслуживания клиента от приобретения услуги.
3. Исследование восприятия клиента: его ожидания и что надеется он получить, приобретая услугу.
4. Изучение контроля обслуживания: надежность, временная точность и своевременность перевода денежных средств банком клиента.
5. Изучение ключевых потенциальных клиентов.
6. Поддержание постоянных контактов с текущими клиентами путем создания «панели потребителей».
7. Изучение и анализ жалоб потенциальных потребителей [2].

Ценность трепанга и гребешка

Морские продукты являются основными поставщиками белка (до 20%). Белок в рыбной продукции имеет более волокнистую структуру, усваивается несколько труднее, но дает ощущение сытости человеку. Содержание углеводов не более 1%, за исключением мидий (1,9%) и устриц (4,7%), но придает мясу морепродуктов приятный сладковатый привкус. Содержание жира в морепродуктах не более 2%, лидером среди них являются крабы (5%). Морские продукты – идеальный продукт для похудения [3].

В морепродуктах содержатся также минералы и витамины, среди них: группы В (В1, В2, В3 и В12), а также витамины А и D. Морепродукты богаты кальцием, по содержанию железа превосходят даже мясо, содержат фосфор, который необходим для крепких костей и зубов и для эффективного усвоения витаминов группы В, и цинк, который незаменим для заживления ран [7].

На Дальнем Востоке 89 аквакультурных хозяйств выращивают почти 10 тыс. тонн морепродуктов. «На рыбоводных участках Приморского края выращено почти 8 тысяч тонн продукции аквакультуры, где реализовано более 550 тонн, что на 160 тонн больше, чем в 2018 году», – информируют в Департаменте рыбного хозяйства края. На «морских огородах» выращивают гребешок, мидию, устрицы, трепанг и ламинарию, отмечено, гребешок растет 4 года, трепанг – 6 лет [3].

Приходим к выводу: исследуемые морские продукты достаточно полезны для организма различными витаминами и микроэлементами. Также улучшается регенерация клеток и тканей из-за биологически активных веществ, продукты помогают стимулировать процессы нервной системы, а также, их используют в диетологии. Пищевую ценность трепанга и гребешка обеспечивает наличие белка и низкий процент холестерина. Сведения о лекарственной ценности анализируемых продуктов встречаются еще в медицинской литературе XVI века. В Китае данные продукты применялись в лечебных целях со времен династии Мин, они обладали стимулирующим и укрепляющим свойствами

Рынок аквакультурной продукции в России

Осенью 2019 года Россия произвела более 202 тыс. тонн продукции аквакультуры – рыбы и морепродуктов, что на 35,7% больше по сравнению с 2018 годом, сообщает Росрыболовство.

Наибольшая динамика прироста отмечена в ДФО, где объем производства продукции аквакультуры увеличился почти в 3 раза – до 29,4 тыс. тонн. Предприятия Северо-Западного округа нарастили производство на 55 %, до 68,4 тыс. тонн. Лидером по темпам прироста стал Южный округ, где производство увеличилось почти на 20% и составил 61,9 тыс. тонн.

Росрыболовство уточнило, что выращено 10,8 тыс. тонн гребешков, 2,6 тыс. тонн устриц, 2,6 тыс. тонн осетровых, 1,9 тыс. тонн мидий, 1,4 тыс. тонн стерляди. Отмечено, что в 2018 году производство продукции товарной аквакультуры составило около 239 тыс. тонн, что на 8,6%

больше, чем в предыдущем году. Проект стратегии развития отечественного рыбохозяйственного комплекса предусматривает рост данного показателя к 2030 году – до 601 тыс. тонн [4].

Показатели экспорта дальневосточной продукции, трепанга, из России в страны Азиатско-Тихоокеанского региона представлены в табл. 1.

Таблица 1

Экспорт трепанга из России в страны АТР

Экспорт в страны АТР	2019 год	2018 год
Вырос, в %	15	13
Общий экспорт, тонн	22,8	19,9
Стоимость, млн дол	2,4	2,6

Источники: [4, 8]

Следует отметить, в 2018 г. таможи Дальнего Востока оформили на экспорт 1,5 млн тонн рыбы и морепродуктов. Натуральный показатель вырос на 9,3% по сравнению с уровнем предыдущего года. Увеличились и стоимостные объемы поставок – на 28,2%, до 3,2 млрд.[5].

Стоимость гребешка в Российской Федерации представлена на рисунке 1. Цена варьируется от 1050 до 3000 рублей за 1 кг. Динамика статистической стоимости трепанга представлена на рисунке 2 (тыс.долларов США) [10].



Рис. 1. Стоимость гребешка в Российской Федерации за 1 кг в рублях

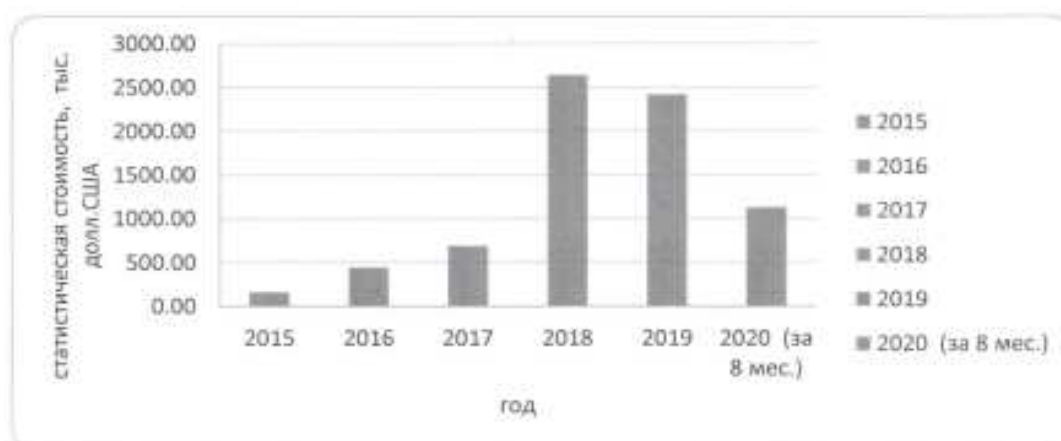


Рис. 2. Статистическая стоимость трепанга в Российской Федерации, тыс.долларов США

Аквакультура, в настоящее время, активно поддерживается государством, в том числе и финансово: предложено льготное кредитование по ПП 1528 (ставка до 5%); с 1 января 2019 года – субсидирование страхования аквакультуры; на региональном уровне – возмещения процентной ставки по кредитам на корма и рыбопосадочный материал, гранты для кооперативов и так далее. Однако, аквакультура государством поддерживается в меньшей степени: на федеральном уровне не предусмотрены субсидии на возмещение прямых затрат – большая часть финансов приходит из региональных бюджетов.

Следует отметить, что аквакультура является видом деятельности по разведению, содержанию и выращиванию рыб, других водных животных, растений и водорослей, осуществляемый под контролем человека с целью получения товарной продукции и пополнения промысловых запасов водных биоресурсов, сохранения их биоразнообразия и рекреации.

При уменьшении объёмов добычи рыбной продукции и увеличении численности населения в странах необходимо насыщать потребительский рынок за счёт развития аквакультуры. Данный сектор экономики активно развивается во многих странах мира. По данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО) на долю выращиваемых биообъектов приходится около 50%. В России данная отрасль пока еще находится на начальном этапе развития, а ее доля в общем объеме производства рыбы составляет лишь не более 4%.

Таблица 2

Стоимость импорта трепанга в КНР за период 2018–2019 гг.

Года	Стоимость импорта трепанга, млн долларов
2018	5,764
2019	14,363

Источник: [5]

В 2019 году производство «морского огурца» в Китае сократилось по сравнению с анализируемыми годами, но импорт исследуемого продукта увеличился на 8,599 млн. долларов США. Компания Далянь Хайяндао (Dalian Haiyangdao), являющаяся «топ-5» всех производителей гребешка в КНР, планирует вложить около 1 млрд рублей в проект по созданию и развитию морской фермы по выращиванию гребешка в Приморском крае [6].

Выводы по исследованию

На Дальнем Востоке после успешного проведения аукционов на акваторию – рыбоводные участки в период в 2017–2018 гг. ощущали «период охлаждения». В течение 2017–2019 года разыграно более 45 тыс. гектар, в настоящее время распределено 68 тыс. гектаров акватории, что составляет примерно 290 участков. Пользователями распределенных участков являются российские 90 компаний, у восьми из них в пользовании находится акватория общей площадью более 1 тыс. гектар. Данные проекты в сфере аквакультуры, как показывают исследования, достаточно прибыльные и могут вызывать огромный интерес со стороны китайских инвесторов. Рост объемов производства аквакультуры на российском Дальнем Востоке напрямую связан с привлечением китайских технологических партнеров в реализуемые проекты.

Нами в ходе исследования отмечено: производство аквакультуры в Китае не растет около 5 лет из-за систематической гибели урожаев молоди у крупнейших производителей. Компания «Далянь Хайяндао» провела ряд аналитических и научно-исследовательских работ по технико-экономическому обоснованию проектов на Дальнем Востоке, и в настоящее время, совместно с АНО АПИ и ФАР, ведет подготовку к участию в аукционах, которые должны состояться после снятия ограничений на очередные лоты акватории. В качестве возможной площадки для проекта рассматривается акватория залива Петра Великого в Приморском крае [9].

1. Методы оценки потребительского спроса. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.elitarium.ru/ocenka_potrebitelskogo_sprosa/

2. Записки маркетолога. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.marketch.ru/marketing_dictionary/marketing_terms_a/analysis_of_consumer/

3. Польза и вред морских гребешков, пищевая ценность, химический состав. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.policlinica2.ru/endokrinologiya/polza-i-vred-morskih-grebeshkov-pishhevaya-tsennost-himicheskij-sostav.html>
4. Агроплощадка страны. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.prod.center/news/tag/2/2860-vbr-morskoi-grebeshok>
5. Портал внешнеэкономической информации. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ved.gov.ru/news/26321.html>
6. Китайская отраслевая информационная сеть. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.chyxx.com/industry/202008/889129.html>
7. Калоризатор. [Электронный ресурс]. – Пищевая ценность трепанга. URL: <https://calorizator.ru/product/sea/trepang-1>
8. Ликинвест морепродукты. Трепанг. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.likinvest.ru/vidy-produktsii/10-moreprodukty/15-trepang>
9. Дальневосточный трепанг. [Электронный ресурс]. – URL: <https://wwf.ru/upload/iblock/555/trepang.pdf>
10. Альянспромснаб. Стоимость рыбной продукции. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.fishnet.ru/>

Рубрика: Региональная и отраслевая экономика

УДК 373

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

И.О. Моисеенко

бакалавр

Е.В. Султанова

канд. социол. наук, преподаватель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Статья посвящена проблемам и перспективам реализации региональных проектов, которые функционируют в Приморском крае и направлены на повышение качества образования на всех уровнях. Перечислены основные направления работы с образовательной системой Приморского края, определены достоинства и недостатки существующих на сегодняшний день региональных образовательных проектов.

Ключевые слова: *региональный проект, образовательный проект, образовательная система, образовательная деятельность, цифровая образовательная среда, социальная активность, патриотическое воспитание.*

REGIONAL PROJECTS IN THE FIELD OF EDUCATION AS A TOOL FOR IMPROVING THE EDUCATION SYSTEM OF PRIMORSKY KRAI

The article is devoted to the problems and prospects for the implementation of regional projects that function in the Primorsky Territory and are aimed at improving the quality of education at all levels. The main directions of work with the educational system of the Primorsky Territory are listed, the advantages and disadvantages of the current regional educational projects are identified.

Keywords: *regional project, educational project, educational system, educational activities, digital educational environment, social activity, patriotic education.*

Актуальность проблемы реализации региональных образовательных проектов в различных субъектах Российской Федерации обусловлена тем, что многие районы, отдаленные от центра, ощущают нехватку государственного управления системой образования, что негативно сказыв-

вается на его качестве и приводит к снижению уровня общего и профессионального образования на региональном уровне.

В рамках национального проекта «Образование» для каждого региона разрабатываются специальные образовательные проекты, которые должны удовлетворять потребности данной местности и корректировать недоработки региональной образовательной системы. Средства для реализации данных проектов выделяются как из федерального, так и их регионального бюджетов [1].

Цель данной статьи – проанализировать региональные проекты в сфере образования как инструмент совершенствования системы образования Приморского края.

Объект исследования – система образования Приморского края.

Предмет исследования – совершенствование системы образования Приморского края посредством реализации региональных проектов.

Для достижения поставленной цели необходимо было решить ряд задач исследования:

1. Охарактеризовать региональную специфику реализации региональных проектов, входящих в общероссийский образовательный проект «Образование».

2. Описать сроки проведения и основные цели реализации региональных образовательных проектов Приморского края.

3. Проанализировать результаты реализации региональных образовательных проектов Приморского края.

На официальном сайте Правительства Приморского края представлены данные о реализации национального проекта «Образование» в данном регионе.

Так, структура реализации национального проекта «Образование» в Приморском крае включает в себя 6 основных региональных проектов, каждый из которых направлен на совершенствование отдельных направлений образовательной деятельности на территории региона.

На реализацию всех региональных программ в рамках национального проекта «Образование» на 2021 год было выделено 1277,61 млн. рублей, причем большая часть средств (857,7 млн.) было выделено из федерального бюджета, а остальные финансовые средства (419,91 млн. рублей) – из регионального [3].

Первый проект, который направлен на повышение конкурентоспособности профессионального образования в Приморском крае, называется «Молодые профессионалы». Сроки реализации данного проекта обозначены так: с 01.01.2019 по 31.12.2024.

В качестве результатов реализации регионального проекта «Молодые профессионалы» выделяются следующие моменты:

1. В Приморском крае внедрена программа профессионального обучения по наиболее востребованным и перспективным профессиям.

2. Обучающиеся по программам СПО в Приморском крае прошли процедуру аттестации в виде демонстрационного экзамена по всем укрупненным группам профессий и специальностей (нарастающий итог).

3. Создана (обновлена) материально-техническая база образовательных организаций Приморского края, реализующих программы среднего профессионального образования (нарастающий итог).

4. В Приморском крае созданы и функционируют Центры опережающей профессиональной подготовки.

Второй проект, который необходимо рассмотреть в рамках данной темы, – это «Успех каждого ребенка». Проект направлен на повышение качества учебной и внеурочной деятельности в образовательных организациях. Сроки реализации данного проекта обозначены так: с 01.11.2018 по 30.12.2024.

В качестве результатов реализации регионального проекта «Успех каждого ребенка» можно назвать следующие моменты:

1. Созданы новые места в образовательных учреждениях Приморского края различных типов для реализации дополнительных общеразвивающих программ всех направленностей (нарастающий итог).

2. Дети Приморского края приняли участие в онлайн-уроках, реализуемых с учетом опыта цикла открытых уроков «Проектория», направленных на раннюю профориентацию.

3. В общеобразовательных организациях сельской местности и малых городов Приморского края обновлена материально-техническая база для занятий детей физической культурой и спортом (нарастающий итог).

4. В Приморском крае созданы и функционируют региональные центры выявления, поддержки и развития способностей и талантов у детей и молодежи (нарастающий итог).

5. Внедрена и функционирует целевая модель развития региональных систем дополнительного образования детей Приморского края (нарастающий итог).

6. Дети Приморского края приняли участие в мероприятиях по профессиональной ориентации в рамках реализации проекта «Билет в будущее» (нарастающий итог).

7. Созданы условия, обеспечивающие доступность дополнительных общеобразовательных программ естественнонаучной и технической направленности для обучающихся, в том числе оснащение детского технопарка «Кванториум».

Третий региональный образовательный проект Приморского края, входящий в состав национального проекта «Образование», – это «Современная школа». Проект направлен на повышение качества образования детей Приморского края. Сроки реализации данного проекта обозначены так: с 01.01.2019 по 31.12.2024.

В качестве результатов реализации регионального проекта «Современная школа» можно назвать следующие моменты:

1. Формирование центров образования естественнонаучной и технической направленности в сельской местности и малых городах Приморского края.

2. Создание новых мест в общеобразовательных организациях сельской местности и малых городах Приморского края (нарастающий итог).

3. Внедрение методики преподавания общеобразовательных дисциплин с учетом профессиональной направленности программ СПО, реализуемых на базе основного общего образования в Приморском крае (нарастающий итог).

4. Обновлена научно-техническая и материальная база преподавания естественнонаучных и технических дисциплин в общеобразовательных учреждениях Приморского края.

5. Сформирована региональная база единой федеральной системы научно-методического сопровождения педагогической работников и управленческих кадров в Приморском крае.

6. Педагоги Приморского края получили возможность повысить уровень профессионального мастерства по дополнительным программам.

Четвертый региональный образовательный проект Приморского края, входящий в состав национального проекта «Образование», – это «Социальная активность». Проект направлен на создание условий для поддержки волонтерства среди жителей Приморского края. Сроки реализации данного проекта обозначены так: с 01.11.2018 по 30.12.2024.

В качестве результатов реализации регионального проекта «Социальная активность» можно назвать следующие моменты:

1. Реализация комплекса мероприятий для студенческой молодежи Приморского края, направленных на формирование и развитие способностей и личностных компетенций для самореализации и профессионального развития [2].

2. Проведение ежегодного форума молодых деятелей культуры и искусств Приморского края «Таврида».

3. Реализация практики поддержки НКО, которые оказывают услуги по проведению мероприятий, направленных на создание условий для вовлечения молодежи в развитие Приморского края.

4. Реализация комплекса мероприятий и проектов, которые направлены на вовлечение молодежи в деятельность молодежных объединений Приморского края.

Пятый региональный образовательный проект Приморского края, входящий в состав национального проекта «Образование», – это «Цифровая образовательная среда». Проект направлен на создание в общеобразовательных учреждениях Приморского края цифровой образовательной среды. Сроки реализации данного проекта обозначены так: с 01.11.2018 по 30.12.2024.

В качестве результатов реализации регионального проекта «Цифровая образовательная среда» можно назвать следующие моменты:

1. Обеспечение образовательных учреждений Приморского края материально-техническими условиями для внедрения цифровой образовательной среды.

2. Создание центров цифрового образования детей Приморского края «IT-клуб».

Шестой региональный образовательный проект Приморского края, входящий в состав национального проекта «Образование», – это «Патриотическое воспитание граждан Российской

Федерации». Проект направлен на формирование условий для патриотического воспитания подростков и молодежи Приморского края. Сроки реализации данного проекта обозначены так: с 01.01.2021 по 31.12.2024 [3].

В качестве результатов реализации регионального проекта «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации» можно назвать следующие моменты:

1. Обеспечение разработки и внедрения рабочих программ воспитания обучающихся обще- и профессиональных образовательных организациях Приморского края (накопительный итог).
2. Обеспечение увеличения численности детей и молодежи в возрасте до 30 лет, вовлеченных в социально активную деятельность через увеличение охвата патриотическими проектами (накопительный итог).
3. Создание условий для развития системы межпоколенческого взаимодействия и обеспечения преемственности поколений, поддержки общественных инициатив и проектов, направленных на гражданское и патриотическое воспитание детей и молодежи (накопительный итог) [4].

Таким образом, на сегодняшний день в Приморском крае ведется активная работа по совершенствованию системы образования, которая осуществляется путем внедрения региональных проектов и программ, входящих в общую федеральную проектную систему «Образование». В данный момент можно говорить об относительной эффективности данных проектов, т.к. многие задачи уже решены, особенно, что касается тех направлений, которые связаны с обеспечением образовательных учреждений сельской местности и малых городов.

1. Протокол № 16 Президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам «Паспорт национального проекта «Образование»» от 24 декабря 2018 года (в действ. ред.) // Консультант Плюс. Информационно-правовой портал. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319308/ (Дата обращения: 24.04.2021)

2. Клячко, Т.Л. Национальный проект «Образование»: преимущества и риски // Киберленка. Научный портал. [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/natsionalnyu-proekt-obrazovanie-preimuschestva-i-riski> (Дата обращения: 25.04.2021)

3. Национальный проект «Образование» // Правительство Приморского края. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.primorsky.ru/regionalnye-proekty/obrazovanie/> (Дата обращения: 23.04.2021)

4/ Ромашин А.С., Султанова Е.В. Реализация региональных направлений национального проекта «Образование» // XXII международная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и молодых исследователей «Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР». – 2020. – С. 406-411.

Рубрика: Формы организации и сотрудничества в экономике

УДК 334.722

СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ИНТЕРЕСОВ СТЕЙКХОЛДЕРОВ В РАМКАХ ВЕРТИКАЛЬНОЙ И ГОРИЗОНТАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ КОМПАНИЙ

О.В. Морозова
аспирант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В работе определяются природа и причины создания стратегических альянсов в системе глобального экономического пространства. Выявляются ключевые преимущества в рамках конкурентного развития компаний относительно данных объединений. Раскрываются ожидания и корпоративный интерес различных групп стейкхолдеров в сфере реализации стратегических альянсов.

Ключевые слова: стратегический альянс, вертикальная интеграция, горизонтальная интеграция, стейкхолдер, инвестор, собственник, конкурентные преимущества.

SYSTEMATIZATION OF STAKEHOLDERS INTERESTS WITHIN THE FRAMEWORK OF VERTICAL AND HORIZONTAL INTEGRATION OF COMPANIES

The work defines the nature and reasons for creating strategic alliances in the system of the global economic space. The key advantages in the framework of competitive development of companies relative to these associations are identified. The expectations and corporate interests of various groups of stakeholders in the implementation of strategic alliances are revealed.

Keywords: *strategic alliance, vertical integration, horizontal integration, stakeholder, investor, owner, competitive advantages.*

Введение. В рамках современного этапа развития мировой экономики в сфере глобализации мирохозяйственных связей важным фактором для эффективного и долгосрочного развития компаний является емкость ее ресурсной базы и объем рыночной ниши [4]. Учитывая происходящие процессы в сфере ужесточения конкурентной борьбы, многие компании рассматривают возможность вертикальной и горизонтальной интеграции с целью обеспечения должного уровня экономической и финансовой безопасности [1]. Одним из таких направлений интеграции является формирование стратегических альянсов. В то же время данные объединения генерируют проблематику в сфере необходимости понимания и учета целевых ориентиров и ожиданий стейкхолдеров организаций, входящих в альянс, что и обуславливает актуальность темы данной работы.

Научная новизна результатов данного исследования заключается в комплексной систематизации интересов ключевых стейкхолдеров в рамках формирования стратегических альянсов (вертикальной и горизонтальной интеграции).

Целью исследования является раскрытие сущности стратегических альянсов как механизма обеспечения конкурентных преимуществ компаний в современных условиях, а также выявление интересов и ожиданий ключевых групп стейкхолдеров при формировании альянсов.

Методы исследования. Методами исследования в рамках данной научной статьи выступили методы эмпирического и теоретического исследования.

Полученные результаты. На сегодняшний день в развитых странах стратегические альянсы получили широкое распространение. Образование большинства современных альянсов в различных отраслях промышленности в России и за рубежом происходило не одномоментно, а постепенно, шаг за шагом. Перенимая наиболее перспективные формы межфирменного сотрудничества для создания собственной конкурентоспособной бизнес-среды, компании все чаще прибегают к формированию стратегических альянсов для обмена потенциалом и накопленным опытом. Так же, в последние годы альянсы привлекают все большее внимание руководителей международного бизнеса. Так, из 377 опрошенных президентов крупнейших компаний мира (с общим объемом продаж свыше 2,3 триллионов долларов США) – 67% указали, что успешно используют стратегические альянсы как инструмент глобального корпоративного роста. Темпы роста альянса, возможность вхождения в него новых участников могут повлиять на успехи в конкурентной борьбе. Отдельные компании стремятся извлекать как текущие, так и долговременные конкурентные преимущества от создания союза. На это же направлена политика всего альянса. Стратегические союзы компаний являются перспективной формой межфирменной кооперации, построенной на обмене, совместном использовании и развитии производств за счет кратковременного по отношению к жизненному циклу фирмы объединения ресурсов компаний [2].

Стратегический альянс – это система партнерских отношений между субъектами хозяйствования, в котором способности, ресурсы и стержневые компетенции фирм объединяются с целью эффективного использования материальных и нематериальных ресурсов, для достижения, в течение определенного времени, единых целей, соблюдения общих интересов стратегического и текущего характера, повышения конкурентного потенциала, распределения рисков, контроля и результатов совместной деятельности между участниками альянса.

Существуют различные точки зрения обоснования причин образования и развития стратегических альянсов. Поскольку определить всю полноту факторов достаточно сложно, выделим ключевые причины, генерирующие необходимость объединения компаний в рамках стратегического альянса [4, 7]:

- низкий уровень финансовой устойчивости и экономической безопасности;
- ограниченность собственных финансовых ресурсов;

- низкий уровень научно-исследовательской и конструкторской деятельности;
- неспособность удовлетворить потребителя в рамках основной деятельности компании;
- необходимость увеличения рыночной ниши;
- низкий уровень конкурентных преимуществ.

Не отрицая возможность такого рода классификации предпосылок, мы придерживаемся мнения авторов, которые ссылаясь на зарубежные исследования, считают, что образование альянсов происходит под воздействием следующих мотивационных причин: стремление к выживанию и повышению конкурентного потенциала. В рамках стратегии конкуренции, применяемой компаниями на рынках, определим несколько аспектов:

Во-первых, существует необходимость в обеспечении конкурентных преимуществ. Данные преимущества могут быть достигнуты за счет более масштабного (значительного) объема производства, что приведет к снижению издержек производства за счет компетенции компании и ее научно-технического потенциала.

Во-вторых, далеко не всегда возможности отдельного предприятия позволяют поставлять на рынок продукцию, отличающуюся от продукции других продавцов, что вызывает необходимость в объединении ресурсов и действий на существующих и потенциальных рынках. Так же, предприятия образуют альянсы для выхода на новые рынки, имея возможность оказывать значительное влияние на характер развития уже существующих рынков [8].

Стремление расширить рынок и за счет этого повысить свой конкурентный потенциал являются предпосылками и формируют необходимость осуществления процессов в сфере объединения отдельных компаний в системе стратегического альянса.

В современных условиях различают два ключевых типа интеграции в системе стратегических объединений:

1. Вертикальная интеграция – предполагает, что компании объединяются в рамках смежных отраслей экономики с целью обеспечения полного цикла производства (предоставления услуги) товара. Данный вид интеграции позволяет компаниям в рамках стратегических альянсов наращивать объем выручки и прибыльности за счет обеспечения полного цикла – от производства первичного сырья до сбыта готовой продукции конечному потребителю. Если вертикальная интеграция не приводит к значительному снижению издержек или повышению конкурентного потенциала компании, она не оправдана стратегически и финансово.

2. Горизонтальная интеграция – предполагает стратегический альянс между компаниями являющимися конкурентами в одной рыночной нише, что предполагает дальнейшее увеличение влияния данного альянса на рынок с целью повышения конечного объема рыночной ниши. Данный вид интеграции позволяет компаниям в рамках стратегических альянсов наращивать объем выручки и прибыльности за счет обеспечения емкостного влияния на рынок и увеличения уровня клиентской базы.

В настоящее время наблюдается существование двух основных концепций управления юридическим лицом, в рамках которых по-разному решается вопрос о необходимости учета лиц, связанных с юридическим лицом и заинтересованных в его деятельности. Согласно американскому подходу интересы организации, по сути, сводятся к интересам ее участников (акционеров). Согласно набирающему популярность европейскому подходу успех организации в долгосрочной перспективе зависит от различных лиц, которые влияют на ее экономическую деятельность. В связи с этим обосновывается концепция о необходимости учета интересов стейкхолдеров при принятии корпоративных решений [3]. В концепции стейкхолдеров (stakeholder concept, stakeholder theory), или теории заинтересованных сторон, рассматривается зависимость действий фирмы от интересов широкого множества заинтересованных сторон, к числу которых относятся потребители, поставщики, акционеры, управляющие, работники и др. При этом каждый из стейкхолдеров имеет определенные права на контроль над фирмой, поэтому концепция предполагает необходимость принятия решений с учетом их интересов [6]. В этой связи, важным элементом в системе формирования стратегических альянсов является понимание и обеспечение интересов и ожиданий (относительно перспектив существования и функционирования данного объединения) ключевых стейкхолдеров, а также понимание степени влияния каждого стейкхолдера на компании, входящие в альянс [7].

В данном контексте, прежде всего, можно выделить следующие две важные группы стейкхолдеров:

– стейкхолдеры-собственники, ожидания которых в рамках реализации концепции стратегического альянса ориентированы на повышение выручки компании и прибыльности в долго-

срочном периоде с целью обеспечения достаточного уровня дивидендной прибыли, финансовой устойчивости и экономической безопасности;

– стейкхолдеры-инвесторы – в большей степени ориентируются на повышение уровня платежеспособности компании в краткосрочном периоде, а также на увеличение объема ликвидных активов в структуре собственности альянса, что обуславливается необходимостью снижения инвестиционных рисков.

В основе теории заинтересованных сторон, лежит идея о том, что для достижения целей стратегического развития и повышения устойчивой репутации, компаниям необходимо принимать во внимание не только интересы и ожидания собственников и инвесторов, но и других стейкхолдеров.

Целесообразно понимать, что в рамках горизонтальной и вертикальной интеграции ключевые группы стейкхолдеров будут иметь различные интересы и ожидания (в том числе, негативные) [3] относительно создания нового стратегического альянса (табл.).

Таблица

Интересы и ожидания групп заинтересованных сторон в рамках стратегических альянсов в сфере горизонтальной и вертикальной интеграции

№ п/п	Группы стейкхолдеров	Горизонтальная интеграция	Вертикальная интеграция
1	Собственники	Увеличение доходности, снижение степени влияния	Увеличение доходности, снижение степени влияния
2	Инвесторы	Повышение рентабельности, увеличение емкости ликвидных активов	Повышение платежеспособности, увеличение емкости ликвидных активов
3	Менеджмент	Увеличение доходов в рамках повышения доходности компании, а также угроза увольнения в рамках оптимизации кадрового персонала	Увеличение доходов в рамках повышения доходности компании и роста ее рыночной капитализации
4	Работники	Увеличение доходов в рамках повышения доходности компании, а также угроза увольнения в рамках оптимизации кадрового персонала	Увеличение доходов в рамках повышения доходности компании и роста ее рыночной капитализации, расширение вариаций карьерного роста
5	Поставщики	Рост доходов в рамках повышения объема заказов	Угроза дальнейшей интеграции, в рамках замещения услуг поставщиков собственными структурными подразделениями
6	Потребители	Угроза роста цены на создаваемый продукт/услугу в рамках потенциальной монополизации	Снижение цены на создаваемый продукт/услугу
7	Кредиторы	Повышение рентабельности, увеличение емкости ликвидных активов	Повышение платежеспособности, увеличение емкости ликвидных активов

Выводы. Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы:

– стратегические альянсы на сегодняшний день являются одной из ключевых форм объединений компаний с целью обеспечения должного уровня экономической безопасности компании в условиях ужесточения конкурентной борьбы на рынке;

– различают вертикальную (объединение происходит в рамках различных отраслей, с целью укрупнения бизнеса и повышения вариативности поступлений финансовых ресурсов) и горизонтальную (объединение происходит между компаниями-конкурентами с целью укрупнения бизнеса и увеличения рыночной доли) интеграцию в системе формирования стратегических альянсов;

– в рамках проведенной систематизации интересов и ожиданий ключевых групп стейкхолдеров относительно горизонтальной и вертикальной интеграции в сфере формирования стратегического альянса были выявлены существенные различия для некоторых групп заинтересованных сторон. Если для инвесторов, собственников и кредиторов не существует принци-

альных различий в базовых интересах и ожиданиях при горизонтальной и вертикальной интеграции, то для менеджмента и работников горизонтальная интеграция несет угрозу потенциального сокращения. Для поставщиков более выгодной является горизонтальная интеграция партнеров, а для потребителей – вертикальная.

1. Адаменко А.А. Конкурентные преимущества международных стратегических альянсов в высокотехнологичных отраслях. – Текст: электронный // Решетневские чтения. – 2017. – №21-2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentnyye-preimuschestva-mezhdunarodnyh-strategicheskikh-alyansov-v-vysokotekhnologichnyh-otraslyah> (дата обращения: 27.04.2020)

2. Гаррет Б., Дюссож П. Стратегические альянсы: пер. с англ. – Москва.: ИНФРА-М, 2002. – 332 с.

3. Ефимов А.В. Стейкхолдерская концепция управления юридическим лицом. – Текст: электронный / А.В. Ефимов // Актуальные проблемы российского права. – 2019. – №5-1 – URL:<https://cyberleninka.ru/article/n/steykholderskaya-kontseptsiya-upravleniya-yuridicheskimi-litsom> (дата обращения: 05.05.2020)

4. Красильникова Е.О. Механизмы регулирования и согласования интересов стейкхолдеров в компании. – Текст: электронный / Е.О. Красильникова // Бизнес-образование в экономике знаний. – 2019. – №2-13. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mehanizmy-regulirovaniya-i-soglasovaniya-interesov-steykholderov-v-kompanii> (дата обращения: 05.05.2020)

5. Петров А.Н. Стратегический менеджмент: учебник для вузов. – Санкт-Петербург: Питер, 2015. – 400 с.

6. Солодухин К.С. Проблемы применения теории заинтересованных сторон в стратегическом управлении организацией. – Текст: электронный / К.С. Солодухин // Проблемы современной экономики. – 2007. – №4-24. – URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=1653> (дата обращения: 05.05.2020)

7. Томашевская Е.Ю. Стратегический альянс как фактор повышения конкурентоспособности образовательного учреждения. – Текст: электронный / Е.Ю. Томашевская // Вестник Донецкого педагогического института. – 2018. – №3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskii-alyans-kak-faktor-povysheniya-konkurentosposobnosti-obrazovatel'nogo-uchrezhdeniya> (дата обращения: 27.04.2020)

8. Тяпкина М.Ф., Винокуров С.И. Комбинация стратегического и стейкхолдерского подходов к развитию интегрировано-диверсифицированной компании пищевой промышленности. – Текст: электронный / М.Ф. Тяпкина, С.И. Винокуров // Baikal Research Journal. – 2016. – №2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kombinatsiya-strategicheskogo-i-steykholderskogo-podhoda-k-razvitiyu-integrirovano-diversifitsirovannoy-kompanii-pischevoy>

Рубрика: Актуальные проблемы учёта, налогообложения и финансов в современной экономике

УДК 338.24.01

МОШЕННИЧЕСТВО С БАНКОВСКИМИ КАРТАМИ, ОЦЕНКА И МЕТОДЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ В РФ

А.И. Мулюкова
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В статье проводится оценка влияния мошенничества с пластиковыми картами на репутацию кредитных организаций Российской Федерации, обобщаются методы противодействия данному виду мошенничества. Сейчас банковские карты являются неотъемлемой частью не только нашей повседневной и рабочей деятельности, но и удобным инструментом в области мошенничества. Многочисленные компании каждый год разрабатывают и вводят новые системы защиты, а представители криминального мира пытаются найти способы, чтобы обойти эту защиту. Тема мошенничества с банковскими картами была и остаётся актуальной на протяжении многих лет.

Мы видим, как суммы краж только растут, а количество людей, что активно пользуются пластиковыми картами, растёт с каждым годом. С уверенностью можно сказать, что банки активно вникают в эту проблему и выделяют крупные финансовые средства на решение данной проблемы, ведь активно реализуются зарплатные проекты, население нашей страны отдаёт своё предпочтение безналичным платежам, а кредиты почти полностью перешли на наши карты вместо выдачи наличных в банке. Значительная часть возникающих проблем в этой сфере сейчас объясняется отсутствием у многих людей элементарных представлений о нормах их финансовой безопасности, поэтому в статье важно рассмотреть самые распространённые способы мошенничества с банковскими картами и выявить основные меры предосторожности от воздействия преступников и связанных с их деятельностью потерь. В отечественной и зарубежной практиках методы противодействия мошенничеству с банковскими картами разрабатываются госструктурами и банками.

Ключевые слова: *мошенничество, рынок пластиковых карт, банковские карты, методы противодействия мошенничеству, способы защиты, основные виды мошенничества с пластиковыми картами.*

INTERNATIONAL MIGRATION IN CONTEMPORARY RUSSIA: FAR EASTERN CONTEXT

The article assesses the impact of fraud with plastic cards on the reputation of credit institutions in the Russian Federation, summarizes the methods of countering this type of fraud. Now bank cards are an integral part not only of our daily and work activities, but also a convenient tool in the field of fraud. Numerous companies each year develop and introduce new protection systems, and representatives of the criminal world are trying to find ways to bypass this protection. The topic of fraud with bank cards has been and remains relevant for many years. We see how the amount of thefts is only growing, and the number of people who actively use plastic cards is growing every year. We can say with confidence that banks are actively delving into this problem and allocate large financial resources to solve this problem, because salary projects are being actively implemented, the population of our country prefers non-cash payments, and loans are almost completely transferred to our cards instead of issuing cash at the bank... A significant part of the emerging problems in this area is now explained by the lack of elementary understanding of the norms of their financial security among many people, so in the article it is important to consider the most common methods of fraud with bank cards and identify the main precautions against the impact of criminals and losses associated with their activities. In domestic and foreign practice, methods of countering fraud with bank cards are developed by government agencies and banks.

Keywords: *fraud, market of plastic cards, bank cards, methods of combating fraud, methods of protection, the main types of fraud with plastic cards.*

Тема, которой посвящена статья актуальна для современной экономики как России, так и мира. Исследования и публикации проводившиеся ранее уже потеряли свою уникальность и значимость.

Целью работы является рассмотрение вопроса мошенничества в РФ и то, как это влияет в целом на методы противодействия.

Для решения поставленной цели нужно рассмотреть и решить следующие вопросы: насколько тема мошенничества сегодня актуальна? Как можно оценить влияние мошенничества на клиентов банков? Какие методы противодействия существуют?

Вид и способы работы банков во всём мире сильно отличаются от того, какими была их деятельность пару десятилетий назад. В прошлое канули многие банковские продукты и методы их продаж. Сегодня мы привыкли по любому возникающему у нас вопросу обращаться к специалисту банка по телефону. Население в целом по-разному адаптировалось к новым реалиям, в связи с чем возникают различные проблемы. Основной проблемой для банковской структуры и клиентов стало то, что пластиковые карты – удобный инструмент в области мошенничества. Важно изучать данную тему для оценки влияния мошенничества с пластиковыми картами на репутацию кредитных организаций РФ и для обобщения методов противодействия этому виду мошенничества. Основываясь на докладах и исследованиях последних лет [9], которые проводились организациями и банками в международных практиках, важно выявить и обобщить методы борьбы со схемами обмана. Важным преимуществом в безналичной оплате является снижение издержек обращения и увеличение прозрачности расчётов. Для всех предприятий, в особенности крупных данный способ выплаты заработной платы очень удобен, потому

что он снижает нагрузку на работу бухгалтерии, пропадает необходимость в оборудовании касс для выдачи средств сотрудникам и больше нет очередей в дни выдачи зарплаты [1] (табл.).

Таблица

Динамика количества платёжных карт, эмитированных кредитными организациями и Банком России, по типам карт (тыс.ед.). (1)

Показатели	Всего банк. карт	Расчётные карты	Кредитные карты
2021 год			
На 1.01.2021	305 623	266 480	39 143
2020 год			
На 1.10.2020	297 346	258 512	38 833
На 1.01.2020	285 832	248 648	37 184
2019 год			
На 1.10.2019	280 284	243 393	36 891
На 1.01.2019	272 604	237 521	35 082

Из данных таблицы видно, что количество пластиковых карт каждый год растёт и это обусловлено изменениями, перечисленными выше. Так как переход на безналичный расчёт произошёл очень быстро и практически незаметно уменьшил объёмы наличных во всём мире, то не каждый смог так же быстро адаптироваться к новым реалиям. Государство безусловно помогало и регулировало денежную ситуацию, как например 54-ФЗ «О применении кассовой техники», согласно данному закону до 1 июля 2019 года онлайн-кассы должны были установить практически все [3]. Безусловно это вызывало затраты на предприятиях, но в связи с последними событиями в Мире, а именно говоря о пандемии стало ясно, что безналичные платежи набирают обороты с ещё большей скоростью чем раньше. За последние пару лет распространением и популярностью финансовой грамотности занялись банки и некоторые структуры, появился и естественный интерес у населения страны. Практически на всех сайтах популярных отечественных и зарубежных банках легко можно найти результаты исследований о мошеннических хищениях с банковских карт. Лаборатория Касперского в своём докладе «Предотвращение мошенничества» [10] даёт статистику о захвате счетов. Эксперты центра экспертизы Роскачества дают рекомендации [6] по рассматриваемой проблеме. Вся работа вышеперечисленных организаций направлена на благо общества и защиты его от мошенников. Почти в трети случаев (28%) людей обирали из-за того, что они сами делились с третьими лицами реквизитами карт и кодами из СМС. Согласно исследованию «Тинькофф» [5], в 2020 году мошенники похищали у россиян за один раз в среднем почти 14 тысяч рублей (рис. 1)



Рис. 1. Средние показания краденых сумм по возрастным группам (2)

Соблюдение некоторых несложных правил поможет минимизировать вероятность того, что реквизиты карт будут украдены. Актуальные рекомендации от экспертов Центра экспертизы Роскачества [6] звучат следующим образом: Первое и самое важное правило – заведите отдельную виртуальную карту. Не стоит использовать в интернете ту карту, на которую вы получаете заработную карту. Перед тем, как ввести свои платёжные данные в интернете, всегда проверяйте, настоящий ли это интернет-магазин, или вы находитесь на фишинговом сайте. Не будет лишним установить лимит дневных трат с карты в настройках мобильного банка (мошенники, если доберутся до карты, не смогут вывести крупную сумму сразу). Не пересылайте в мессенджерах и тем более не выкладывайте в соцсетях свои платёжные реквизиты. Никогда и никому не сообщайте код с оборота карты и одноразовые пароли из СМС, особенно если вам позвонили и представились сотрудниками банка. Информацию о том, как противостоять телефонным и интернет-мошенникам, рекомендуется размещать в приложениях дистанционного банковского обслуживания, на банковских сайтах, в соцсетях, в отделениях кредитных организаций и на экранах банкоматов при переводе или снятии наличных. Кроме того, Центробанк РФ [2] рекомендует организовывать рассылки СМС и сообщать о рисках при звонках клиентов в колл-центр. Банкам так рекомендовано не реже двух раз в год анализировать эффективность работы по предупреждению – отслеживать, как она отражается на динамике переводов без согласия клиентов. Ознакомившись с зарубежными публикациями, можно прийти к выводу, что ситуация во многих странах с банковскими картами схожа, особенно в условиях карантина (рис. 2)

Source: Global Payment Cards Data and Forecasts to 2021 (RBR)

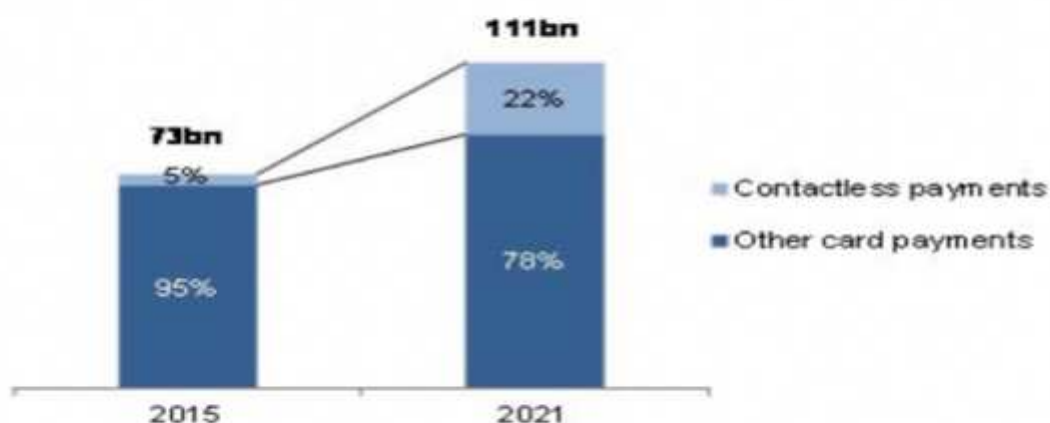


Рис. 2. Глобальные данные по платёжным картам и их прогноз (Бесконтактные платежи и Остальные платежи)

За рубежом банки так же анализируют [8] как орудуют мошенники в их стране и стараются публиковать актуальные данные об их работе, и предупреждать своё население своевременно, чтобы огородить людей от крупных финансовых потерь с их счетов. В I квартале 2020 года объем операций без согласия клиента вырос на 38% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года на фоне двукратного снижения общего объема операций с использованием электронного средства платежа [2]. Наиболее вероятная причина — начало использования дистанционных способов оплаты товаров и услуг той частью населения, которая до введения ограничений в связи с пандемией приобретала и оплачивала их непосредственно в точках продаж. В силу отсутствия необходимого опыта противодействия злоумышленникам эта категория граждан оказалась более уязвимой (рис. 3). По той же причине в II квартале 2020 года наблюдалось дальнейшее увеличение объема операций без согласия клиента (+59%) на фоне роста общего объема операций с использованием электронного средства платежа.

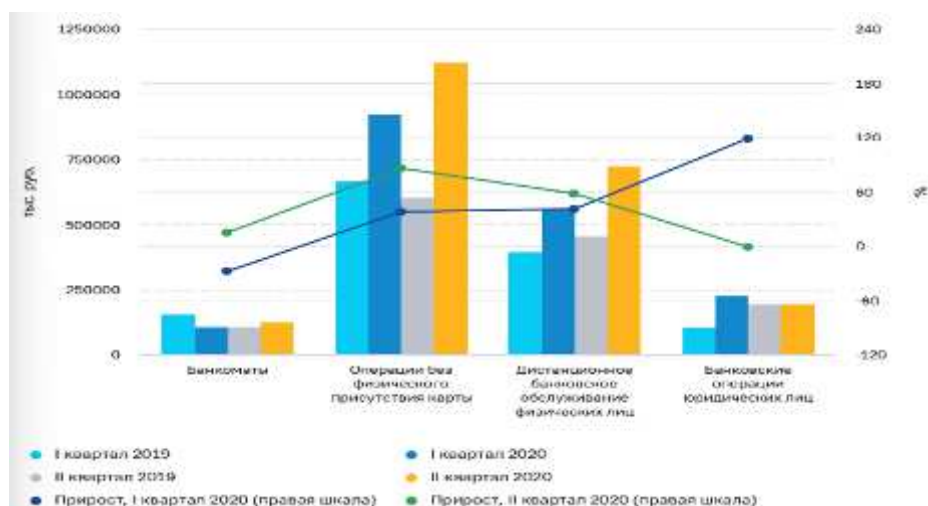


Рис. 3. Объём операций по переводу денежных средств, совершённых без согласия клиентов (тыс. руб.)

Данные, приведённые на рис. 3, с 2020 года публикуются Банком России ежеквартально, что позволяет эффективнее блокировать мошеннические номера.

В заключении хочется сказать, что методы противодействия мошенничеству которые предлагают госструктуры и банки на сегодняшний день действительно помогут обезопасить клиентов банков от хищений денежных средств с их банковских счетов. Но также не стоит забывать, что прогресс никогда не стоит на месте, поэтому хочется отметить, что способы как обезопасить свои финансы будут меняться по мере активности мошеннических действий.

1. Кривошапова С.В., Литвин Е.А. Оценка и способы борьбы с мошенничеством с банковскими картами в России – [Электронный ресурс], 2015 – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=23213322><https://www.elibrary.ru/>
2. URL: <https://www.cbr.ru>
3. URL: <https://www.consultant.ru>
4. URL: <https://www.rbc.ru>
5. URL: <https://www.tinkoff.ru>
6. URL: <https://www.roskachestvo.gov.ru>
7. URL: <https://www.plusworld.ru>
8. URL: <https://www.compassplus.ru>
9. URL: <https://www.pymnts.com>
10. URL: <https://www.kfp.kaspersky.com>

Рубрика: Современное управление: актуальные вопросы, достижения и инновации

УДК 331.1

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ В РАМКАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МБДОУ «ДЕТСКИЙ САД №62» г. НАХОДКА

П.А. Овсянникова
бакалавр

Е.В. Трофименкова
доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В Российской Федерации последние 10 лет наблюдается повышенный интерес общественности к качеству как дошкольного, так и начального образования. Сложившаяся ситуация связана с политикой нашей страны в образовательной сфере, а также модернизацией системы

образования. Дошкольное образование – это фундамент, от которого зависит в 70% будущее ребёнка. В нашей статье мы определили основные проблемы в сфере дошкольного образования и разработали меры развития в этой сфере на примере МБДОУ «Детский сад №62» г. Находка.

Ключевые слова: дошкольное образование, детский сад, образование, учреждение, эффективность

ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE EDUCATION SYSTEM OF THE PRIMORSKY TERRITORY IN THE FRAMEWORK OF THE ACTIVITIES OF THE MBDOU "KINDERGARTEN NO. 62" IN NAKHODKA

In the Russian Federation, over the past 10 years, there has been an increased public interest in the quality of both preschool and primary education. The current situation is connected with the policy of our country in the educational sphere, as well as the modernization of the education system. Preschool education is the foundation on which 70% of the child's future depends. In our article, we identified the main problems in the field of preschool education and worked out development measures in this area using the example of MBDOU "Kindergarten No. 62" in Nakhodka.

Keywords: preschool education, kindergarten, education, institution, efficiency.

Высокий уровень образования, это гарант развития экономики, повышения уровня ВВП, а так же снижения уровня преступности. Нестабильное финансовое положение, пандемия, все это негативно оказывает влияние на финансовую ситуацию в стране, и влечет за собой изменение структуры управления. Важно обеспечить одинаковый доступ к образовательным услугам в независимости от места жительства ребёнка и от финансовых возможностей законных представителей.

Муниципальное дошкольное образовательное учреждение – это тип образовательной организации, реализующей основную общеобразовательную программу дошкольного образования. Оно отвечает за воспитание, обучение и развитие, присмотр, уход и оздоровление детей в возрасте от 2 месяцев до 7 лет, обязано создавать условия для получения государственного и бесплатного дошкольного образования для граждан Российской Федерации [1].

Для того чтобы повысить уровень образовательной системы, в первую очередь требуется усовершенствовать управление дошкольным образовательным учреждением, чтобы внутри такого учреждения была благоприятная атмосфера для формирования личностей с высоким эмоциональным интеллектом и способностью не только к образованию, но и самообразованию.

В конце 2012 года Государственной Думой РФ был принят Федеральный закон № 273 «Об образовании в Российской Федерации». Этот закон вместе с другими нормативно-правовыми актами регламентирует деятельность всех образовательных учреждений РФ от дошкольного до высшего образования и учитывает потребности образовательного процесса с учетом его уровней [6].

Закон гласит, что теперь дошкольное образование стало начальным уровнем (некоторые психологи трактуют, что нулевым) общего образования. Это:

- значительно повысило требования к дошкольным образовательным учреждениям;
 - придало повышенную значимость, и подняла престиж дошкольного образования в глазах общественности;
 - привело к созданию на федеральном уровне новых стандартов дошкольного образования.
- Значимость работы заключается в проведенном анализе управления образовательного учреждения на примере детского сада.

Цели, структура и функции управления муниципальным дошкольным образовательным учреждением исследованы в работах К.Ю. Белой [1], Л.Г. Богуславец [2], С.И. Карпова [5] и других авторов.

Целью нашей работы является исследование процесса развития системы образования в МБДОУ «Детский сад №62» и выработка рекомендаций по его совершенствованию.

Образовательный процесс в наши дни, это коммуникации со всеми отраслями экономики, промышленности здравоохранения.

Образовательная политика – важнейшая составляющая политики государства, инструмент обеспечения фундаментальных прав и свобод личности, повышения темпов социально-экономического и научно-технического развития, гуманизации общества, роста культуры. Об-

разовательная политика устанавливает на основе общественного согласия коренные цели и задачи развития образования, гарантирует их проведение в жизнь путем согласованных действий государства и общества [3].

Управление дошкольным образовательным учреждением – это взаимодействие всех субъектов образовательного процесса, сконцентрированное на обеспечении становления, стабилизации, оптимального функционирования и обязательного развития организации. Целью же управления дошкольным образовательным учреждением выступает ее развитие [4].

Образовательная организация детского сада, являясь педагогической системой, состоит из двух подсистем: управляемой и управляющей [1].

К управляемой подсистеме относятся: учителя, дети, обслуживающий персонал и родители. В управляющую подсистему входят руководитель и его заместители (старший воспитатель, старшая медсестра и другие).

Система управления состоит из взаимосвязанных человеческих отношений: педагогических, медицинских и сервисных.

Менеджмент в детском саду осуществляется благодаря административным, экономическим и социально-психологическим методам. Сегодня, просто невозможно представить функционирование организации, в том числе дошкольного образовательного учреждения, без базовых документов, таких как устав, штатное расписание, положения, правила внутреннего распорядка, должностные инструкции и т. д.

Все эти документы являются организационно-правовой основой деятельности дошкольного образовательного учреждения [3].

Благодаря им реализуется одна из основных функций управления – организационная, в рамках которой, в частности, осуществляется юридическое оформление создания дошкольной образовательной организации, формирование и регулирование деятельности коллегиальных органов дошкольного учреждения.

Образовательное учреждение создано в 1984 году как детский ясли-сад № 62, принадлежащий Дальневосточному Автотранспортному предприятию. Согласно постановлению Главы местного самоуправления г. Находки от 28 марта 1994 года № 2779 детский сад – ясли № 62 передан на баланс Городского отдела народного образования г. Находки. С 09 ноября 2011 года, свидетельство о внесении в ЕГРЮЛ № 003151613, переименовано в муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад общеразвивающего вида № 62» г.Находка сокращенно МБДОУ «Детский сад № 62» г.Находка.

Детский сад реализует следующие задачи:

- сохранение и укрепление физического и психического здоровья, создание условий, обеспечивающих эмоциональное благополучие каждого ребенка;
- обеспечение обогащенного художественно-эстетического, познавательного речевого развития детей, формирование базисных основ личности;
- воспитание и развитие детей с учетом ярко выраженных индивидуальных психических способностей, проявление одаренности в музыкальной и изобразительной деятельности;
- формирование предметно-развивающей среды и условий для обогащения разнообразной художественной деятельности детей;
- создание модели взаимодействия детского сада и семьи в художественно – эстетическом развитии детей.

МБДОУ «Детский сад №62» в своей деятельности руководствуется нормативно-правовыми документами разного уровня: федерального, регионального, муниципального, регламентирующими деятельность, а также внутренними локальными актами, регулирующими деятельность учреждения.

На сегодняшний день управление дошкольным образовательным учреждением не идеально, имеется несколько проблем, которые необходимо улучшить.

Анализируя систему управления Муниципального бюджетного дошкольного образовательного учреждения «Детский сад №62» сделаны следующие выводы:

- отсутствие должного уровня мотивации работников;
- отсутствие дополнительных кружков;
- нехватка финансирования для материальной мотивации персонала.

Руководитель учреждения в своей работе использует современные методы управления. Однако приходится тратить много времени на сбор необходимой информации, выполнение различных экономических расчетов, мониторинга изменений во внутренней и внешней среде,

чтобы гибко воздействовать на внутренние факторы учреждения, на содержание труда работников.

Одной из проблем управленческого труда руководителя ДООУ является накопление и хранение лишней информации на рабочем столе или кабинете, на рабочем столе компьютера. Отсутствие свободного времени часто не дает руководителю возможности систематизировать информацию, что затем приводит к длительным поискам нужного документа.

По этим причинам необходимо совершенствовать систему управления детским садом.

Необходимо добиваться, чтобы информация поступала своевременно, но не была избыточной для руководителя, а также следует выделить вакансию делопроизводителя. Это повысит эффективность обработки информации, принятия управленческих решений. Хотя, с другой стороны, рост и доступность информации позволяет совершенствовать педагогический процесс, появляются новые возможности в управлении.

Поэтому руководителю необходимо оптимизировать информационные потоки и делегировать отдельные вопросы делопроизводителю.

Используя имеющийся в образовательном учреждении интеллектуальный капитал, учреждение сможет расширить свою деятельность по разработке инновационных проектов, развития дополнительных услуг.

Само по себе развитие дополнительных услуг, являясь важнейшей составляющей качества образовательного процесса, делает возможным для МБДОУ «Детский сад № 62» улучшить свое финансовое положение.

Таким образом, для развития и улучшения деятельности МБДОУ «Детский сад №62» в 2021 году предлагается:

- нанять делопроизводителя;
- повысить мотивацию педагогов путем премирования с бюджета предоставления дополнительных услуг;
- создать дополнительные платные образовательные услуги, в которых заинтересованы законные представители воспитанников учреждения.

По нашим расчетам, месячные выплаты делопроизводителю составят: 20000 тыс. руб. Реализация этого предложения позволит повысить эффективность управления МБДОУ.

Третье и самое основное предложение – поиск дополнительных источников финансирования. Один из основных и постоянных источников может стать организация комплекса дополнительных услуг. Занятия будут проводиться в маленьких группах, численностью 8-10 человек, это позволит найти индивидуальный подход к каждому ребенку. Причем занятия будут проходить вовремя, пока ребенок находится на территории детского сада, во второй половине дня, после тихого часа.

Занятия ритмикой и вокалом будут проходить в как в физкультурном, так и в музыкальном залах. Детский сад полностью укомплектован всем необходимым, для проведения таких занятий: фортепьяно, микрофоны, мягкое половое покрытие для проведения растяжек, зеркальные стены, стереогарнитура, музыкальный центр и т.д.

Часть занятий по подготовке к школе будет проходить в игровой форме с применением интерактивных технологий. Что немаловажно, занятия будут проходить в разные дни, и при желании ребенок сможет посещать все три направления занятий.

Для того, чтобы ребенок смог посещать занятия, родителям необходимо заключить дополнительное соглашение к основному договору об оказании платных образовательных услуг. Оплату будет проходить путем перечисления денежных средств на расчетный счет МБОУ.

Общая выручка за учебный год от дополнительных услуг по нашим расчетам составит 967500 руб. Полученные внебюджетные средства будут распределены по правилу 40/60. То есть на заработную плату педагогам – совместителям и стимулирующих сотрудникам детского сада, участвующих в подготовке и проведении занятий (педагогам, уборщицам, другим) направляется 40 процентов всех заработанных средств.

Из оставшихся средств на отчисления на социальные нужды будет направлено 30%, а на развитие детского сада можно будет направить остальные 30 процентов средств.

Если все поставленные задачи удастся решить, то МБДОУ «Детский сад №62» продолжит стабильно развиваться, повысится качество предоставляемых услуг, престиж учреждения возрастет. Использование современных информационных технологий сделает учрежде-

ние более узнаваемым и повысит его престижность, что позволит привлечь дополнительных спонсоров, и даст дополнительный толчок к развитию образовательного учреждения.

1. Белая К.Ю. Система управления дошкольным образовательным учреждением. – Москва: Сфера, 2020. – 165 с.
2. Богуславец Л. Г. Управление качеством дошкольного образования: методическое пособие. – Москва: Сфера, 2019. – 126 с.
3. Бордовский Г.А. Управление качеством образовательного процесса: монография. – Москва: Сфера, 2018. – 169 с.
4. Луковенко Т.Г. Организация мониторинга в управлении качеством образования в МБДОУ «Центр-развития ребенка-детский сад № 167 «Родничок» // Голос и коммуникации в современном мире. – 2020. – С. 167–177.
5. Карпова С.И. Управление МБДОУ: дис. ... д-ра пед.наук: 13.00.01. – Москва, 2019. – 150 с.
6. Об образовании в Российской Федерации: Федеральный закон от 29.12.2012 г. №273-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2012. 31 декабря. № 53. С.57.
7. Трофименкова Е.В. Развитие инновационных технологий в сельскохозяйственных организациях Приморского края // Цифровые технологии – основа современного развития АПК. сборник материалов международной научной конференции. – 2020. – С. 290–295.
8. Пэнфэй Л., Красова Е.В. Современные тенденции развития китайской системы образования // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2012. – № 1 (14). – С. 22–33.

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 339.54

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РАЗВИТИЯ ИНСТИТУТА ТАМОЖЕННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ

В.М. Останина

студент

Е.В. Красова

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

С постоянным увеличением международного товарооборота растет спрос на посреднические услуги в сфере таможенного дела. Таможенные представители занимают особое место в системе взаимоотношений бизнеса и таможни. В данной статье рассмотрены актуальные вопросы и проблемы развития, а также пути совершенствования института таможенного представителя во внешнеэкономической деятельности Дальнего Востока.

Ключевые слова: *таможенный представитель, таможенный брокер, внешнеэкономическая деятельность, таможня, таможенное оформление*

ACTUAL CHALLENGES AND DEVELOPMENT PATHS OF CUSTOMS REPRESENTATIVE INSTITUTION

Due to the constant increase in international trade flows, the demand for customs brokerage services instantly grows. Customs representatives hold a special place in the connection between business and customs. This article focuses on the relevant issues and challenges along with development paths of customs representative institution in foreign economic activity of Russian Far East.

Keywords: *customs representative, customs broker, foreign economic activity, customs, customs clearance.*

Любая организация на территории Евразийского экономического союза, осуществляющая внешнеэкономическую деятельность, в частности на постоянной основе совершающая импортные и/или экспортные операции, сталкивается с процедурой таможенного оформления поставляемых товаров, которая является достаточно трудоемкой и требует специальных знаний в области таможенного законодательства. В связи с этим многие участники внешнеэкономической деятельности предпочитают обращаться к услугам посредников в таможенном оформлении – таможенными представителями, которые обеспечивают правильность заполнения необходимых документов и максимальную быстроту таможенного оформления.

Актуальность темы исследования обусловлена постоянным увеличением спроса на современные качественные посреднические услуги в сфере таможенного дела на фоне активной интеграции России в мировую экономику. Совершенствование системы таможенного администрирования подразумевает развитие практики селективности использования форм таможенного контроля должностными лицами таможенных органов, которая обусловлена экономической результативностью мер по минимизации рисков, применяемых таможенными органами [5].

Целью работы является анализ проблем института таможенного представителя предложение мер по повышению эффективности работы таможенных представителей в современных условиях.

Для достижения цели исследования необходимо выполнить ряд задач:

1. Охарактеризовать и проанализировать деятельность института таможенного представителя как субъекта внешнеэкономической деятельности;
2. Выяснить существующие и потенциальные проблемы института таможенного представителя как субъекта внешнеэкономической деятельности;
3. Определить пути решения проблем и предложить меры по повышению эффективности деятельности института таможенного представителя как субъекта внешнеэкономической деятельности.

В качестве методов исследования для данной статьи использованы следующие общенаучные методы:

1. Анализ нормативно-правовой документации по теме исследования;
2. Изучение и обобщение сведений.

Деятельность таможенных представителей в Российской Федерации регламентируется главой 55 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС). Согласно ТК ЕАЭС, таможенный представитель – это юридическое лицо, совершает от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных лиц таможенные операции на территории государства-члена, таможенным органом которого он включен в реестр таможенных представителей, в соответствии с международными договорами и актами в сфере таможенного регулирования [7].

В силу географического положения и близости стран АТР в Дальневосточном регионе, в частности во Владивостоке, институт таможенного представителя имеет особое значение во взаимоотношениях бизнеса и таможенных органов. Первые упоминания функционирования и развития института таможенного представительства можно найти в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока (РГИА ДВ), где первые документы посреднического делопроизводства в сфере таможенных услуг датируются началом XX века [4].

На сегодняшний день, согласно Реестру таможенных представителей, в Российской Федерации функционирует 1 684 юридических лиц, предоставляющих брокерские услуги в сфере таможенного дела. Среди них 65 юридических лиц зарегистрированы в Приморском крае, 60 – в г. Владивосток [6]. Условие включения в Реестр таможенных представителей, утвержденный Федеральной таможенной службой России, является обязательным для предоставления услуг таможенного представителя.

Таблица демонстрирует динамику показателей внешней торговли Дальнего Востока России в 2018–2020 гг. [1].

Таким образом, в 2019 году можно отметить увеличение товарооборота Дальнего Востока по сравнению с предыдущим годом на 2 766 971,9 млн. долл. или на 8,02%, при этом общий объем экспорта увеличился на 619 302,7 млн. долл. или на 2,20%, импорта – на 2 147 669,3 млн. долл. или на 34,16%. В 2020 году все показатели внешнеэкономической деятельности Дальневосточного региона значительно снизились по сравнению с предыдущим годом в связи с небла-

гоприятной эпидемиологической ситуацией во всем мире и, как следствие, остановкой многих производств, увеличением стоимости морского фрахта, нехваткой грузовых контейнеров для перевозок.

Таблица

Динамика показателей внешней торговли Дальнего Востока в 2018-2020 гг.

Наименование показателя	2018 г.	2019 г.	2020 г.	Отклонение 2019 г. от 2018 г.		Отклонение 2020 г. от 2019 г.	
				Абсолютное	Относительное	Абсолютное	Относительное
Товарооборот, млн долл.	34 487 602,5	37 254 574,4	32 114 425,1	2 766 971,9	8,02%	-5 140 149,3	-13,80%
Экспорт, млн долл.	28 200 102,8	28 819 405,5	24 054 015,3	619 302,7	2,20%	-4 765 390,2	-16,54%
Импорт, млн долл.	6 287 499,7	8 435 169,0	8 060 409,8	2 147 669,3	34,16%	-374 759,2	-4,44%
Сальдо, млн долл.	21 912 603,0	20 384 236,5	15 993 605,5	-1 528 366,5	-6,97%	-4 390 631,0	-21,54%

Несмотря на все факторы, уменьшение общего объема товарооборота на 13,80% не является критическим показателем. Кроме того, современные тенденции указывают на возвращение к прежним, «довирусным» показателям, что свидетельствует о положительных изменениях во внешнеэкономической сфере и увеличение спроса на посреднические услуги в сфере таможенного дела.

Тем не менее, несмотря на карьерные перспективы института таможенного представителя во внешнеэкономической деятельности, можно отметить и ряд проблем и вопросов, с которым сталкивается юридическое лицо, занимающееся посреднической деятельностью в сфере таможенного дела, в процессе взаимодействия с таможенными органами Российской Федерации.

В первую очередь, это проблемы, носящие технический характер [3]. В соответствии с приказом ФТС России от 24 января 2008 г. №52 «О внедрении информационной технологии представления таможенным органам сведений в электронной форме для целей таможенного оформления товаров, в том числе с использованием международной ассоциации сетей «Интернет» в России функционирует система электронного декларирования ЭД-2 –ресурс, позволяющий формализовать и ускорить процедуру таможенного оформления путем предоставления и подачи декларантом декларации на товары (ДТ) и остального пакета документов в таможенные органы в электронном виде с использованием электронной цифровой подписи (ЭЦП).

ЭЦП считается надежным способом защиты электронных документов, однако в последнее время все чаще и чаще появляются технологии, позволяющие найти уязвимость и подделать подпись. Таким образом, одним из важнейших вопросов современного электронного декларирования, которое используют все таможенные представители, является безопасность и надежность технической стороны вопроса. На практике это упирается во многом во внедрение передовых технологий в сферу управления инфраструктурой, государственное финансирование стратегически важных сфер деятельности [2].

С другой стороны, хотя и декларирование товаров в настоящее время проводится в электронном виде, не все вопросы таможенных органов могут быть решены удаленно, и зачастую процесс таможенного оформления значительно затягивается. Например, сертификат происхождения товара формы «А», удостоверяющий страну происхождения того или иного товара и, как следствие, позволяющий применить преференциальные ставки таможенных пошлин, может быть предоставлен декларантом в таможенный орган только в бумажном виде. Кроме того, таможенные органы правомочны запрашивать и другие документы в бумажном виде для подтверждения достоверности электронных копий документов, полученных от декларанта. Данный факт способствует увеличению бумажного документооборота и продолжительности таможенного оформления товаров, что означает и ухудшение репутации для клиентов.

Еще одним негативным фактором, снижающим эффективность деятельности института таможенного представителя, является категорирование таможенными органами участников внешнеэкономической деятельности, в основе которого лежит разработанная ФТС России система управления рисками. Это означает, что организация, осуществляющая крупные объемы декларирования различных товаров, в том числе попадающих под высокие профили риска, может попасть в так называемый «красный коридор», и каждая десятая партия поставляемых товаров будет подвержена таможенному досмотру – процедуре, заключающаяся в проведении осмотра товаров со вскрытием упаковки, грузовых помещений транспортных средств, емкостей, контейнеров, и с удалением примененных к ним таможенных пломб, печатей и пр. Это также означает, что длительность процесса таможенного оформления значительно увеличится. Именно поэтому все таможенные представители стремятся к тому, чтобы быть включенными в «зеленый коридор» для сокращения срока прохождения таможенных формальностей. Перечень требований к участнику внешнеэкономической деятельности для отнесения к низкому уровню риска определен приказом ФТС от 1 декабря 2016 г. №2256 «Об утверждении Порядка автоматизированного определения категории уровня риска участников внешнеэкономической деятельности».

Главой 61 ТК ЕЭАС определен еще один вид юридических лиц, предоставляющих посреднические услуги в таможенном деле – уполномоченные экономические операторы (УЭО) [7]. Как и для таможенных представителей, для УЭО существует ряд условий для включения в специальный Реестр. Однако, если для уполномоченных экономических операторов законодательно устанавливаются определенные благоприятные условия – включение в Реестр УЭО сопровождается получением сертификата, позволяющего получить специальные упрощения, сократить сроки совершения таможенных операций, что позволяет сократить и оптимизировать расходы, связанные с таможенным оформлением, то для таможенных представителей отсутствует возможность получения специальных упрощений и благоприятных условий. На сегодняшний день данный вопрос наиболее актуален в части деятельности института таможенного представителя.

Таким образом, деятельность института таможенного представителя в настоящее время требует решения ряда вопросов, связанных с функционированием таких юридических лиц, в частности вопросов технико-технологического и правового характера.

Необходимость совершенствования деятельности института таможенного представителя обусловлена оптимизацией качества и количества услуг, предоставляемых таможенными представителями [8].

Предполагается, что институт таможенного представителя является посредником между бизнесом и таможенными органами, то есть обособленной независимой саморегулирующейся структурой, однако на практике происходит иное: для осуществления деятельности по посреднической деятельности в сфере таможенного дела юридическому лицу необходимо выполнить ряд условий, предусмотренных законодательством, для включения в Реестр таможенных представителей [7]. Ключевым моментом в данном вопросе является то, что условия, права и обязанности таможенных представителей устанавливают именно таможенные органы, что означает зависимость таможенного представителя от таможенных органов и, как следствие, наличие коррупционной составляющей и возможность развития так называемого в научной литературе «серого брокерства» или «теневого представительства», обусловленного более низкими ценами на услуги.

Основным путем решения данной проблемы является пересмотр и корректировка принципов взаимодействия таможенных представителей с таможенными органами, в частности сужение перечня функций таможенного органа по отношению к таможенным представителям. Целесообразно оставить за ФТС исполнение функций, обеспечивающих правомерность совершения таможенных операций и правильность исчисления таможенных платежей, а для остальных функций ввести саморегулирование юридического лица и систему выборочного контроля таможенных представителей. Это, с одной стороны, позволит сократить коррупционные схемы и повысить прозрачность совершаемых таможенных операций, с другой – сократит ряд издержек таможенных представителей и, как следствие, позволит снизить цены на посреднические услуги и повысить привлекательность для клиентов.

Другим направлением совершенствования деятельности института таможенных представителей является повышение качества предоставляемых услуг за счет повышения квалификации персонала, которое позволит не только повысить имидж и репутацию организации – таможенного представителя, но и увеличить эффективность своей деятельности и попасть в «зеленый коридор».

Важным направлением повышения качества услуг, предоставляемых таможенными представителями, является разделение и делегирование обязанностей. В обязанности таможенного представителя входит совершение от имени иного юридического или физического лица таможенного оформления товаров, что подразумевает под собой ряд функций: сбор необходимой коммерческой документации для оформления электронной декларации на товары (ЭДТ), взаимодействие с клиентами, экспедиторами, транспортными компаниями, контейнерными терминалами по вопросам предоставления требуемых для таможенных органов документов, проведение досмотров, прохождение санитарно-карантинного контроля (СКК), карантинного фитосанитарного контроля (КФК) в отношении товаров различных групп фиториска, проведение отборов проб и образцов для предоставления в сертификационные органы, а также сам процесс заполнения электронной декларации и ее подачи в таможенные органы, и последующего взаимодействия с таможенными органами до выпуска декларации на товары.

Поэтому для юридических лиц, предоставляющих посреднические услуги в сфере таможенного дела, целесообразным направлением совершенствования своей деятельности является разделение функций для увеличения скорости и эффективности работы.

Например, на рисунке представлена организационная структура ООО «Портовый таможенный представитель», подразумевающая разделение обязанностей сотрудников.



Рис. Организационная структура ООО «Портовый таможенный представитель»

Такой вид организационной структуры обеспечивает максимально эффективное взаимодействие таможенного представителя с бизнесом и таможенными органами, так как детально разграничивает обязанности каждого сотрудника и способствует оптимизации времени, затрачиваемого на оформление таможенной декларации.

Таким образом, основные актуальные проблемы функционирования института таможенного представителя связаны, в первую очередь, с несовершенством законодательства, регламентирующего деятельность таможенных представителей, а также рядом технико-технологических проблем, с которыми организация – таможенный представитель может столкнуться в ходе своей деятельности.

Пути разрешения технических проблем в настоящее время активно изучаются, в частности такая наука, как криптоанализ, анализирует возможности фальсификации электронных цифровых подписей (ЭЦП), широко используемых таможенными декларантами, для минимизации уязвимостей и сокращения рисков использования данной технологии в бизнесе.

Проблемы, связанные с несовершенствами законодательной базы, должны решаться комплексно. Так как Таможенный кодекс распространяет свое действие на все страны ЕАЭС, решение вопроса о деятельности института таможенных представителей должно приниматься сообща государствами-членами ЕАЭС для всестороннего анализа сложившейся ситуации.

Помимо внешних факторов, внутренним фактором, от которого напрямую зависит успех той или иной организации – таможенного представителя, является грамотное распределение обязанностей между своими сотрудниками для максимизации эффективности деятельности и сокращения издержек.

1. Внешняя торговля ДФО [Электронный ресурс]. – URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147017> (дата обращения: 08.04.2021).

2. Красова Е.В. Государственное финансирование инноваций в России: динамика и специфика // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2019. – Т. 11. № 1. – С. 47–58.

3. Куроптев Н.Б. Основные проблемы взаимодействия таможенных представителей с таможенными органами // Бюллетень инновационных технологий. – 2020. – №1 (13). – С. 72–77.
- 4 Лаврик Л.А. Становление института таможенных представителей на российском Дальнем Востоке // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2018. – №1 (82). – С. 86–98.
- 5 Латкин А.П., Сотниченко Д.С. Риск-категорирование участников ВЭД для упрощения таможенного оформления // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – № 12. – С. 97–105.
- 6 Реестр таможенных представителей [Электронный ресурс]. – URL: <https://customs.gov.ru/registers/customs-representatives> (дата обращения: 08.04.2021).
- 7 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 08.04.2021).
- 8 Шуклина З.Н. Совершенствование деятельности таможенного представителя на рынке таможенных услуг // Символ науки: Международный научный журнал. – 2016. – №1-1. – С. 229–235.

Рубрика: Современное управление: актуальные вопросы, достижения и инновации

УДК 331.1

РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНОЙ СФЕРЫ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ НА ПРИМЕРЕ МАУК «ДОМ МОЛОДЕЖИ» г. НАХОДКА

В.И. Пархомук
бакалавр

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В настоящее время социально-культурная среда представляется важнейшим сег-ментом развития общества, она представляет собой экономически развитую и абсолютно самостоятельную систему разных учреждений, которые специализируются на предостав-лении услуг и производст-ве специализированной продукции социо-культурной направленности. Развитие данной сферы становится ведущим показателем при переходе индустриальной формы экономики в форму по-стиндустриальную.

Ключевые слова: культура, учреждение, социально-культурная сфера, среда, государст-венная политика, качество, муниципальный.

THE DEVELOPMENT OF THE SOCIO-CULTURAL SPHERE IN THE PRIMORSKY TERRITORY: PROBLEMS AND PROSPECTS ON THE EXAMPLE OF THE MAUK YOUTH HOUSE IN NAKHODKA

Currently, the socio-cultural environment is the most important segment of the development of society, it is an economically developed and completely independent system of various institu-tions that specialize in the pro- vision of services and the production of specialized products of socio-cultural orientation. The development of this sphere becomes the leading indicator in the transition of the industrial form of the economy to the post- industrial form.

Kewwords: culture, institution, socio-cultural sphere, environment, state policy, quality, municipal.

В нашей стране развитие социально – культурной сферы исторически происходило очень быстро: так за период с 1990 по 2000 год процент услуг в ВВП увеличился с 32,7 до 52. Все это обусловлено переходом к рыночной экономике, так торговля стала практически полностью ос-новываться на частной собственности и стремительно выросла. В период с 2015 по 2020 годы этот процент стабильно рос: уже с 57 процентов в 2015 году до 64,2 в 2019 году, в 2020 году он снизился до 63,0 [1].

Вопросы структуры и подразделения социально – культурной среды осязаемы во многих исследованиях ученых. Но часть ученых рассматривает данную сферу слишком в узком аспекте, вторая часть в очень широком, когда многие исследователи предметом изучения ставят конкретизированные векторы развития социально-культурной работы.

Значимость работы выводы о перспективах развития МАУК «Дом молодежи» г. Находки и разработанные мероприятия могут быть использованы при планировании деятельности других учреждений культуры.

Объект исследования: государственная политика в сфере образования.

Предмет исследования: деятельность муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения «Средняя общеобразовательная школа №24» Партизанского городского округа.

Цель статьи выявление проблем МАУК «Дом Молодежи» города Находка как компонента социо – культурной сферы Находкинского городского округа и выработка рекомендаций по его совершенствованию.

Творческая деятельность – это создание культурных ценностей и их интерпретация. Неразрывную связь с культурной деятельностью имеет человек, который создает или интерпретирует эти ценности.

Для проведения активного досуга создаются клубы по интересам и кружки, где разные люди развивают свои творческие способности: занимаются танцами, рукоделием, спортом, музыкой, пением, рисованием. Так, сейчас много открывают разные арт – клубы, где люди получают возможность научиться плести из бумаги, делать подделки из фетра, шерсти, создавать песочные картины, валять рисунки из шерсти, создавать витражи, коллаж, делать декупаж из салфеток, учатся компьютерной графике или декорирование вещей (аз, бутылок и т.д.). Культурное развитие гражданина в проведении такого досуга предполагает экстероризацию полученных результатов такой деятельности [1].

В качестве особых модных направлений по развитию активного культурного досуга в культурной среде отметим многочисленные фитнес – клубы, предоставляющие своим клиентам оздоровительные и спортивные услуги. В фитнес – клубах все желающие посетители могут проводить активно свое свободное время и восстанавливать физические силы и духовные.

В итоге, культурная работа это один из самых важных структурных элементов организации нашего общества. Именно через культурный досуг формируется человек как активный, культурно развитый и творчески активный, поддерживается его качественное моральное и физическое состояние и все это позволяет человеку провести его свободное от работы время более активно и с большой пользой [2].

В культуре большая роль принадлежит профессионально-творческим организациям (союзам писателей, театральным деятелей, кинематографистов и др.), которые объединяют и направляют творческую деятельность многочисленных некоммерческих организаций культуры и искусства. Министерство культуры и массовых коммуникаций является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере культуры, искусства, историко-культурного наследия и кинематографии, средств массовой информации и массовых коммуникаций, архивного дела и по вопросам межнациональных отношений [3].

В Приморском крае уделяется большое внимание развитию классических и академических направлений искусства, открыта сцена Мариинского театра, планируется открытие филиалов крупнейших музеев Российской Федерации (Эрмитажа, Русского музея и Третьяковской галереи), действует ряд высших учебных заведений в сфере искусства и дизайна. В Приморском крае работает 17 музеев, подведомственных Минкультуры России, что составляет 9% от музеев в ДФО. В регионе функционируют 5 театров, подведомственных Минкультуры России – 16,7% от общего числа театров в ДФО.

Приморский край должен стать культурным инновационно-творческим центром ДФО, местом проведения международных коммерческих выставок по различным направлениям искусства и дизайна, стать привлекательным местом для жизни и работы творческих слоев населения [4].

Последняя редакция от 8 января 2021 года Постановления Правительства РФ №317 от 15.04.2014 утверждает государственную программу «Развитие культуры». Эта программа подразумевает реализацию стратегической роли культуры как духовно-нравственного основания для формирования гармонично развитой личности, укрепления единства российского общества и российской гражданской идентичности, повышение востребованности услуг организаций культуры и цифровых ресурсов в сфере культуры.

Программа включает ряд подпрограмм:

- подпрограмма «Наследие»;
- подпрограмма «Искусство»;
- подпрограмма «Туризм»
- подпрограмма «Обеспечение условий реализации государственной программы» [5].

Постановление Администрации Находкинского городского округа Приморского края №1442 от 13 августа 2018 года утверждает муниципальную программу «Развитие культуры в Находкинском городском округе на 2019-2023 гг.» [6]. Программа предполагает создание условий для дальнейшего развития сферы культуры и искусства, сохранение и приумножение культурного наследия Находкинского городского округа.

В Находке требует оснащения и укрепления материально-техническая база организаций культуры.

На проведение ремонтов, приобретение оборудования, музыкальных инструментов, расширение фондохранилища музейно-выставочного центра, пополнение библиотечных фондов в рамках Программы «Развитие культуры в Находкинском городском округе на 2019–2023 гг.» предполагается направить финансы в размере 169 345,00 тысяч рублей.

Отдельным направлением выступают мероприятия по исполнению предписаний, связанных с обеспечением антитеррористической и противопожарной защищенности организаций культуры. Общая сумма необходимая на устранение замечаний согласно Программе составит 16 626,00 тысяч рублей.

Развитие библиотечной отрасли неразрывно связано с автоматизацией библиотечных процессов и внедрением новых технологий. Для осуществления максимально быстрого и полного доступа к информации необходимо внедрить RFID- технологии, которые увеличат скорость работы с библиотечными фондами улучшат уровень обслуживания читателей.

Не менее важными вопросами для функционирования городских библиотек так и остался проблемный вопрос по комплектованию библиотечного фонда новыми книгами и электронными журналами [4]. По стандартам международной федерации библиотечных учреждений и ассоциаций, объемы поступлений новых изданий каждый год должны составить не меньше чем 250 экземпляров на каждые 1000 проживающих в этом районе.

Исполнение утвержденного норматива должно быть обеспечено финансированием с постепенным увеличением средств, направляемых на пополнение фондов библиотек.

Вопрос по обновлению и сохранению книжного фонда актуален для наших музеев. Пополнение фондов российских музеев напрямую связано с реализацией государственной культурной политики по сохранению культурного наследия. На сегодняшний день в фонды музея и картинной галереи «Вернисаж» поступает ограниченное количество экспонатов.

С целью обеспечения сохранности объектов культурного наследия планируется проводить планомерную работу по оформлению охранных зон на конкретный объект культурного наследия, который находится в собственности муниципалитета. По предварительным расчетам, сумма затрат на оформление охранных зон составит 3 000,00 тысяч рублей.

Ведущие коллективы и одаренные учащиеся организаций культуры регулярно занимают призовые места на престижных конкурсах и формируют положительный имидж НГО. Необходимо системно оказывать поддержку по направлению персонала на обучение и участие учащихся в конкурсах различного уровня [2].

Отдельным блоком в программе выступают мероприятия по реализации государственной культурной политики на территории НГО, которые направлены на:

- проведение культурно-массовых мероприятий к государственным праздникам, всероссийским акциям, памятным датам, юбилеям учреждений, а так же мероприятий, направленных на воспитание патриотизма, семейных традиционных ценностей, гармонизацию межнациональных отношений и популяризацию объектов культурного наследия;
- создание условий для формирования условий гармоничного развития граждан;
- сохранение объектов культурного наследия.

Реализация вышеуказанных направлений будет способствовать росту культурного потенциала граждан, произойдет обеспечение полного доступа людей к историческим ценностям, участие в городской культурной жизни, формированию духовно-нравственного общества и раскрытию потенциала каждой личности.

МАУК «Дом молодежи» Находкинского городского округа находится в специально построенном помещении и имеет юридический адрес: 692918, Приморский край, город Находка,

улица Дзержинского. Люди посещают «Клуб пожилых людей «Ностальгия». Из молодежи же предпочтение отдается студии современного танца «Эста». В Доме молодежи имеются клубы для разных возрастов, но все же ориентирован он на молодежь разного возраста.

Показатели свидетельствуют об ухудшении экономической ситуации МАУК «Дом молодежи». Главной причиной ухудшения финансового состояния является рост расходов и снижение суммы чистой прибыли.

В социокультурной сфере России на сегодняшний день есть ключевые проблемы:

- низкая оценка социумом;
- однообразие культурного потребления;
- утрата региональной идентичности.

Другой важной проблемой Дома молодежи является кадровая проблема – молодые специалисты не спешат идти сюда по причине низкой заработной платы. Отсутствие достойного жилья и соответствующих условий труда дополняют слабый престиж профессии работника культуры.

В результате опроса, проведенного Администрацией Находкинского городского округа удалось выявить основные проблемы, которые беспокоят посетителей при визите МАУК «Дом молодежи».

– не хватает концертов оркестра, спектаклей театра, тематических мероприятий серьезных, а не только развлекательных мероприятий;

- в зрительном зале жарко;
- не хватает кружков английского языка для детей 5-6 лет;
- мало персонала;
- мало вокальных коллективов;
- мало света на втором этаже;
- мало туалетов;

- не хватает кружков кружок психологии;
- нужно модернизировать холл, зал ожидания, добавить мест для отдыха, входную зону;
- не хватает секций для самых маленьких;
- пенсионеры его тоже посещают «Дом молодежи», предлагается ввести скидку пенсионерам на билеты в театр «Рампа» и на концерты.

Согласно национальному проекту «Культура» МАУК «Дом молодежи» может получить субсидии на поддержку отрасли культуры, которые помогут повысить финансовую обеспеченность организации.

Также предлагается решить следующие основные проблемы которые беспокоят посетителей при визите МАУК «Дом молодежи».

1. Так, много посетителей в результате опроса отмечали, что в зрительном зале жарко, то предлагается закупить специальные климат системы в размере 3 штук.

2. Открыть кружок английского языка для детей 5-6 лет.

3. Отмечается посетителями, что мало света на втором этаже – значит нужно закупить специальные светильники.

4. Ввести скидку для пенсионеров, посещающих «Дом молодежи» на билеты в театр «Рампа» в размере 3%. Финансирование – за счет субсидии из муниципального бюджета.

Предлагается запустить в «Доме молодежи» кружок театрального творчества для малышей.

Климат системы и светильники предлагается закупить в рамках федеральной программы «Культура». Скидка для пенсионеров за счет субсидии из муниципального бюджета.

Кружки будут работать на самоокупаемости.

Реализация предложенных мер позволит в полной мере раскрыть потенциал Дома культуры как культурно-досугового и просветительского центра с привлекательным обликом для посетителей всех возрастных и социальных групп, пробудить общественную активность и развить в них интерес к самореализации, познанию, коллективному досугу, здоровому образу жизни; будет способствовать росту гражданского самосознания, причастности к культурно-историческим традициям, повышению культурного статуса города, воспитанию у населения чувства патриотизма и любви к малой родине, что соответствует стратегическим задачам в области государственной культурной политики. Это все в будущем откроет перспективы дальнейшего развития.

1. Подаева Н.Г., Подаев М.В. Менеджмент специальных событий в сфере культуры: Учебное пособие. – Санкт Петербург: Планета Музыки, 2017. – 384 с.

2. Поливаев О.И., Костиков О.М., Ведринский О.С. Менеджмент в сфере культуры: учебное пособие. – Санкт Петербург Планета Музыки, 2019. – 544 с.
3. Тульчинский Г.Л., Шекова Е.Л. Менеджмент в сфере культуры: учеб. пособие. – Санкт Петербург: Планета Музыки, 2018. – 544 с.
4. Филиппов С.С. Менеджмент в сфере физической культуры и спорта: учеб. пособие. – Москва: Советский спорт, 2018. – 240 с.
5. Шекова, Е.Л., Тульчинский Г.Л., Евланов В.Н. и др. Менеджмент и маркетинг в сфере культуры. Практикум: учеб. пособие. – Санкт Петербург: Планета Музыки, 2019. – 160 с.
6. Программа «Развитие культуры в Находкинском городском округе на 2019–2023 гг.» // Официальный интернет-портал правовой информации. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2021).

Рубрика: Тенденции и перспективы развития маркетинга и логистики в коммерческой деятельности

УДК 339.13

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ПОНЯТИЮ «ИМИДЖ ТЕРРИТОРИИ»

Г.А. Петрова

аспирант

А.А. Исаев

д-р экон. наук, профессор кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье анализируются существующие теоретические подходы к понятию «имидж территории», в частности, проведено исследование публикаций в научных источниках за последние 20 лет. Предложена авторская терминологическая классификация подходов к определению понятия «имидж территории», основанная на выявлении ключевых идентификаторов терминологического аппарата отечественных исследователей.

Ключевые слова: *имидж территории, научные подходы, терминологический анализ, комплексный образ, сформированное представление о территории.*

CONCEPTUAL APPROACHES TO THE CONCEPT OF "TERRITORY IMAGE"

The article analyzes the existing theoretical approaches to the concept of "territory image", in particular, a study of publications in scientific sources over the past 20 years has been conducted. The author's terminological classification of approaches to the concept "territory image" definition, based on the key identifier identification for the terminological apparatus among the domestic researchers, is proposed.

Keywords: *the image of the territory, scientific approaches, terminological analysis, a complex image, a formed idea of the territory.*

Исследование трактовки понятия «имидж территории» в научных источниках показало, что на данный момент не сложилось единой трактовки дефиниции. Однако, стоит отметить, что наблюдается тенденция к формированию двух подходов у исследователей в зависимости от того, с точки зрения какого научного контекста рассматривается понятие: с позиции маркетингового подхода [1], политической психологии [2], даже как результат индивидуального внутреннего освоения – интериоризации [3].

Авторами проанализированы отечественные публикации за последние 20 лет и сформирована терминологическая классификация, представленная на рис.

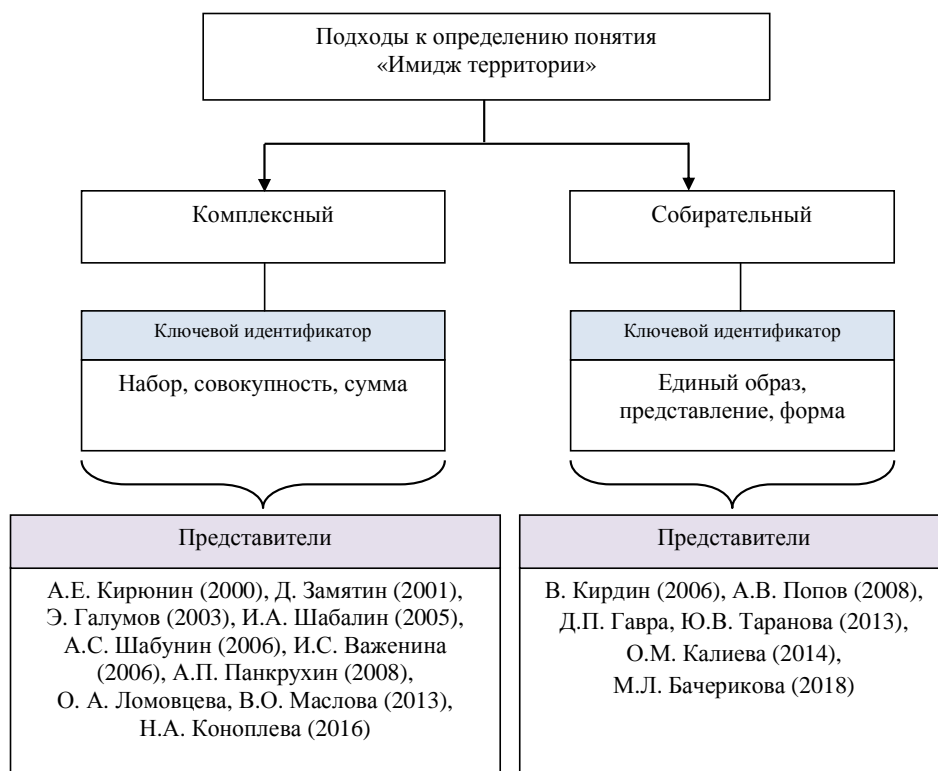


Рис. Терминологическая классификация подходов к определению понятия «Имидж территории»

Согласно предложенной классификации, можно выделить комплексный подход, представители которого идентифицируют имидж территории с использованием компилятивного механизма, где ключевыми идентификаторами термина являются: набор, совокупность, сумма. Представители собирательного подхода формируют определение на таких идентификаторах как: единый образ, представление.

Подробный перечень двух подходов исследователей, с выделением ключевых идентификаторов дефиниции «имидж территории» и элементов причинно-следственной связи с индикатором, представленные в табл.

Таблица

Анализ подходов к понятию «Имидж территории» в научных источниках

Комплексный подход		Собирательный подход	
Автор	Ключевой идентификатор	Автор	Ключевой идентификатор
А.Е. Кирюнин	индивидуальный комплекс ассоциативных представлений	В. Кирдин	представление о своеобразии и специфике территории
Д. Замятин	совокупность образов	А.В. Попов	представление об основных приоритетах внешней и внутренней политики территории
Э. Галумов	комплекс объективных взаимосвязанных между собой характеристик системы	Д.П. Гавра, Ю.В. Таранова	форма коммуникации территории сложившийся устойчивый образ
И.А. Шабалин	совокупность представлений в общественном сознании		
А.С. Шабунин	ряд элементов, призванных обеспечить узнавание		
И.С. Важенина	набор убеждений и ощущений людей	О.М. Калиева	

Комплексный подход		Собирательный подход	
Автор	Ключевой идентификатор	Автор	Ключевой идентификатор
А.П. Панкрухин	совокупность эмоциональных и рациональных представлений	М.Л. Бачерикова	образ территории, формируемый на основе ее конкурентных преимуществ
О. А. Ломовцева, В. О. Маслова	совокупность убеждений и ощущений людей		
Н.А. Коноплева	набор представлений и убеждений о территории		

Источники: [1-15]

Рассмотрим представленные подходы подробнее.

Значительный вклад в развитие терминологической базы комплексного подхода внесла И.С. Важенина, в основе термина «имидж территории» автор располагает субъективное представление, основанное на личном опыте потребителя. Таким образом, он не может быть единым, а представляет собой набор убеждений и ощущений различных людей [4]. Подобным образом определяют имидж территории О. А. Ломовцева, В. О. Маслова: «совокупность убеждений и ощущений людей, которые возникают по поводу ее особенностей» [5].

Э. Галумов рассматривает имидж с позиции оценки взаимосвязанных характеристик: экономических показателей, географических особенностей, национальной культуры, сформированных естественным процессом эволюции [6], в то же время в рамках несколько схожего подхода Д. Замятина предполагается интерпретация имиджа территории как совокупность созависимых образов с разграничением на центральный стержневой образ и вторичные «поддерживающие» [7]. Похожей позиции придерживается А.Е. Кирюнин, определяя дефиницию как индивидуальный для каждого человека комплекс представлений, базовое из которых чаще всего соотносится с какой-то конкретной дестинацией [3].

А. П. Панкрухин с позиции территориального маркетинга определяет имидж территории как совокупность представлений: эмоций и рациональных суждений, возникающих на основании опыта и слухов [8].

А.С. Шабунин определяет в своей теории ряд факторов: «внешнего визуального, туристского, информационного, экономического, инвестиционного, культурного, общественно-политического, социального» [9], оказывающих влияние на узнавание территории потребителем и отмечает, что данные факторы обеспечивают однозначно положительное восприятие региона.

И.А. Шабалин под имиджем территории понимает сформированные в общественном сознании представления характеристик, путем «информационного, эмоционально-психологического и художественного воздействия, в котором тесно переплетаются оценки реальной ситуации и мнения, сформированные коммуникативными политическими технологиями» [10].

Н.А. Коноплева отмечает, что понятие имиджа территории существует на разных уровнях сознания и представляет собой «набор представлений и убеждений о территории, складывающихся у ряда целевых групп» [11].

Среди представителей собирательного подхода к определению термина «имидж территории» стоит упомянуть исследования в этой области Д.П. Гавра и Ю.В. Тарановой, которые в своих трудах рассматривают имидж с позиции двойственного статуса: процессуального и субстанционального и определяют его как комплексную форму коммуникации с одной стороны, формирующую впечатление и отношение потребителя, и как образ-представление об объекте подлежащее оценочной процедуре [12].

В. Кирдин и А.В. Попов подразумевают под имиджем территории обобщенно представление о территории у нерезидентов, в том числе акцентируют внимание на важность репутации с точки зрения общественного мнения [13,14].

Вызывает интерес позиция М.Л. Бачериковой, отмечающей в своем исследовании, что под имиджем стоит понимать образ территории, который состоит из набора конкурентных преимуществ, «способных удовлетворить потребности потребителей в территориальном продукте» [1].

Таким образом, проведенная работа позволила выявить два подхода в научных публикациях за последние 20 лет и сформировать на основе полученных данных терминологическую

классификацию, основанную на выявлении ключевых идентификаторов в терминологических формулировках исследователей.

1. Бачерикова М.Л. Маркетинговые технологии формирования благоприятного имиджа территории: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Владивосток, 2018 – 328 с.
2. Гравер Алексей Андреевич Образ, имидж и бренд страны: понятия и направления исследования // Вестн. Том. гос. ун-та. Философия. Социология. Политология. – 2012. – №3 (19). – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru> (дата обращения: 07.05.2021).
3. Кирюнин А. Е. Имидж региона как интериоризация культуры. – Москва: Книжный дом «Университет», 2000. – 144 с.
4. Важенина И.С. Имидж и репутация территории // Региональная экономика: теория и практика. – 2010. – №23. – URL: <https://cyberleninka.ru> (дата обращения: 07.05.2021).
5. Ломовцева О.А., Маслова В.О. Маркетинг территорий: концептуальный и прикладной аспекты // Научные ведомости БелГУ. Сер. История. Политология. Экономика. Информатика. – 2013. – №15 (158), вып. 27/1. – С. 15-24.
6. Галумов Э.А. Международный имидж России: стратегия формирования. – Москва: Известия, 2003. – 446 с.
7. Замятин Д.Н. Географическое пространство и ментальность: генезис и модификации географических образов [Электронный ресурс]. 2008. – URL: <http://www.ruthenia.ru>.
8. Панкрухин А.П. Имидж территории, ее брендинг и противодействующий маркетинг [Электронный ресурс] / Имиджелогия-2008: Имидж как инструмент привлекательности и конкурентоспособности: материалы VI Международного симпозиума по имиджелогии / под ред. Е.А. Петровой. – Москва: РИЦ АИМ, 2008. – URL: <http://pankruhin.ru>.
9. Шабунин А.С. Формирование имиджа региона: теоретические аспекты и перспективы применения: на примере Владимирской, Ивановской, Костромской, Тверской и Ярославской областей. – дис. ... канд. полит. наук: 23.00.02. – Ярославль, 2006. – 200 с.
10. Шабалин И.А. Имидж региона как информационно-политический ресурс: дис.. канд. полит. наук. – Москва, 2005. – 225 с.
11. Коноплева Н.А. К вопросу об интерпретации концептов: территориальный имиджмейкинг, брендинг, маркетинг // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2016. – №1. – С.168–175.
12. Гавра Д. П., Таранова Ю. В. Имидж территориальных субъектов в современном информационном пространстве : учеб. пособие. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет, Высшая школа журналистики и массовых коммуникаций, 2013. – 155 с.
13. Кирдин В.И. Имидж регионов: базовые определения // Publicity. – 2006. – № 1. – С. 12–15.
14. Попов А.В. Имидж территориального образования: понятийно-терминологическая систематизация проблемного поля // Имиджелогия – 2008: Имидж как инструмент привлекательности и конкурентоспособности: материалы Шестого Междунар. симпозиума по имиджелогии / под ред. Е.А. Петровой. – Москва: РИЦ АИМ, 2008. – 349 с.

Рубрика: Экономика

УДК 336

АНАЛИЗ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВОЙ ПОДПИСИ ПУТЕМ СОЗДАНИЯ ВНУТРИБАНКОВСКОГО УДОСТОВЕРЯЮЩЕГО ЦЕНТРА (НА ПРИМЕРЕ ПАО СКБ ПРИМСОЦБАНК)

А.А. Пугач, А.А. Федорченко, Е.Е. Бызова, Д.И. Железный
бакалавры

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Распространение информационных технологий, является актуальной проблемой современной России. Стремительный переход на IT- технологии, интернета вещей особенно остро проявляют-

ся на Дальнем Востоке. Анализ целесообразности создания удостоверяющего центра в крупнейшем региональном банке Приморского края – ПАО СКБ «Примсоцбанк» может стать одним из ключевых компонентов в развитии Дальневосточного региона.

Ключевые слова: электронная цифровая подпись, удостоверяющий центр, преимущества и недостатки ЭЦП, физическое лицо, классификация ЭП.

ANALYSIS OF THE FEASIBILITY OF INTRODUCING A DIGITAL SIGNATURE BY CREATING AN INTRABANK CERTIFICATION CENTER (ON THE EXAMPLE OF PJSC SKB PRIMSOTSBANK)

The spread of information technology is an urgent problem in modern Russia. The rapid transition to IT technologies, the Internet of Things is especially acute in the Far East. Analysis of the feasibility of creating a certification center in the largest regional bank of the Primorsky Territory – PJSC SKB Primsotsbank may become one of the key components in the development of the Far Eastern region.

Keywords: *electronic digital signature, certification center, advantages and disadvantages of digital signature, individual, classification of digital signature.*

Актуальность исследовательской работы обусловлена быстрым развитием сферы IT технологий, упрощающих огромный объем работы в различных сферах деятельности.

Целью исследовательской работы является изучение и анализ рациональности внедрения электронной цифровой подписи для физических лиц, путем создания собственного удостоверяющего центра в ПАО СКБ Примсоцбанк.

К основной задаче исследования можно отнести заключение о рациональности создания, удостоверяющего центра для внедрения электронной подписи «ЭП, ЭЦП» в ПАО СКБ Примсоцбанк.

Теоретико-методической основой исследования стало использование общих методов научно-теоретического анализа.

В настоящее время одним из наиболее приоритетных направлений развития Российской Федерации является распространение информационных технологий для формирования информационной среды. Доказательством этого выступает ряд утвержденных нормативных документов. Принятый в 2002 году закон «Об электронной цифровой подписи» был толчком для перехода на безбумажную технологию. Внедрение информационных технологий в сферы государственного и муниципального управления является задачей стратегической важности. Государственная программа Российской Федерации «Информационное общество (2011–2020 годы)», утвержденная распоряжением от 20 октября 2010 г. № 1815-р является тому свидетельством. Целью программы является, получение гражданами и организациями преимуществ от применения информационных и телекоммуникационных технологий, за счет развития технической и технологической основы, становления информационного общества, а также предоставление гражданам и организациям услуг с использованием современных информационных и телекоммуникационных технологий [1].

Многие предприятия, на текущий момент, используют методы электронной обработки и обмена документами. Использование подобных систем позволяет значительно сократить время, затрачиваемое на обмен документацией, усовершенствовать процедуру учета и хранения документов, построить корпоративную систему обмена документами. Одним из таких методов является использование электронной цифровой подписи «ЭЦП».

Согласна ст. 2 Федерального закона от 06.04.2011 № 63-ФЗ (ред. от 08.06.2020) «Об электронной подписи» электронная подпись – информация в электронной форме, которая присоединена к другой информации в электронной форме (подписываемой информации) или иным образом связана с такой информацией и которая используется для определения лица, подписывающего информацию [2].

Единый портал электронной подписи дает следующее разъяснение ЭП – реквизит документа, позволяющий подтвердить принадлежность ЭЦП ее владельцу, а также зафиксировать состояние информации, данных (наличие, либо отсутствие изменений) в электронном документе с момента его подписания [6].

Стоит обратить внимание, что электронная цифровая подпись не существует как физический объект, она аналогична физической подписи человека, однако, чтобы такое правило работало для некоторых видов подписи нужно соблюдение определенных условий.

В ст. 5 вышеуказанного федерального закона прописаны несколько видов электронных цифровых подписей: простая, усиленная, которая подразделяется на неквалифицированную и квалифицированную подпись. Отметим, что простая и усиленная подпись отличаются по степени защищённости, информационному содержанию, юридическому статусу и способом оформления.

Простая электронная подпись – это информация о пользователе, представленная в электронно-цифровой форме, которая непосредственно связывается с документом. Юридической силы данная подпись, как правило, не несёт. Чаще всего такую подпись используют физические лица в повседневной жизни. Это самый незащищенный вид подписи. [3].

Усиленная неквалифицированная электронная подпись – это закрытый ключ электронной подписи представляющий набор символов на цифровом носителе информации, USB-носителе, который создают различные программы криптошифрования.

Физические лица могут оформить ее самостоятельно и бесплатно в личном кабинете налогоплательщика для взаимодействия с налоговой. Также оформляется платно и используется для внутреннего электронного документооборота или оборота с контрагентами при наличии соответствующих договорённостей и для участия в торгах [5].

Усиленная квалифицированная подпись «КЭП». Представляет собой ключ на носителе, созданный при помощи криптографических средств, сертифицированных ФСБ РФ. Является полным аналогом ручной подписи и имеет полную юридическую силу. Используется для электронной отчётности, отчётности в ЕГАИС, участия в электронных торгах, электронного документооборота, пользования государственными информационными ресурсами – самый надёжный вид электронной подписи. Фактически КЭП – это полный аналог собственноручной подписи и максимально юридически значимая ЭП в современном правовом поле РФ [3]. Для более наглядного представления, представим вышеизложенный текст в табл.

Таблица

Сравнительная характеристика ЭП

Простая ЭП	Неквалифицированная ЭП	Квалифицированная ЭП
Является кодом от банковской карты	Закрытый ключ электронной подписи представляющий набор символов на цифровом носителе (USB-носителе) информации, который создают различные программы криптошифрования.	
Получатели физические, юридические лица и ИП		
Создается самостоятельно либо системой, где подпись будет применяться (банком)	Создается удостоверяющим центром либо организацией, имеющей свой удостоверяющий центр с лицензией	Создается удостоверяющим центром, который имеет аккредитацию в Минкомсвязи России и использует программное обеспечение, одобренное ФСБ РФ
Срок действия – неограничен	Максимальный срок действия – один год	Максимальный срок действия – один год
Подтверждает факт формирования подписи определенным лицом	Позволяет идентифицировать лицо, подписавшее документ, а также позволяет обнаружить факт внесения изменений в электронный документ после момента его подписания	
Не может гарантировать полную юридическую значимость документу и защитить его от подделки	Для обеспечения юридической силой необходимо выполнение определённого условия: – заключение соглашения между участниками электронного документа оборота либо отдельный нормативно-правовой акт, регламентирующий факт равнозначности.	Единственная подпись, которая признается равной собственноручной подписи, максимально юридически значимая ЭП

Обобщая вышеизложенное, получаем, что физические лица чаще всего используют простую электронную подпись с ограниченной областью использования, которая формируется автоматически в использующейся информационной системе, либо самостоятельно.

В связи с изменениями, происходящими в мире на современном этапе развития, преобразования предоставления услуг в электронном формате, предложен алгоритм внедрения усиленной неквалифицированной ЭЦП для физических лиц.

Отметим, что позиционировать данную услугу стоит не с целью привлечения новых клиентов, а в качестве дополнительного сервиса для существующих клиентов банка, так как большинство людей не знают о возможностях использования электронной подписи. Об этом свидетельствует статистика одно из крупнейших удостоверяющих центров. В марте 2020 года УД «Контур» выпустил 10-миллионный сертификат, при чем 77% сертификатов выданы юридическим лицам, 23% – индивидуальным предпринимателям и физическим лицам. Большинство владельцев сертификатов были зарегистрированы в Москве и Московской области – 1,8 млн сертификатов, Свердловской области – 530 тыс., Краснодарском крае – 399 тыс. и Санкт-Петербурге – 313 тыс. и Пермском крае – 212 тыс. [7].

Следовательно, предложить услуги по оформлению подписи можно в качестве новостной рассылки, специально созданным для этой цели рекламным лэндингом, рассказывая о преимуществах подписи в доступной форме. Также полезным бонусом будет серия обучающих и поясняющих видеороликов, доступных пользователям ЭЦП, и помощь в настройке дополнительных программ.

Главным преимуществом услуги должна стать возможность оформления ЭЦП без физического присутствия клиента в банке или удостоверяющем центре, а также доставка сертификата и самой ЭЦП непосредственно к клиенту.

Внедрение неквалифицированной подписи не требует закупки сертификатов у аккредитованного Минкомсвязью РФ удостоверяющего центра. Следовательно, такую подпись можно внедрить двумя способами: самостоятельно компанией (банком) или сотрудничая с удостоверяющим центром.

Первый вариант предполагает создание банком в своей IT-инфраструктуре удостоверяющего центра.

Удостоверяющий центр «УЦ» – доверенная организация, которая имеет право выпускать сертификаты электронной подписи юридическим и физическим лицам. Работа УЦ, конечной целью которого является изготовление и выдача сертификата, в который включены данные о владельце сертификата и его открытый ключ проверки, лежит на пересечении юриспруденции, информационной безопасности и IT-технологий [4].

Выданные таким способом сертификаты будут действительны не только внутри организации, они могут использоваться и для внешнего документооборота при условии заключения соглашения с контрагентом, партнером об использовании ЭП. Для реализации этого банку придется подготовить мощную техническую-информационную базу: создать подразделение-удостоверяющий центр; подготовить технические мощности для использования криптографических средств шифрования; специализированное программное обеспечение ПО КриптоПро либо программный компонент САРИСОМ и пр. Дополнительно может потребоваться отдел доставки банковских продуктов.

В информационном обеспечении менеджерам call-центра и тех. поддержки необходимо изучить информацию: законодательную базу и алгоритм работы ЭЦП; добавить и распространить информацию о новой услуги в приложение и на сайт банка;

Во втором варианте внедрения, сотрудничая с удостоверяющим центром, банку не нужно будет обеспечивать техническую базу услуги, однако затраты информационного обеспечения останутся те же. Также нужно будет подготовить быстрые каналы взаимодействия «клиент-банк-УЦ». От корректной работы УЦ зависит доверие ко всем сферам бизнеса, где применяются электронные подписи: электронные торги, информационные системы, отчетности. Поэтому ко всем УЦ накладываются серьезные технические и юридические требования. УЦ должен: быть аккредитован Минкомсвязи РФ; является доверенным центром ФНС, ПФР, Росстата; иметь лицензию ФСТЭК на деятельность по технической защите конфиденциальной информации и лицензию Центра по лицензированию, сертификации и защите государственной тайны ФСБ России; быть аккредитован на всех электронных торговых площадках госзакупок [4].

Возможные варианты внедрения электронной цифровой подписи для клиентов ПАО СКБ Примсоцбанк представлены на рис.

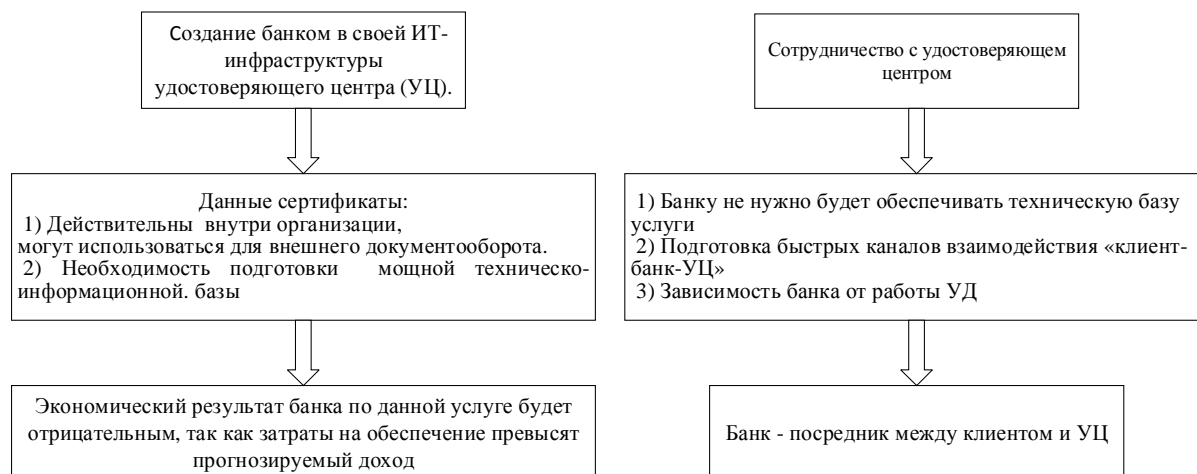


Рис. Способы внедрения ЭЦП в банковскую сферу

Подводя итоги, следует сказать, электронная цифровая подпись – это современный, надежный инструмент, позволяющий практически мгновенно, вне зависимости от времени суток и расстояний, заключить полноценную сделку, а также в случае необходимости решить определенные ситуации.

Внедрение услуги по первому варианту, кажется нецелесообразным в связи с низкой осведомленности граждан о возможности и преимуществах использования ЭЦП, предположительно, потенциальный спрос будет средне-низким. Если же принять предположение, экономический результат банка по данной услуге будет отрицательным, так как затраты на обеспечение превысят прогнозируемый доход.

Второй способ внедрения кажется более эффективным, однако стоит уточнить: банк в данном случае будет являться посредником между клиентом и УЦ. За участие в сделке будет взиматься комиссия. Таким образом предложения по выдаче ЭЦП других банков (у которых есть свои подразделения-УЦ) будут выгоднее (даже если комиссия небольшая). Внедрение услуги выдачи ЭЦП по второму сценарию оправдано, если в качестве потенциальных пользователей рассматривать действующих клиентов ПАО СКБ Примсоцбанка. Они с большей вероятностью воспользуются новой для себя услугой той системы, которой активно пользуются и доверяют.

Учитывая тот факт, что с января 2021 года к вопросу получения ЭЦП подключилась ФНС, можно заключить, что актуальность использования цифровой подписи набирает обороты во всех социально-экономических сферах общества. Всю актуальную информацию об ЭЦП можно найти на интернет-портале «Единый портал ЭЦП в РФ» [6].

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20 октября 2010 г. № 1815-р г. Москва «О государственной программе Российской Федерации «Информационное общество (2011–2020 годы) [Электронный ресурс] // Информационно правовой портал гарант.ру – URL: <http://base.garant.ru/199708/>

2. Об электронной подписи: федеральный закон от 06.04.2011 N 63-ФЗ (ред. от 08.06.2020) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_112701/

3. Где и как получить электронную подпись. [Электронный ресурс] // Интернет-журнал «СКБ Контур». – 2018. – URL: <https://kontur.ru/articles/978>

4. Что такое удостоверяющий центр. [Электронный ресурс] // Официал. сайт СКБ Контур. – URL: <https://vladivostok.ca.kontur.ru/articles/udostoverayushhij-centr>

5. Риски ЭЦП. [Электронный ресурс] // Юридическое агентство КБ Эгида – URL: <https://jurist-info.ru/articles/riski-ecp>

6. Единый портал электронной подписи. [Электронный ресурс] // Официал. сайт. – URL: <https://iesp.ru/ep>

7. Удостоверяющий центр Контур выпустил 10-миллионный сертификат электронной подписи. [Электронный ресурс] // Официал. сайт СКБ Контур. – URL: <https://kontur.ru/ca/news/7050>

8. ПАО СКБ Приморья «Примсоцбанк» [Электронный ресурс] // Официал. сайт. – URL: https://pskb.com/press-center/news/primsozbank-released-the-first-e-bank-guarantee/?sphrase_id=40283

Рубрика: Рынок. Анализ рынка. Спрос. Предложение. Конкуренция. Маркетинг

УДК 339.138

МАРКЕТИНГ В ВИДЕОИГРАХ: ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ

С.А. Полякова

бакалавр

Е.М. Трапезникова

аспирант, ассистент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Рынок видеоигровой индустрии стремительно развивается, что открывает новые возможности для продвижения и взаимодействия с потенциальными потребителями. В данной статье автором были рассмотрены ключевые особенности и перспективы подобного метода продвижения, а также предложены варианты решения некоторых недостатков.

Ключевые слова: видеоигры, продвижение, рекламная кампания, потребитель, маркетинг, рекламный продукт.

VIDEO GAME MARKETING: FEATURES AND TENDENCIES

The market of video games is developing fast, it opens new opportunities of promotion and interaction with potential customers. In this article the author has studied main features and perspectives of such methods of promotion and offered decisions of some limitations.

Keywords: video games, promotion, advertising campaign, customer, marketing, advertising product.

Увеличение проникновения Интернета и количества мобильных устройств поспособствовало стремительному росту игрового рынка. Видеоигры прочно интегрировались в жизнь современного пользователя, став потенциальным каналом охвата и влияния на них. Во время самоизоляции, введенной во время пандемии COVID-19, во всем мире произошел всплеск популярности видеоигр [6], данная тенденция повлекла рост интереса к исследованиям в области маркетинга в видеоиграх во всем мире [4].

Исследование ежегодного отчета компании Newzoo свидетельствует о том, что рынок компьютерных игр неуклонно растет (рис. 1), так за 2020 год мировой рынок игр принес 159.3 миллиардов долларов. При этом удельная доля продаж из всех стран восточной Европы приходится на Россию [5]. Игры могут стать эффективным инструментом привлечения потребителей, особенно молодых людей, которые все больше времени проводят в Интернете, в основном с мобильными телефонами.

Игры являются важным пластом для современной индустрии развлечений, а реклама в видеоиграх стала новой тенденцией в маркетинге, направленной на беспрецедентное взаимодействие с клиентами. Маркетологи считают, что маркетинг в видеоиграх потенциально может повысить вовлеченность клиентов, их осведомленность и лояльность в отношении бренда [8].

В рамках данного исследования автор ставил своей целью изучить особенности и тенденции маркетинга в видеоиграх. Для реализации поставленной цели проведен качественный анализ крупных рекламных компаний, выбор метода исследования обоснованы отсутствием системы анализа эффективности для рекламы в видеоиграх.

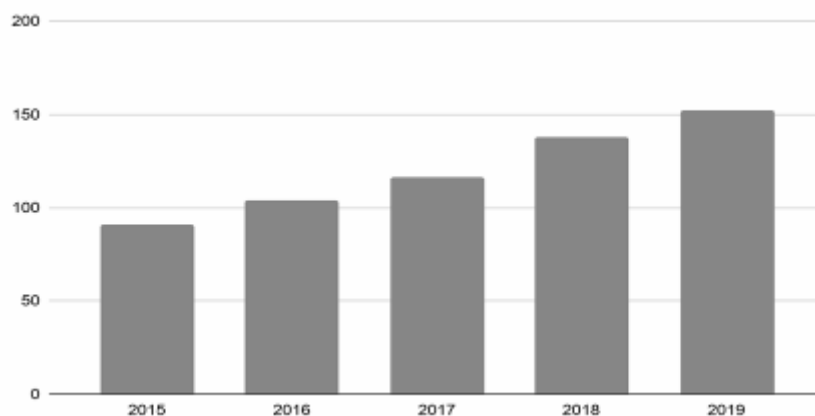


Рис. 1. Динамика мирового рынка компьютерных игр, млрд. долл.

До настоящего времени крупные компании не рассматривали видеоигры как новый способ продвижения товаров. Совместный пиар существовал только в рамках индустрии игр, за редким исключением привлекалась индустрия кино. Заключался он в введении специальных игровых предметов или игровых персонажей других игровых компаний. Один из таких примеров можно обнаружить в игре “Assassin’s creed Origins” компании Ubisoft, в которую был добавлен специальный квест, по завершению которого можно встретить персонажа из другой игры – “Final Fantasy XV” игровой студии Square Enix. Также подобные примеры совместных коллабораций часто встречаются в серии игр Mortal Kombat с так называемыми «гостевыми персонажами». В рамках игрового дополнения компания предлагает сыграть за таких персонажей как Терминатор, Хищник и даже Джокер. Особенности данного вида рекламы видны невооруженным глазом. К ним можно отнести, например, ограничения в виде предлагаемого контента пиара. В основном это представители индустрии. Игровые компании сотрудничали между собой, другие же рынки не вовлекались в производственный процесс. Другое не менее важное ограничение – не это неявная реклама. Если потребитель изначально не знаком с франшизой игры хотя бы поверхностно, то такие интеграции не возымеют должного эффекта.

В тоже время интеграция определенного продукта лишена данных отрицательных черт. В таком случае присутствует демонстрация конкретного продукта с определенными узнаваемыми чертами в виде логотипа, цвета, формы и т.д. Примеры подобной рекламы можно обнаружить в игре Хидео Кодзимы “Death Stranding”. Пользователи могут лицезреть рекламу энергетиков “Monster”, упоминание нового телешоу от AMC “Ride with Norman Reedus” и т.д. Они интегрированы в игру таким образом, чтобы не казаться навязчивыми и органично дополнять предложенный игровой контент [1].

Одной из самых выдающихся рекламных кампаний был концерт Трэвиса Скотта. Необычен этот концерт был тем, что прошёл он в онлайн игре “Fortnite”. Концерт был проведён во время всемирного карантина и позволил многим людям разнообразить свой досуг. Вдобавок к этому он как привлек новую аудиторию к онлайн игре и повысил ее рейтинг во многих игровых магазинах, так и поспособствовал продвижению самого артиста.

Маркетинг в видеоиграх обладает целым рядом особенностей, которые можно условно разделить на позитивные и негативные. Сначала рассмотрим группу позитивных особенностей. Первое, что хотелось бы упомянуть, это большую вовлеченность и лучшее восприятие у пользователей. Подобная реклама выглядит ненавязчиво и органично интегрируется в контент. Игрок не фокусирует полностью на ней свое внимание, но в тоже время воспоминанию о продукте остаются. Также данный вид маркетинга обладает низким порогом недоверия, поскольку является новым для индустрии, а потребители еще не успели выработать «иммунитет» к воздействию через него. Не менее важным является тот факт, что через столь специфический канал связи создается определенный образ компании, в отличие от наружной или контекстной рекламы. Формирование необходимого имиджа для компании сложно недооценить в условиях нынешней конкуренции. Также стоит отметить, что подобный способ продвижения является новинкой для индустрии, что может обеспечить конкурентное преимущество в краткосрочном периоде и создать внушительный барьер в будущем для новичков. Помимо этого стоит отметить и то, что вовлеченная аудитория является платежеспособной, это становится понятно на

стадии вхождения в игру. Для того, чтобы воспользоваться игровым контентом, а значит и взаимодействовать с интегрированным рекламным продуктом, пользователь должен заплатить определенную сумму денег, назначенную издателем. Это создает своеобразный фильтр, отсеивающий ту часть потребителей, которая не сможет позволить себе обозначенный товар. Не стоит также забывать о том, что игры продаются по всему миру. Таким образом, рекламная кампания способна охватить большее количество стран и языковых групп [5].

Несмотря на все выше перечисленные преимущества, имеется ещё и внушительный ряд недостатков. Данный вид продвижения способен воздействовать на очень ограниченную аудиторию, это происходит из-за специфики канала коммуникации с потребителями. Еще одним ограничением для данного вида продвижения является его стоимость – на данный момент реклама в видеоиграх стоит очень дорого из-за сложности ее интеграции и производства. Прочие же сложности связаны со сбором статистических данных. У рекламодателей нет возможности в полной мере оценить эффективность той или иной кампании, это связано с тем, что на данный момент не развиты системы анализа подобных данных, что делает сбор обратной связи от пользователей невозможным. За неимением возможности получить данную информацию компания может терять значительные финансовые вложения на и так дорогой продукт, не получая ожидаемого результата. Также стоит упомянуть юридический аспект, игровая компания может отказать в сотрудничестве, если продукт или кампания могут негативно повлиять на впечатление от игры и создать неправильные ассоциации, что само по себе очень сложно спрогнозировать. Если же всё-таки рекламный контракт состоялся, но по ее итогу игровая компания терпит убытки или теряет доверие аудитории из-за маркетинговой кампании, то игровая студия в праве подать исковое заявление за причиненный финансовый ущерб, что может обесценить всю ранее извлеченную прибыль [5].

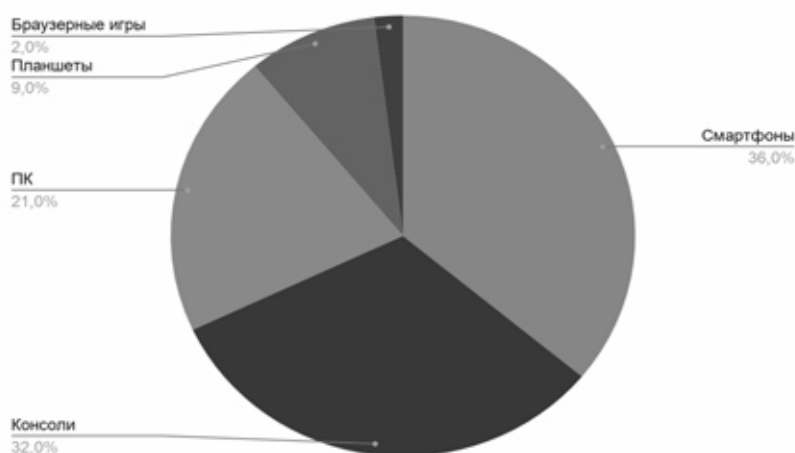


Рис. 2. Распределение ключевых сегментов рынка компьютерных игр в разрезе устройств в 2019 г., в %

Несмотря на все вышеперечисленные недостатки, маркетинг в видеоиграх является достаточно перспективным направлением, которое будет весьма эффективным, если будут учтены особенности данного вида продвижения.

На данный момент в индустрии игр наблюдается тенденция в разработке игр с дополненной и виртуальной реальностью с функцией полного погружения. Подобный новый жанр видеоигр направлен на внедрение пользователя более плотно в игру с стиранием границ между реальностью и игровым миром. Таким образом, открывается новый способ воздействия на потребителей через рекламу. С развитием технологий откроется перспектива более плотного и точного ознакомления аудитории с определенными продуктами. Также возможно облегчение процесса продвижения услуг как товарной единицы, так как появится возможность наглядной демонстрации процесса.

На данный момент игровые индустрии погружают пользователей в геймплей, задействуют органы зрения и слуха. Сейчас же наблюдается тенденция к взаимодействию через другой канал восприятия – осязание. Один из таких примеров – новый геймпад от компании Sony “DualSense”. С его помощью игроку будет доступно восприятие местности, предметов и даже погоды внутри игрового пространства. Это также открывает большие перспективы для про-

движения, например, туристические компании смогут наглядно демонстрировать климатические и не только особенности той или иной страны.

Также наблюдается большая вовлеченность в киберспортивных дисциплинах. Киберспорт уже не является чем-то экстравагантным или необычным, это серьезная дисциплина с крупными призовыми фондами, которая из года в год все больше начинает походить на большой спорт наподобие футбола, бейсбола и тд. Такие крупные мероприятия не остаются незамеченными крупными брендами, которые высказывают желание быть спонсорами события. Игровые дисциплины не стали исключением. Ранее на киберспортивных соревнованиях можно было увидеть рекламу производителей геймерской периферии, букмекеров или энергетических напитков. Сейчас же появляются автомобильные, косметические и даже ювелирные бренды.

Игровые компании не обходят стороной и другие индустрии. Все чаще появляются фильмы и сериалы по мотивам известных игр. Одними из последних примеров индустрии стали телесериал “Ведьмак” по мотивам одноименной серии игр и книг и аниме “DOTA: кровь дракона” производства Netflix [4].

Также была затронута музыкальная индустрия. Впервые на игровой конференции в 2018 году было проведено музыкальное выступление с участием виртуальных игровых персонажей. В качестве артистов выступали герои игры League of Legends, произведенной компанией Riot Games. Все вместе – Ари, Акали, Эвелинн и Кай’Са – образовали новую К-поп группу под названием K/DA. Таким перформансом компания провела демонстрацию новых скинов для персонажей и вызвала резонанс общественности и новый приток популярности. В будущем возможно появление новых подобных музыкальных групп.

Также не стоит забывать об обширном рынке мобильных игр. Он представляет огромный интерес в современных перспективах. Статистика показывает, количество смартфонов в мире ежегодно растет, и все большая часть игрового контента потребляется именно с мобильных устройств. В 2020 году уже были анонсированы Diablo Immortal, Minecraft Earth, League of Legends: Wild Rift и другие проекты для мобильных устройств от ряда крупных компаний, которые ранее разрабатывали игры только для ПК и консолей. Это может говорить о серьезной заинтересованности крупными игроками рынка данным направлением и возможно привлечет рекордное количество инвестиций в индустрию, т.к. рынок стремительно развивается и по прогнозам продолжит расти. Это может послужить началом внедрения серьезных рекламных кампаний в мобильные видеоигры [4].

Таким образом, автором выделены особенности и тенденции, представленные в табл.

Таблица

Особенности и тенденции маркетинга в видеоиграх

Особенности	Тенденции
Ненавязчивость	Рост популярности игр с дополненной и виртуальной реальностью
не явность рекламы	Устойчивый рост мобильного сегмента видеоигр
Формирование образа бренда	Внедрение нового канала восприятия геймплея
Низкий порог недоверия	Устойчивое развитие киберспорт
Низкая конкуренция	Частичная интеграция индустрий (видеоигр, кино и музыки)
Гарантия платежеспособной аудитории	
Широкая география распространения	
Высокая стоимость	
Отсутствие системы мониторинга и анализа эффективности	
Узкая целевая аудитория	
Слабое юридическое сопровождение	

Результаты исследования носят практическую направленность и представляют ценность для компаний и маркетологов, при разработке стратегии продвижения товаров и услуг в видео-играх, а также могут служить основой для дальнейших исследований в данной области.

1.8 трендов маркетинга в игровой индустрии-2021, 25 декабря 2020. – Текст: электронный // VC.ru [сайт]. URL: <https://vc.ru/winstrike/191192-8-trendov-marketinga-v-igrovoy-industrii-2021> (дата обращения 10.04.2021)

2. За 2019 год россияне потратили на консольные игры в рознице 4,2 млрд рублей (\$65 млн), 17. 03. 2020. – Текст: электронный // App2Top.ru [сайт]. URL: <https://app2top.ru/money/za-2019-god-rossiyane-potratili-na-konsol-ny-e-igry-v-roznitse-4-2-mlrd-rublej-65-mln-162004.html> (дата обращения 05.04.2021)

3. Игровая статистика за 2020 год – Смартфоны и консоли ведут индустрию, 26 декабря 2020. – Текст: электронный // goharu: [сайт]. URL: <https://www.goha.ru/igrovaya-statistika-za-2020-god-smartfony-i-konsoli-vedut-industriyu-do1DZR> (дата обращения 02.04.2021).

4. Особенность интегрированной рекламы в видео-играх, 25 января 2020. – Текст: электронный // VC.ru [сайт]. URL: <https://vc.ru/marketing/117745-osobennost-integrirrovannoy-reklamy-v-video-igrah> (дата обращения 10.04.2021)

5. Newzoo Global Games Market Report 2020 | Light Version, 5 апреля 2020. – Текст: электронный // Newzoo [сайт]. URL: <https://newzoo.com/insights/trend-reports/newzoo-global-games-market-report-2020-light-version/> (дата обращения 10.04.2021)

6. Mishra S., Malhotra G. The gamification of in-game advertising: Examining the role of psychological ownership and advertisement intrusiveness // International Journal of Information Management. – 2020. – С. 102245.

7. The gamification of in-game advertising: Examining the role of psychological ownership and advertisement intrusiveness, 30 сентября 2020. – Текст: электронный // NCBI [сайт]. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7525271/> (Дата обращения 02.04.2021)

8. Xi N., Hamari J. Does gamification satisfy needs? A study on the relationship between gamification features and intrinsic need satisfaction // International Journal of Information Management. – 2019. – Т. 46. – С. 210-221

Рубрика: Менеджмент

УДК 65.011.46

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ОРГАНИЗАЦИЙ В СФЕРЕ РЕАЛИЗАЦИИ ГРУЗОПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ: ПРОБЛЕМЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

А.А. Рогачев

бакалавр

Т.К. Мирошникова

канд. экон. наук, доцент кафедры ЭиУ

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В статье раскрываются основные особенности рынка грузоподъемного оборудования, влияющие на эффективность функционирования в исследуемой сфере. Осуществлен анализ проблем и перспектив рассматриваемых предприятий. В заключительной части представлены рекомендации по повышению эффективности работы организаций в сфере продажи грузоподъемного оборудования в условиях современной экономики и роста конкуренции на российском рынке.

Ключевые слова: *эффективность, рынок грузоподъемного оборудования, конкуренция, производственной деятельности.*

THE EFFICIENCY OF ORGANIZATIONS IN THE FIELD OF IMPLEMENTATION OF LIFTING EQUIPMENT: PROBLEMS AND RECOMMENDATIONS

The article reveals the main features of the lifting equipment market that affect the efficiency of functioning in the field under study. The analysis of the problems and prospects of the enterprises under consideration is carried out. In the final part, recommendations are presented to improve the efficiency of organizations in the field of sales of lifting equipment in the conditions of the modern economy and the growth of competition in the Russian market.

Keywords: *efficiency, lifting equipment market, competition, production activity.*

Проблема повышения эффективности бизнеса актуальна для любой сферы деятельности организации, и характерна для такой специализированной сферы деятельности, как продажа грузоподъемного оборудования. Это определяется тем, что эффективность деятельности относится к числу ключевых категорий рыночной экономики, которая непосредственно связана с достижением цели развития как каждого предприятия в отдельности, так и всего рынка в целом.

Элементы новизны исследования характеризуется изучением вопроса повышения эффективности деятельности в сфере реализации грузоподъемного оборудования. С целью характеристики сущности и содержания эффективной деятельности организации и путей ее повышения в рассматриваемой сфере автором осуществлен анализ рынка, основные проблемы и перспективы компаний.

Ключевыми методами, которые применялись при написании работы, являлись методы абстракции, анализа и синтеза, экспертных оценок.

Важной особенностью рынка грузоподъемного оборудования, является его узкая направленность на определенные категории клиентов. К ним, в основном, относятся компании и предприятия, работающие в таких отраслях деятельности как: строительство, перевозка грузов, стивидорная деятельность, горнодобывающая промышленность, деятельность портов, судостроения и судоремонта. Для рассматриваемых сфер деятельности основополагающими критериями выбора являются надёжность используемого, долгий срок эксплуатации, сертификация продукции и безусловное соответствие нормам безопасности. В дальнейшем в исследовании, данные характеристики будут приняты как ключевые, в рамках которых необходимо вести работу по повышению эффективности, так как они позволяют получить конкурентные преимущества.

Рассуждая о категории эффективность в смысловом отношении, она заключается, во-первых, в результативности работы, во-вторых, в экономичности, то есть в минимальном объеме затрат для выполнения данной работы или действия [6, с. 48].

Таким образом, под эффективностью в общем виде понимается результативность производственно-хозяйственной деятельности предприятия, которая определяется путем сопоставления полученных результатов, выраженных в стоимостной оценке затрат, израсходованных на достижение этих результатов [1, с. 74]. Основным полезным результатом выступает прибыль. Связано это с тем, что для достижения наибольшего заработка организации стремятся получить максимум выгоды при минимальных издержках.

Но учитывая специфику рынка грузоподъемного оборудования, при минимальных затратах могут быть достигнуты не самые лучшие результаты. Так как с целью экономии и минимизации затрат, предприятия зачастую прибегают к серьёзным сокращениям, которые касаются количества задействованного в работе персонала, заработных плат работников, качества сырья, объемов закупок материалов на склад и бюджета на маркетинг. Такие действия могут привести к резкому снижению качества выпускаемого продукта, и как следствие к браку и увеличению количества возвратов, сопровождаемых серьёзными штрафными санкциями с нанесением ущерба репутации компании.

В связи с этим любое сокращение, должно проводиться лишь в случае обоснованной необходимости. Иначе, данные действия дают лишь моментальный кратковременный положительный финансовый результат и ведут к потере производственных мощностей в долгосрочной перспективе. В действительности развитие экономической среды и управленческих технологий должно происходить непрерывно и постепенно, ведя к расширению организации, ее капитализации и получении экономически добавленной стоимости EVA.

В современных условиях экономики с целью сохранения лидирующих позиций на рынке, предприятие должно быть конкурентоспособным. Рост эффективности повышает конкурентноспособность организаций. В свою очередь усиление конкурентных преимуществ повышает

прибыль и укрепляет позиции организации на рынке [7, с. 113]. В связи с этим, важно грамотное распределение ресурсов организации.

Рациональное использование ресурсов достигается за счёт эффективного управления организацией, которое во многом зависит от профессиональных навыков предпринимателя и его менеджмента. При этом руководителю необходимо выявить слабые места в стратегии управления предприятием.

Одним из важнейших ресурсов в организации является его персонал. Поэтому в производственных компаниях, выпускающих грузоподъемное оборудование с целью оптимизации производственных и административных процессов проводятся следующие мероприятия: перераспределение обязанностей исходя из профессиональных навыков рабочих, увеличение или сокращение штата рабочих, привлечение наиболее квалифицированных специалистов, либо обучение своего персонала.

Для обеспечения эффективности бесперебойного выпуска грузоподъемного оборудования, такого как: стропы, траверсы, блоки и тали, необходимо исправное и отвечающие всем нормам и стандартам оборудование. Зачастую экономия на оборудовании приводит к увеличению его поломок, которое влечет за собой затраты на ремонт и связанный с ним простой.

Поэтому для успешного развития предприятия руководство должно сосредоточиться на выборе наилучших производственно-хозяйственных решений [3, с. 387], к которым будет относиться: внедрение новой техники, модернизация и настройка существующего оборудования, отладка технологии организации производства, труда и управления. В следствии данных действий необходимо проанализировать полученный экономический эффект согласно системе экономических показателей эффективности деятельности предприятия, приведённых в табл.

Таблица

Система показателей экономической эффективности

Группировка показателей эффективности	Показатели
Общие показатели	Темпы роста производства продукции
	Производство продукции на 1 руб. затрат
	Относительная экономия основных производственных фондов
	Относительная экономия материальных затрат
	Относительная экономия фонда оплаты труда
	Рентабельность предприятия
	Снижение затрат на 1 руб. товарной продукции
Показатели эффективности использования труда	Темпы роста производительности труда
	Доля прироста продукции в результате повышения производительности труда
	Отношение прироста заработной платы к приросту производительности труда
Показатели эффективности использования основных фондов	Фондоотдача
	Фондоемкость
	Фондовооруженность
Показатели эффективности использования оборотных средств	Материалоотдача
	Материалоемкость
	Оборачиваемость материальных оборотных средств
	Оборачиваемость дебиторской задолженности
	Период погашения дебиторской задолженности
	Материальные затраты (без учета амортизации) на 1 руб. товарной продукции
Показатели эффективности внедрения новой техники	Снижение себестоимости продукции
	Экономия материальных ресурсов
	Рост производительности труда
	Экономический эффект от внедрения новой техники

Важно понимать, что преобразования внутри организации продиктованы ситуацией на рынке, являясь ответом на изменяющиеся запросы потребителей и действия конкурентов. Стремление к получению прибыли не должно ограничиваться только фактом совершения сделки, а должно включать расчет объема прибыли, необходимого для дальнейшего развития производства, устойчивого финансового положения, а также закрепления позиций на рынках сбыта.

Для этого нужно определить все возможные источники получения конкурентного преимущества предприятия. Преимуществом на рынке грузоподъемного оборудования станет:

- монопольное положение на рынке той или иной продукции и её уникальность;
- инновационная деятельность, которая обеспечивает обновление выпускаемой продукции, ведущее к поддержанию высочайшего уровня ее конкурентоспособности;
- ежегодная сертификация и прохождение выходного контроля каждой партии;
- правильная политика маркетинга, обеспечивающая формирование производственной программы предприятия и установление цены на продукцию, исходя из меняющейся рыночной конъюнктуры;
- оптимальное использование трудовых, материальных, финансовых и информационных ресурсов предприятия, обеспечивающее снижение себестоимости продукции и возможность роста объема производства.

Недостаточно востребованным у руководителей исследуемого сектора является то, что маркетинговая политика используется, как вспомогательный инструмент, к которому обращаются в исключительных случаях. Однако, в настоящее время предпринимательство не может существовать без продвинутого маркетинга [8, с. 54]. Поэтому совместно с отладкой производственного процесса должна проводиться работа по проработке уникальной маркетинговой политики, на которой строится продвижение организации. Вопреки убеждениям, это многогранный процесс, включающий в себя не только формирование ценовой политики, но и позиционирование товара, налаживание каналов сбыта и построение долгосрочных отношений с заказчиками, получение стратегических партнерств и проведение рекламного продвижения, главной задачей которого является повышение качества продукта, неуклонно ведущее к повышению его продаж.

Изучение данного вопроса позволило автору выделить рекомендации по повышению эффективности работы организаций в сфере продажи грузоподъемного оборудования.

Первоочередной задачей является проведение управляющим внутреннего аудита на предприятии и выявление узких мест в деятельности предприятия. На основе полученных данных выполняется план проведения разработанных мероприятий.

Ключевым направлением представляется минимизация затрат расходуемых на хранение и производство продукции. Так как производственный процесс требует больших затрат электроэнергии, следует выбирать место под производственный цех с учётом невысокой стоимости энергообеспечения. Лучшим вариантом в данном контексте является внедрение возобновляемых источников энергии, подпитываемых за счёт производственной деятельности предприятия. Производственные площади должны быть использованы рационально, согласно их целевого назначения.

Приобретение технологически совершенного оборудования, либо модернизация существующего оборудования даёт преимущества, заключающиеся в меньших энергозатратах при большей производительности.

Регулярное проведение отладки оборудования сокращает до минимума шанс внештатной поломки и выпуска продукции с браком. Настроенное оборудование позволит увеличить скорость выполнения заказов и сэкономить энергоресурсы.

Внедрение системы комплексного обучения персонала и внутреннего контроля. Это продиктовано высоким уровнем сложности выполняемых работ, при которых важно соблюдение строгих технологических нормативов. Данный подход позволит сформировать квалифицированный кадровый состав и уменьшить процент брака. Он включает: сокращение не востребовавшегося административного персонала и его замены на более компетентных и универсальных сотрудников; построение грамотной организационной структуры персонала, в которой каждый сотрудник будет максимально эффективен.

Закупка достаточного и оптимального объема материалов на склад для бесперебойной работы организации. В сборке грузоподъемного оборудования преобладают материалы иностранного производства, доставка которых сложна с точки зрения логистики и требует много времени. В связи с этим необходимо формировать склад согласно составленному плану продаж., чтобы избежать проблемы невозможности соблюдения срока заказа и потери клиента.

Внедрение активной маркетинговой политики даёт рост узнаваемости бренда и закрепляет имидж надёжного партнера. В таких отраслях, для которых востребовано грузоподъемное оборудование очень важную роль при выборе поставщика играет известность и репутация производителя продукции. Получение необходимых сертификатов и пополнение базы положительных отзывов, делают серьёзный вклад в формирование репутации компании.

Применение данных мероприятий и следование указанным рекомендациям поможет организации повысить эффективность деятельности, отладить производственный процесс и предоставит возможности для создания резервов.

Внедрение системы предложенных направлений в исследуемой сфере позволит повышать результативность работы компаний, реализующих грузоподъемное оборудование, поскольку емкость рынка данного вида деятельности определяется тем, что Приморский край непосредственно расположен на основном морском пути движения грузов в азиатском регионе. Ежегодно увеличивающийся грузооборот ВМТП, ставший рекордным за две тысячи двадцатый год среди российских портов, расширение торгового порта в г. Находка и заключение многолетних контрактов по новым проектам на судостроительных верфях, демонстрируют востребованность данного вида продукции.

1. Алексеева М. М. Планирование деятельности фирмы: учеб. пособие. – Москва: Финансы и статистика, 2017. – 248 с.
2. Антонен В. А., Бедный Б. И. Инновационный менеджмент: учебник и практикум для СПО. – Мочква: Юрайт. 2018. – 304 с.
3. Бабич Т.Н., Вертакова Ю.В. Планирование на предприятии: учебник. – Москва: КноРус, 2018. – 799 с.
4. Басовский Л. Е., Басовская Е. Н. Маркетинг. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 233 с.
5. Бусов, В. И. Управленческие решения: учебник для академического бакалавриата. – Москва: Издательство Юрайт, 2019. – 254 с.
6. Винокур М. Е. Организация производства и менеджмент: учебно-методический комплекс. – Москва: Проспект. 2020. – 168 с.
7. Гурков И. Б. Инновационное развитие и конкурентоспособность. Очерки развития российских предприятий. – Москва: Новые мастера, 2019. – 339 с.
8. Заздравных А. В., Казаков С. П., Коро Н. Р. Маркетинг-менеджмент: учебник и практикум. – Москва: Юрайт. 2018. – 380 с.
9. Ильенкова, С. Д. Инновационный менеджмент. – Москва: Дело, 2018. – 211 с.
10. Максимцов, М. М., Игнатьева А. В., Комаров М. А. Менеджмент. – Москва: ЮНИТИ, 2018. – 324с.
11. Орехов С. А., Селезнев В.А. Корпоративный менеджмент. – Москва: Дашков и К, 2019. – 440 с.
12. Потемкин, В.К. Управление персоналом. – Санкт-Петербург: Питер, 2019. – 32 с.
13. Пугачев В. П. Управление персоналом организации: учебник и практикум для академического бакалавриата. – Москва: Юрайт. 2019. – 402 с.

Рубрика: Экономика. Бухгалтерский учет

УДК 330

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФАЛЬСИФИКАЦИИ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Д.С. Романова
магистрант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Бухгалтерская (финансовая) отчетность организации является одним из самых важных и понятных источников информации как для внешних, так и для внутренних пользователей. На основании показателей финансовой отчетности принимаются решения о дальнейшей деятельности

компании, в связи с чем, руководящий состав стремится представить результат деятельности компании в наиболее благоприятном свете. К сожалению, не всегда данные отчетности соответствуют действительности. В связи с этим, возникает вопрос фальсификации показателей отчетности.

Ключевые слова: бухгалтерская (финансовая) отчетность, внешние и внутренние пользователи информации, фальсификация финансовой отчетности, достоверность информации, мошенничество.

THEORETICAL ASPECTS OF FALSIFICATION OF FINANCIAL STATEMENTS

The accounting (financial) statements of an organization are one of the main sources of information for both external and internal users. Based on the indicators of the financial statements, decisions are made about the future activities of the company, and therefore, the management team strives to present the results of the company's activities in the most favorable light. Unfortunately, the reporting data does not always correspond to reality. In this regard, there is a question of falsification of reporting indicators.

Kew words: accounting (financial) statements, external and internal users of information, falsification of financial statements, accuracy of information, fraud.

Фальсификация финансовой отчетности – распространенная проблема в области бухгалтерского учета, которая несет за собой проблему искажения экономической информации, заключающейся в принятии нерациональных экономических решений в силу того, что их принятие основано на искаженных данных. Вследствие чего снижается эффективность работы компании на микроуровне, что несет риск для экономической ситуации в целом.

Основной целью данной работы ставилось изучение понятия «фальсификация финансовой отчетности» и выявление основных элементов, подвергающихся манипуляции с целью достижения корыстных целей.

В рамках поставленной цели решались следующие задачи:

- рассмотрение явления «фальсификация» с позиции истории;
- изучение определений понятия «фальсификация», закрепленных как в отечественной и зарубежной литературе, так и в нормативно-правовых актах;
- определение основных показателей отчетности, подвергающихся искажению.

На бизнес-арене на сегодняшний день одним из самых важных оружий в конкурентной борьбе является информация.

В бизнесе одним из основных и понятных источников информации является финансовая отчетность, показатели которой служат фундаментом для принятия управленческих и экономических решений как внутри компании, так и за ее стенами. Поэтому порой вышестоящее руководство или же сотрудники уровнем ниже прибегают к некоторым манипуляциям с финансовой информацией для приукрашивания действительности или же в целях сокрытия некоторых фактов недобросовестных действий. Это явление носит название «фальсификация финансовой отчетности».

Развитие фальсификации отчетности началось еще со времен Ассирийской, Вавилонской и Шумерской цивилизаций. Однако принято считать, что на тот момент искажение финансовой отчетности носило скорее непреднамеренный характер в силу недостаточности знаний и умений [6].

С развитием хозяйственно-экономических отношений это явление стало приобретать все более умышленный характер. Хотя и не стоит забывать о случайных ошибках, которые допускались (и допускаются) в связи со сложностью и неоднозначностью некоторых законодательных норм в области учет.

Но все же рассмотрим основные этапы развития фальсификации на фоне развития экономических отношений и бухгалтерского учета.

В своей работе «Исторические аспекты возникновения случаев фальсификации финансовой отчетности» Набиуллина Р.Р. выделяет три этапа развития фальсификации отчетности:

- с древнейших времен до возникновения консолидированной финансовой отчетности фальсификация представляла собой ошибки при составлении финансовых документов;

– с момента возникновения консолидированной финансовой отчетности до введения МСФО фальсификация связана со сложностью применения международных стандартов на фоне использования национальных;

– с момента начала применения стандартов МСФО по настоящее время, отмеченный рядом громких скандалов с крупнейшими национальными компаниями и международными корпорациями [6, с. 323].

Изучению природы фальсификации финансовой отчетности посвящены труды как отечественных, так и зарубежных ученых. Трактование термина «фальсификация» у каждого автора своя. Однако среди множества определений все-таки можно выделить характерные для этого явления черты. Рассмотрим несколько определений из разных научных или законодательных источников.

В зарубежных публикациях фальсификация финансовой отчетности определяется как financial statement fraud (мошенничество с финансовой отчетностью). В Международных профессиональных стандартах внутреннего аудита под мошенничеством понимаются любые незаконные действия, характеризующиеся обманом, сокрытием или злоупотреблением доверием [4].

К мошенническим не относятся те действия, которые производятся под воздействием силы или угрозы применения силы. Мошенничество совершается физическими и юридическими лицами в целях получения денег, собственности или услуг, уклонения от выплаты денежных средств или оказания услуг, или в целях личной или коммерческой наживы [4].

В Заявлении по стандартам аудита №99 (SAS 99) мошенничество определяется как умышленное действие, которое приводит к существенному искажению финансовой отчетности. Рассматриваются два типа мошенничества: искажения, возникающие в результате мошенничества в финансовой отчетности (например, фальсификация бухгалтерских записей), и искажения, возникающие в результате незаконного присвоения активов (например, кража активов или мошеннических расходов) [4].

В. Торхилл и Д. Вэллс определяют фальсификацию финансовой отчетности как действие, которое совершается руководством компании с целью искажения финансовых отчетов и обычно приводит к завышению прибыли или активов [9, с. 28].

Р. Эллиотт, Д. Виллингхем и Д. Робертсон отождествляют фальсификацию финансовой отчетности с управленческой фальсификацией, обосновывая это тем, что субъектом фальсификации отчетности обычно является руководство компании.

При этом Р. Эллиотт и Д. Виллингхем указывают, что фальсификация финансовой отчетности наносит вред инвесторам и кредиторам за счет существенного искажения финансовой отчетности, в то время как Д. Робертсон выделяет только инвесторов как лиц, против которых направлена фальсификация отчетности [3].

Таким образом, можно выделить несколько характерных черт, присущих зарубежным источникам в отношении определения «фальсификации»:

– фальсификация – преднамеренное действие по введению в заблуждение пользователя информации;

– фальсификация наносит пользователям определенный вред;

– фальсификация – это действие (бездействие), суть которого состоит либо в преднамеренном применении бухгалтерских стандартов формально, а не по существу, либо в уклонении от применения бухгалтерских стандартов при подготовке финансовой отчетности [3].

В российском законодательстве определение фальсификации финансовой отчетности не закреплено. Однако отечественные исследователи также пытались изучить природу этого явления и каждый по-своему трактовал термин «фальсификация финансовой отчетности» (табл. 1).

Таблица 1

Трактование термина «фальсификация» разными авторами

Автор	Описание
Мельник З.Ю.	Фальсификация – действие, предусматривающее подделку, умышленное искажение или неправильное оформление документов (первичные документы, учетные регистры) [5]
Рабошук А.В.	Фальсификация финансовой отчетности является сознательным искажением информации в финансовой отчетности с целью обмана внешних и внутренних пользователей [7]

Автор	Описание
Богодухова В.А.	Фальсификация бухгалтерской отчетности – совокупность приемов (методов) искажения бухгалтерской отчетности, отражающей ложное представление о фактах хозяйственной деятельности предприятия, ее финансовом состоянии и финансовых результатах деятельности путем нарушения законодательных норм [1]
Сафронова И.В., Сильченко А.Д.	Фальсификация финансовой отчетности – преднамеренное умышленное действие или бездействие с целью искажения финансовых отчетов или его отдельных показателей, которое наносит пользователям отчетности определенный вред [8]
Брюханов М.Ю.	Фальсификацией финансовой отчетности является умышленное искажение либо упущения величин или раскрытия информации в финансовой отчетности, с целью введения в заблуждение внутренних и внешних пользователей информации, либо сокрытия хищения материальных ценностей [2]

Исходя из приведенных определений, можно сказать, что, как и в зарубежной научной литературе и нормативно-правовых актах, фальсификация отчетности представляет собой умышленное действие (бездействие), совершенное уполномоченным лицом (группой лиц) в корыстных целях и наносящее ущерб пользователям отчетности.

Фальсификация происходит путем нарушения законодательных норм бухгалтерского учета и влечет за собой угрозу принятия нерациональных решений на основе искаженных показателей отчетности.

Также как и с трактованием термина «фальсификация» исследователи не пришли к единому мнению и в отношении способов манипулирования показателями финансовой отчетности.

Но, в целом, все методы фальсификации можно классифицировать по принципу воздействия на элементы финансовой отчетности (табл. 2), что в своей работе продемонстрировал Брюханов М.Ю.

Таблица 2

Методы фальсификации по их воздействию на показатели отчетности

Элемент отчетности	Метод фальсификации
Искажение показателей выручки	– ввод данных по мнимым операциям; – несвоевременное отражение выручки; – деление крупных сделок на несколько операций на несущественные суммы
Искажение показателей расходов	– ввод данных по мнимым операциям; – несвоевременное отражение операций; – деление крупных сделок на несколько мелких
Искажение данных об активах/обязательствах	– неправильная переоценка; – неправильное начисление резерва по дебиторской задолженности; – искажение данных об имуществе, не принадлежащем организации
Неверная классификация показателей	неправильная классификация операций и отражение их в неверных статьях отчетности

Зачастую используется комбинация нескольких способов манипуляции данными, которая может и не привести серьезным искажениям, но все же эти данные будут недостоверно отражать результаты хозяйственной деятельности организации.

Таким образом, мы пришли к выводу, что искажение отчетных данных может быть непреднамеренным, а может и носить умышленный характер. Так как в условиях рыночных отношений для повышения инвестиционной привлекательности организации или же сокрытия фактов недобросовестных действий компании прибегают к искажению данных основного источника финансовой информации – бухгалтерской отчетности. В связи с этим вопросы своевременного выявления и устранения последствий фальсификации финансовой отчетности являются значимыми в целях повышения экономической безопасности предприятий и прозрачности экономики в целом.

1. Богодухова В.А. Искажения отчетности посредством вуалирования и фальсификации // Наука XXI века: опыт прошлого – взгляд в будущее. – 2016. – С. 319–323.

2. Брюханов М.Ю. Фальсификация финансовой отчетности: обнаружение и предотвращение: дис.... канд. экон. наук: 08.00.12. – Москва, 2016. – 198 с.
3. Гринавцева Е.В. Ошибки и фальсификации в бухгалтерской (финансовой) отчетности понятие и приемы их выявления // Социально-экономические явления и процессы. – 2017. – №6 – С. 49–57.
4. Международные основы профессиональной практики внутреннего аудита // Институт внутренних аудиторов [Электронный ресурс]. – URL: https://www.iiaru.ru/inner_auditor/professional/
5. Мельник З.Ю. Искажение информации в отчетности: ошибки и фальсификация // Научный вестник Херсонского государственного университета. – Вып. 10. Ч. 3. – 2015. – С. 190–194
6. Набиуллина Р.Р. Исторические аспекты возникновения случаев фальсификации финансовой отчетности // Международный молодежный симпозиум по управлению, экономике и финансам. – 2017. – №3 – С. 322–325.
7. Рабошук А.В. Проблемы обеспечения достоверности финансовой отчетности // Экономические науки. – 2012. – № 9(3). – С. 116–124.
8. Сафонова И.В., Сильченко А.Д. Фальсификация финансовой отчетности: понятие и инструменты выявления. // Учет. Анализ. Аудит. – про 2018. – №5(6) – С. 37–49.
9. Thornhill W.T., Wells. J.T. Fraud Terminology Reference Guide // Association of Certified Fraud Examiners, Austin, TX. – 1993. – 265 с.

Рубрика: Экономика и управление народным хозяйством

УДК 338.51

ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕНЫ НА ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ ПРОИЗВЕДЕНИЯ ПРИ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ ЧЕРЕЗ СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ

А. В. Самарцева

бакалавр

Е.В. Трофименкова

доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В условиях быстрого развития современного общества всё большую долю в составе мировой торговли занимает digital-торговля. Описанной в этой работе сферой торговли в сети Internet является продажа художественных произведений, не имеющих физического воплощения, и услуг по их созданию. В статье рассматриваются возможности разработки методики формирования цены на художественные произведения при их реализации через социальные сети и особенности данного рынка.

Ключевые слова: *художественные произведения, цена, ценообразование, торговля, социальные сети.*

POSSIBILITIES OF FORMING PRICES FOR WORKS OF ART WHEN THEY ARE SOLD THROUGH SOCIAL NETWORKS

In the context of the rapid development of modern society, digital trade occupies an increasingly large share in the composition of world trade. The sphere of trade described in this work on the Internet is the sale of works of art that do not have a physical embodiment, and services for their creation. The article discusses possibilities of developing a method of forming the price of works of art when they are sold through social networks as well as looks through features of the market as a whole.

Keywords: *works of art, price, pricing, trade, social networks.*

Сеть Internet и предоставляемые ею возможности для занятия как полноценной предпринимательской деятельностью, так и мелкой, зачастую несертифицированной, торговлей и фрилансом,

активно набирают актуальность среди молодёжи. Продажа художественных произведений представляет интерес по ряду причин. Одной из них является низкий порог вхождения на рынок. Для того, чтобы начать продавать художественные произведения, нужно минимальное количество расходных материалов – зачастую достаточно рабочего компьютера, графического планшета и любого тематического программного обеспечения. В силу особенностей социальных сетей и сети Internet в целом, не имеет ограничений и возраст продавца. Помимо этого, не существует какой-либо конкретной площадки для торговли, что является причиной затруднений при поиске как продавцов, так и потребителей. Из-за совокупности особенностей данной сферы торговли, наблюдаются значительные трудности при попытках её регламентирования и классификации, из-за чего страдает одна из ключевых составляющих торговли как процесса – ценообразование. Представленная работа ставит перед собой цель рассмотреть особенности исследуемого рынка и возможности формирования цены на художественные произведения при их реализации через социальные сети.

Помимо этого, следует сформулировать ряд задач, необходимых для достижения поставленной цели. Первой задачей является определение исследуемой части рынка, ограничение сферы исследования конкретной социальной сетью и обоснование данного выбора. Второй задачей является определение необходимых показателей для успешного формирования цены на исследуемый товар. К таким показателям относятся: среднерыночная цена товара (художественного произведения, не имеющего физического воплощения), частота использования существующих методик ценообразования на исследуемом рынке, среднее время работы над произведением. Завершающей третьей задачей является рассмотрение возможных методических подходов для последующих конкретизирующих исследований. Научная значимость исследования состоит в разработке универсальной методики ценообразования в исследуемом секторе.

Представленная тема интересует множество исследователей, среди которых Степанская Т.М., Сухарев А.Н., Холоденина К.Г., Колычева В.А., Сергиенко Д.Г. и Яркина Н.Н. Анализ публикаций по тематике определил отсутствие полноценных исследований арт-рынка в социальных сетях, при наличии множества исследований на тему ценообразования и формирования спроса на рынке сбыта произведений искусства на физических носителях [1, 3–5].

Для решения ранее поставленной цели и задач будут применены следующие научные методы исследования: наблюдение, анализ, измерение и формализация. Будет произведён анализ ряда ранее измеренных, собранных данных анкетирования, а также непосредственно доступных для считывания данных, необходимых для последующих расчётов и рассуждений.

Рынок художественных произведений является одним из наиболее необычных рынков сбыта среди сфер торговли в целом. Своеобразие данного рынка в первую очередь заключается в том, что стоимость товара на нём определяется не только классической себестоимостью, определяемой на основе стоимости материалов и человеко-часов, но и более субъективными, слабо поддающимися расчётам параметрами. Среди таких параметров выделяются сложность художественного произведения для исполнителя и известность художника в кругу потребителей. Именно поправка на данные параметры вызывает сложности при определении конкретной цены на художественное произведение, при чём как со стороны художника (исполнителя), так и со стороны покупателя [3].

В литературе исследователи, в частности, Сухарев А.Н., предпринимают попытки анализа рынка элитарного искусства, доходности вложений в художественные произведения как в активы [4]. При этом в фокус исследователей редко попадает растущий на данный момент рынок рисунков на заказ, единичных услуг, оказываемых широкому ряду потребителей. Исследуемый рынок – рынок художественных произведений, не имеющих физического воплощения – дополняет вышеуказанные трудности ещё одной, не менее важной в процессе расчётов. Продаваемый товар на данном рынке становится тяжелее оценить с точки зрения себестоимости, так как, чаще всего, она составляет лишь амортизацию с основных средств, с помощью которых создаётся художественное произведение – персональной ЭВМ и графического планшета. В силу слабой развитости представленного рынка, в себестоимость лишь в редких случаях имеет смысл закладывать стоимость специализированного программного обеспечения, так как значительная часть художников пользуется бесплатными, либо условно-бесплатными программами.

О необходимости рассмотрения данного конкретного рынка говорят результаты проведённых среди потребителей и продавцов опросов. В опросе для потребителя приняло участие 105 заинтересованных человек, в опросе для продавца – 20. На основе результатов опросов сложилась более конкретная картина рынка и заинтересованности субъектов в нём.

Основным источником информации для проведения исследования являются результаты проведённых опросов. Следует охарактеризовать и проанализировать полученную информацию, для будущего формулирования конкретной методики.

Опрос, предназначенный для продавцов, состоял из 12 вопросов. При проведении данного опроса, главной целью было определение параметров, которые возможно включить в себестоимость произведения. В изначальной концепции рассматривалась поправка на наличие у художника конкретного образования в данной сфере. По результатам опроса от этого параметра пришлось отказаться, так как более 50 процентов респондентов конкретного художественного образования не имели (рис. 1).

20 ответов



Рис. 1. Результаты опроса на вопрос: «Имеете ли вы художественное образование?»

Проведенный опрос также помог конкретизировать среднее время работы над художественным произведением. На основе данных опроса было вычислено среднее арифметическое взвешенное, равное примерно 8 часам, что составляет длительность нормированного рабочего дня. Таким образом, для последующих вычислений можно использовать понятие «рабочий день», подразумевающее 8 часов работы над художественным произведением. Основной платформой продажи произведений, по результатам данного опроса, является социальная сеть «ВКонтакте». Данный выбор был обоснован респондентами как наиболее оптимальный для продвижения и набора аудитории, а также наиболее удобный для публикации работ.

Опрос, предназначенный для потребителей, состоял из 6 вопросов. Целью проведения которого, было разделение потребителей на категории, составляющие сегменты рынка. По результатам опроса, большинство потребителей, заинтересованных в приобретении исследуемого товара, находятся в категории достатка «Менее 2000 рублей», а их заработок составляет стипендия, либо он отсутствует вовсе (рис. 2).

105 ответов

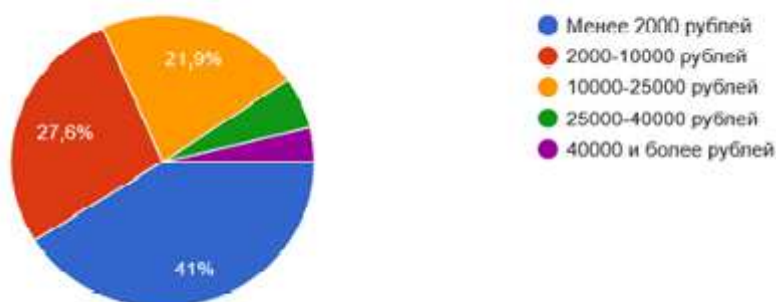


Рис. 2. Результаты опроса на вопрос: «Укажите уровень вашего заработка?»

Эти данные используются для последующих вычислений в контексте поправки на достаток потребителя, с целью формирования достаточного спроса для получения заработка со сбыта своих произведений. Помимо этого, было проанализировано отношение потребителей к труду. Более 88 процентов респондентов оценивают труд digital-художника как полноценную работу [2].

В тематической литературе исследователи выделяют некоторые критерии, на основе которых определяется стоимость художественного произведения. В частности, Д.Г. Сергиенко и Н.Н. Яркина в качестве такого критерия называют субъективный ценностно-ориентированный подход, при котором ценность художественного произведения, определяемая потребителем,

является решающей при формировании конечной цены [1]. Среди практикующих художников же, как показывают результаты вышеуказанных опросов, выделяются три основных метода ценообразования: сравнительный, затратный и расчётный. Впрочем, данные методы, за исключением первого, представляющего собой сравнение цен с конкурентами, неприменимы для исследуемого рынка, так как для них необходимо наличие конкретных материалов и физического результата труда [5, 6].

Интересным феноменом в рамках исследуемого рынка является значительный перевес в сторону предложения при исследовании его соотношения со спросом. Как уже было указано в данной работе, в качестве источника данных для исследований были использованы сообщества социальной сети «ВКонтакте». На примере одного из сообществ («Magic Your Commissions | МУС») был произведён первичный анализ предложения в данном сегменте рынка [7].

За первую неделю декабря 2020 было опубликовано более 95 рекламных записей, предлагавших соответствующий контент. Данный контент может быть разделён на категории по нескольким критериям.

Первый – качество исполнения, наиболее субъективный критерий, но один из самых важных для потребителя. По этому критерию контент можно разделить на «Эстетически привлекательный» и «Эстетически непривлекательный». Вопрос объективной качественной оценки данного критерия остаётся открытым.

Второй критерий – ценовая категория – достаточно точно соотносится с примерными значениями, использованными в опросе. Наибольшая цена за единицу в выборке без учёта дополнительных работ составила 4000 рублей, наименьшая – 20 рублей. Средним значением из всех доступных является 425 рублей, модальным – 300 рублей.

Третий критерий – вид работы, который может быть разделён ещё надвое – по формату и по стадии завершения. Вид по формату наиболее сходен с таковым у классических живописных портретов, но, в отличие от них, имеет не 6 общепринятых вариаций, а всего 3 – хедшот (от англ. headshot, «снимок головы», заимствовано из терминологии фотографов), халфбади (англ. halfbody, букв. «половина тела») и фуллбади (англ. fullbody, букв. «целое тело»). Следует отметить, что доля предложения портретов на данном рынке настолько превышает таковую у любых других работ, что рассматривать их на данном уровне становится достаточно сложным. Работы по стадии завершения же делятся на скетчи (англ. sketch – набросок), полноценки (полностью окрашенная, завершённая работа), монохромные работы и работы в плоской покраске (без теней). Из данного списка наиболее распространены первые два вида работ, остальные же встречаются реже и чаще обговариваются индивидуально при заказе. В таблице 1, на основании собственных разработок, представлена средняя ценовая картина за вышеуказанный период в первую неделю декабря 2020. При оценке данных таблицы следует учитывать неравномерность предложения в каждом из видов работ.

Таблица 1

Матрица оценки художественного произведения по его виду

Формат / Стадия	Скетч	ЧБ/Флэт	Полноценка
Хедшот	157 руб.	152 руб.	276 руб.
Халфбади	191 руб.	232 руб.	420 руб.
Фуллбади	324 руб.	493 руб.	598 руб.

Для определения необходимой методики могут быть предложены следующие коэффициенты: коэффициент известности (k_p), коэффициент рынка (k_m) и коэффициент сложности (k_d). Индексы коэффициентов указаны как первые буквы английских названий их атрибутов.

Известностью в данном контексте является охват аудитории данного художника в социальной сети. На основе эмпирических наблюдений, было выявлено, что с ростом количества подписчиков на странице художника в социальной сети, растёт и спрос, и цена на его произведение. Коэффициент известности находится в диапазоне от 1 до 2, где 1 – отсутствие поправки на известность в силу недостаточного охвата аудитории, 2 – охват, превышающий 10 000 под-

писчиков. Соотношение коэффициента известности с охватом, спросом и средней ценой представлено в табл. 2. Вопрос конкретизации данного параметра остаётся открытым.

Таблица 2

Соотношение коэффициента известности с охватом, спросом и средней ценой

Количество подписчиков	Средняя цена на работу (руб.)	Спрос	k_p
1 <100	Не установлена	Минимальный	1
2 100-500	100	Низкий	1,1
3 500-1000	300	Средний	1,5
4 1000-5000	700	Средний	1,7
5 5000<	1000	Средний	2

Коэффициент рынка (k_m) определяется на основе того, на какую именно аудиторию ориентирован художник. Данный коэффициент призван сделать цену адекватной для конечного потребителя, увеличивая спрос в конкретном сегменте рынка. Определяется коэффициент рынка как отношение среднерыночной цены произведения в конкретном сегменте рынка к неоткорректированной по коэффициентам стоимости художественного произведения.

Использование коэффициента сложности (k_d) является спорным моментом. Проблема данного коэффициента в его неоднозначности и субъективности, что свидетельствует о необходимости более глубокого исследования перед его применением. Возможно, коэффициент сложности должен быть включать в себя особую численную оценку составляющих третьего критерия, описанного выше в работе.

Таким образом, можно говорить о том, что цена на товар или услугу в рассматриваемом сегменте рынка строится на основе ряда специфических параметров, которые тяжело свести к единообразной формуле для универсального использования как потребителем, так и продавцом. Использование коэффициентов может быть целесообразным только при достаточно ликвидной базе, на роль которой себестоимость подходит с большим трудом.

Подводя итог проделанной работы, следует выделить несколько наиболее важных аспектов, освещённых в ней. Исследуемый рынок является очень неоднозначным, даже в сравнении со смежными рынками. Ввиду того, что он в данный момент находится только в начале своего развития, никак не оформлен в правовой сфере и не регламентирован, при ценообразовании и в целом сбыте товара возникают значительные трудности.

В данной работе была предложена система показателей для разработки методики ценообразования для художественных произведений при их реализации через социальные сети. Первый из этих показателей характерен конкретно для данной сферы и является определяющим при расчёте цены. Так как исследуемая часть рынка ограничена социальными сетями, в частности, Вконтакте, использование данного показателя адекватно целям исследования.

Работа имеет значимость в ряде ситуаций. В первую очередь на данной работе могут быть построены дальнейшие теоретические исследования рынка с большей углублённостью в конкретные аспекты. Далее из предложенных коэффициентов и рассмотренных особенностей возможно составить полноценную модель, которую будет целесообразно использовать для стабилизации исследуемого рынка. Систематизация и приведение цен в данном сегменте рынка к определённой эталону в свою очередь повлияет на развитие этого рынка как такового, что впоследствии приведёт к его воздействию на экономику страны в целом.

В исследованной сфере торговли остаётся множество нерешённых проблем и вопросов. Их рассмотрение и более глубокий анализ необходимы для развития digital-торговли, стремительно набирающей обороты, но всё ещё остающейся в тени.

1. Сергиенко Д.Г., Яркина Н.Н. Особенности ценообразования на арт-рынке // Морские технологии: проблемы и решения. – Керчь: ФГБОУ ВО «Керченский государственный морской технологический университет», 2019. – С. 167–176.

2. Статистика зарплат в России // Trud.com: [Электронный ресурс]. – URL: <https://russia.trud.com/salary/692.html> (дата обращения: 25.12.2020).

3. Степанская Т.М. Свободный художественный рынок и развитие изобразительного искусства в России // Мир науки, культуры, образования. – 2015. – №4 (53). – С. 360–363.
4. Сухарев А.Н. Арт-рынок: теоретические и практические аспекты // Финансы и кредит. – 2013. – №43 (571). – С. 40–48.
5. Холоденина К. Г. Особенности системы ценообразования на рынке произведений искусств // Институты и механизмы инновационного развития: мировой опыт и российская практика. – Курск: Университетская книга, 2017. – С. 305–307.
6. Ценообразование картин. Обзор методик ценообразования. // Яндекс.Дзен: [Электронный ресурс]. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/id/5ddb9b0fac2c132205518d> (дата обращения: 14.12.2020).
7. Magic Your Commissions | МУС: Сообщество ВКонтакте: [Электронный ресурс]. – URL: <https://vk.com/magicyourcom> (дата обращения 15.12.2020).
8. Трофименкова Е.В. Развитие инновационных технологий в сельскохозяйственных организациях Приморского края // Цифровые технологии – основа современного развития АПК: сб. материалов междунар. науч.конф.. – 2020. – С. 290–295.

Рубрика: Коммерческая деятельность

УДК 347.71

СПЕЦИФИКА УПРАВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ НА ПРЕДПРИЯТИИ ОПТОВОЙ ТОРГОВЛИ

В.Д. Смирнова
бакалавр

Ю.Ю. Макиевская

преподаватель Колледжа индустрии моды и красоты

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В современных рыночных условиях коммерческую деятельность необходимо рассматривать как многогранный аспект, который включает в себя теоретические и практические знания о специфике управления коммерческой деятельности на торговом предприятии. Именно поэтому необходимо изучать и комплексно применять ключевые звенья в управлении коммерческой деятельностью предприятия оптовой торговли, а именно механизмы и принципы управления.

Ключевые слова: *управление коммерческой деятельностью, механизмы и принципы управления торгового предприятия.*

THE SPECIFICS OF MANAGING COMMERCIAL ACTIVITIES AT A TRADING ENTERPRISE

In modern market conditions, commercial activity must be considered as a multifaceted aspect, which includes theoretical and practical knowledge about the specifics of the management of commercial activities in a trading enterprise. That is why it is necessary to study and comprehensively apply the key links in the management of the commercial activities of a wholesale enterprise, namely the mechanisms and principles of management.

Kewwords: *management of commercial activities, mechanisms and principles of management of commercial activities.*

Актуальность данной статьи обусловлена тем, что коммерческая деятельность торгового предприятия состоит из ряда торгово-организационных операций и управления ими. Ключевой основой осуществления данной деятельности являются теоретические и практические знания об особенностях управления коммерческой деятельности на предприятии оптовой торговли и техники осуществления торговых операций. Данная особенность связана с тем, что потребительский рынок имеет отличительную особенность осуществления коммерческих операций.

Поэтому сперва следует разобраться в понятии коммерческой деятельности и особенности коммерческой деятельности на предприятии оптовой торговли.

Таким образом, под коммерческой деятельностью следует понимать процесс торгового обмена услугами и товарами (совершение акта купли-продажи) между субъектами хозяйствования в соответствии со сложившейся и действующей законодательной базой, принятыми нормативно-правовыми актами, конечной целью которого является получение прибыли.

Целью данной статьи является анализ сущности деятельности и управления коммерческим предприятием оптовой торговли.

Для достижения данной цели, необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать теоретические основы коммерческой деятельности предприятия оптовой торговли;
- охарактеризовать механизмы управления коммерческой деятельностью;
- выявить основные принципы управления коммерческой деятельностью на торговом предприятии оптовой торговли.

Основным методом исследования, применяемым в данной работе, является – библиографический (анализ литературы и нормативно-справочных документов);

Как говорилось выше, коммерческая деятельность в торговой отрасли включает в себя все виды операций, которые направлены на проведение сделок купли-продажи услуг и товаров осуществляются они торговыми организациями в целях удовлетворения спроса оптовых покупателей и извлечения прибыли. Коммерческая деятельность в торговле является основным видом деятельности, объединяющим вокруг себя и подчиняющим себе все иные виды деятельности в оптовой торговле [2].

Основные формы организации коммерческой деятельности, применяемые в оптовой торговле, отражены в табл.

Таблица

Формы организации коммерческой деятельности в оптовой торговле

Форма предприятия оптовой торговли	Содержание коммерческой деятельности предприятия
Оптово-посредническое предприятие	Данная форма предприятий преимущественно функционируют по товарному признаку, специализируются на обеспечении потребностей потребителей определенным видом продукции.
Оптовые торговые центры	Торговые предприятия данной формы распространены в оптовой торговле офисной компьютерной техникой и промышленными товарами. При данной форме организации коммерческой деятельности могут сочетаться элементы оптовой и розничной торговли.
Оптовые склады	Главное условие существования предприятий данной формы является наличие значительного объема товарооборота.
Оптовые рынки	При реализации товаров на оптовых рынках учитывается гражданское законодательство, основанное на равенстве участников хозяйственных отношений, неприкосновенности их собственности, недопустимости вмешательства администрации рынка в их коммерческую деятельность.
Торговые дома	Организационная форма является свободной ассоциацией единомышленников на добровольной основе, участниками ассоциации выступают: транспортные, строительные, производственные предприятия, торговые, а также банки и страховые компании.

Далее необходимо отметить, что при управлении коммерческой деятельностью предприятий оптовой торговли присутствует определённая специфика, которая осуществляется при помощи пяти механизмов управления: управление ассортиментом и качеством товаров, управление сбытом и координация маркетинговых каналов распределения, закупка товаров, продвижение товаров и услуг и маркетинговые исследования рынка [3].

В ходе исследования вышеуказанные механизмы следует разобрать более подробно:

Первый механизм – управление ассортиментом и качеством товаров реализуется по следующим направлениям:

- оптовые посредники участвуют в процессе формирования формирования ассортиментной политики товаропроизводителей;
- производится оценка уровня конкурентоспособности товаров, предлагаемых производителем: для этого анализируются их потребительские свойства, цена и потенциальная продолжительность жизненного цикла;
- определяются текущие и будущие потребности оптовых покупателей и конечных потребителей товаров;
- формируется оптовый ассортимент.

Второй механизм – управление сбытом и координация маркетинговых каналов распределения на предприятии оптовой торговли включает:

- контроль исполнения договорных обязательств;
- поиск оптовых покупателей и установление с ними договорных отношений;
- организацию доставки товаров;
- формирование оптимального размера товарных запасов и управление ими;
- приемку, хранение, подсортировку и отправку товаров покупателям.

Третий механизм – закупка товаров для предприятия и их дальнейшая реализация должна включать операции по:

- изучению и прогнозированию состояния покупательского спроса;
- определению потребности покупателей в товарах;
- выявлению источников поступления товаров и выбору поставщиков;
- установлению хозяйственных связей с поставщиками;
- контролю за выполнением договоров.

Четвертый механизм – продвижение товаров и услуг осуществляется в форме:

- стимулирования сбыта за счет предоставления оптовых скидок, премий и бонусов;
- установления персональных контактов и продаж оптовым покупателям;
- организации торговых выставок и демонстраций товаров;
- планирования, организации и проведения рекламных мероприятий;
- предоставления дополнительных услуг покупателям.

Пятый механизм – маркетинговые исследования рынка осуществляются посредством:

- анализа распределения рыночных долей между компаниями-конкурентами и оценки потенциала развития оптовой организации;
- изучения микроэкономических параметров рынка и тенденций его состояния;
- изучения новых товаров и услуг, сравнительной оценки их конкурентоспособности;
- изучения оптовых покупателей и тенденций их поведения, оценки потенциальных возможностей.

При применении вышеуказанных механизмов управления коммерческой деятельностью на предприятии оптовой торговли необходимо учитывать и следующие основные принципы управления:

- высокая ответственность за выполнение принятых обязательств по торговым сделкам;
- выделение приоритетов;
- неразрывную связь коммерции с принципами маркетинга;
- умение предвидеть коммерческие риски;
- гибкость коммерции, ее направленность на учет постоянно меняющихся требований рынка;
- проявление личной инициативы;
- нацеленность на достижение конечного результата – прибыли [1].

Таким образом, при комплексном использовании вышеперечисленных механизмов и принципов управления коммерческой деятельностью на предприятии оптовой торговли будет повышена эффективность выполнения задач, стоящих перед коммерческими службами, основными из которых являются:

- выполнение роста эффективности коммерческой деятельности за счет автоматизации отдельных операций;
- своевременное принятие решений, соответствующих сложившейся на рынке ситуации;
- повышение уровня работы по изучению конъюнктуры рынка на основе маркетинговых исследований;
- усиление роли договоров и укрепление договорной дисциплины;
- формирование взаимовыгодных отношений с партнерами;
- установление длительных хозяйственных связей с поставщиками [4].

Подводя итог всему вышесказанному, можно отметить то, что основу комплексного подхода в управлении коммерческой деятельностью предприятия оптовой торговли, включающего в себя механизмы и принципы управления составляют: возрастающая роль управления коммерческой деятельностью на торговом предприятии, знание мотивационных установок в коммерческой деятельности, умение их формулировать и направлять в соответствии с задачами, стоящими перед торговым предприятием. При этом необходимо руководствоваться коммерческими соображениями относительно рынка и внешней среды.

1. Иванов Г. Г. Экономика организации. Торговля: учеб. пособие. – Москва: Инфра-М., 2016. – 352 с.

2. Лесникова Э. П. Особенности коммерческой и инновационной деятельности в оптовой торговле // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент», 2018. – 72 с.

3. Маркина С. А. Управление оборотными активами торговых организаций с использованием оптимизационных моделей в целях обеспечения экономической безопасности // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент, 2018. – 223 с.

4. Сорокина М. В. Менеджмент в торговле: учеб. пособие. – Санкт-Петербург: Питер, 2017. – 752 с.

Рубрика: Национальная экономика

УДК 334.7

ОСОБЫЕ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАЙОНЫ РОССИИ: ВОССТАНАВЛИВАЮТ ЛИ ОНИ НАЦИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ?

Л.С. Ставничий

бакалавр

В.А. Андреев

ст. преп.

Т.В. Варкулевич

канд. экон. наук, доцент

М.Н. Арнаут

доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Особый правовой режим специального административного района существует в РФ. Об этом мало говорят и пишут, однако такая модель действует на острове Октябрьский и острове Русский, законодательство совершенствуется, практика расширяется. Введение САР является ответом на санкции Соединенных Штатов и ряда стран. Целью особой административной зоны является обеспечить репатриацию капитала, выведенного за пределы российской юрисдикции.

Ключевые слова: *специальный административный район, законодательство, репатриация капитала.*

RUSSIA'S SPECIAL ADMINISTRATIVE REGIONS: DOES IT RECOVER THE NATIONAL ECONOMY?

A special legal regime for a special administrative region exists in the Russian Federation. Little is said or written about this, but such a model operates on Oktyabrsky Island and Russky Island, legislation is being improved, and practice is expanding. The introduction of SAR is a response to sanctions from the US and several countries. The purpose of the special administrative zone is to ensure the repatriation of capital taken out of the Russian jurisdiction.

Keywords: *special administrative region, legislation, capital repatriation.*

Актуальность в энергичной попытке Российской Федерации компенсировать риски для национальной экономики путем ограничения доступа к рынкам капитала и путем ограничения конкуренции на международных рынках; введение специальных административных районов является ответом на санкции со стороны Соединенных Штатов и ряда стран в целях сведения к минимуму возможных финансовых потерь; меры, стимулирующие приток капитала могут привести к ускоренному погашению государственного долга, недопущению суверенного дефолта; преференции особого административного района будут мотивировать крупные иностранные холдинги, особенно попавшие под санкции менять свою регистрацию на российское место жительства; сокращение транспортных и коммуникационных издержек делают капитал более мобильным через границы юрисдикции, а финансовые инновации и либерализация способствуют уклонению от уплаты международных налогов менее свободными фирмами.

Резиденты «Специальных административных районов» (САР) в соответствии с Федеральным законом «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края» от 03.08.2018 N 291-ФЗ и другими федеральными законами имеют возможность: получить статус «международной компании»; пройти ускоренную регистрацию; освободить от налога на прибыль подконтрольные компании; применить льготные ставки по дивидендным доходам; использовать условия валютного контроля [1, с. 25].

Цель исследования – оценить перспективы развития особых административных районов России с точки зрения репатриации капитала в связи с торговыми ограничениями и санкциями, введенными для бизнеса с российским происхождением. Объектом анализа являются объемы оттока капитала (т.е. утечки капитала) из российской экономики с 2000 по 2020 годы. Проблемой является неравные условия ведения бизнеса в РФ и в странах, где расположены офшорные финансовые центры: Кипр, Нидерланды, Виргинские острова; Значительное число российских экспортеров лишены доступа к дешевым заемным средствам за рубежом из-за введения анти-российских санкций.

Для того чтобы оценить общую потерю капитала для российской экономики, мы проанализировали объем ежегодной утечки капитала с 2000 по 2020 год (рис. 1).

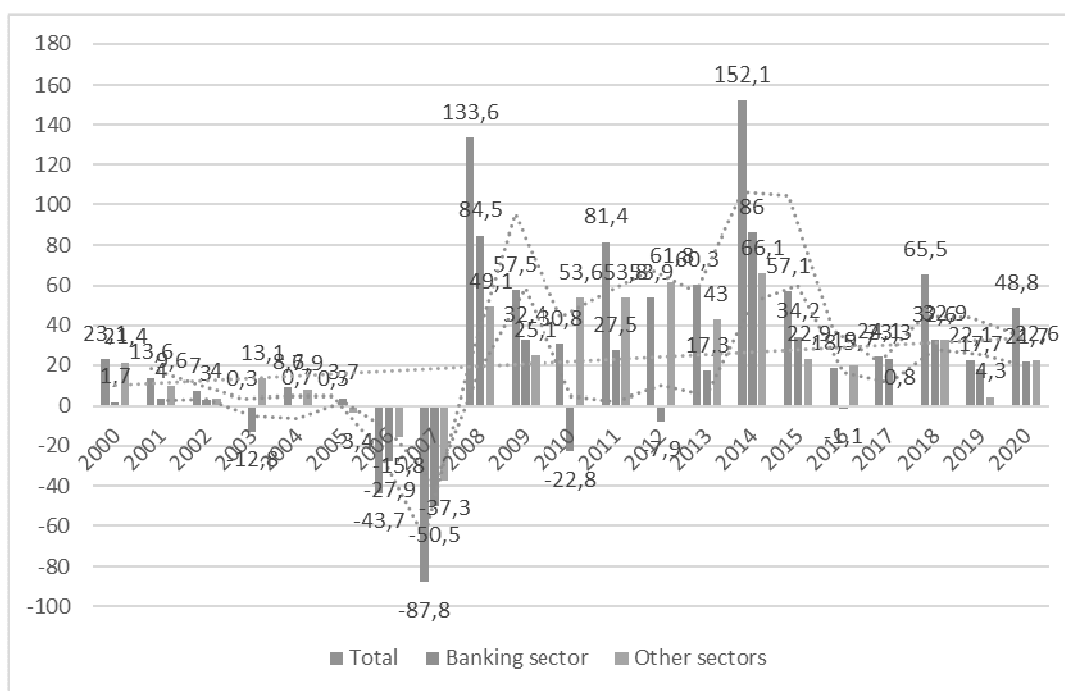


Рис. 1. Утечка капитала из России 2000–2020 гг. в миллиардах долларов США

Основными выводами являются: преобладает вывоз капитала с подведомственной территории Российской Федерации. Всего за 20 лет из национальной экономики России было выведено 727,1 миллиарда долларов. На долю банковского сектора пришлось 36,76%, а на долю других секторов – 63,24%.

Для того чтобы предположить тенденции декапитализации экономики и оценить устойчивость финансовой системы РФ, мы сравнили объем суверенного долга Российской Федерации и объем оттока капитала с 2002 по 2020 год (рис. 2).

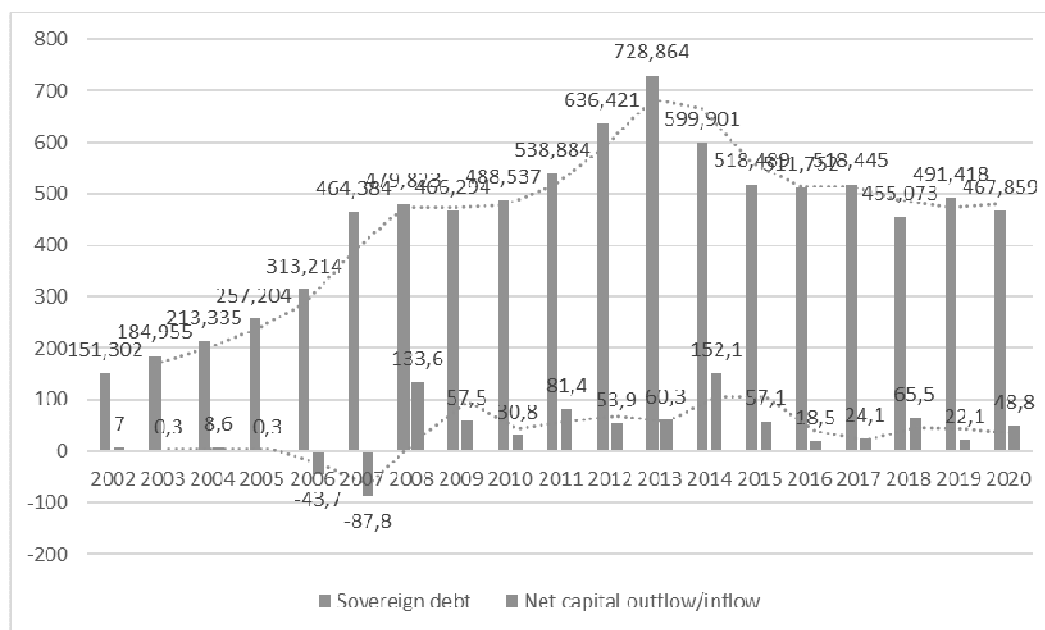


Рис.2. Суверенный долг России и отток капитала в 2002-2020 гг. в миллиардах долларов США

Основными выводами можно считать за последние 9 лет общий отток капитала составил 502,4 млрд долларов, что больше, чем суверенный долг Российской Федерации. Отток капитала в России за последние два десятилетия стал лавинообразным. Нерегулируемый процесс вывода капитала является системной проблемой для экономики, которую практически невозможно предотвратить или остановить.

Для того, чтобы оценить перспективы развития САР России в связи с торговыми ограничениями и санкциями, введенными для бизнеса с Российским происхождением мы проанализировали компании: группа компаний НЛМК, ПАО ММК, ПАО «Яндекс», X5 Retail group по критериям: отрасль, продукт производства, выручка и чистая прибыль из финансовой отчетности за 2020 год по МСФО в миллионах рублей, угрозы для международных компаний зарегистрированных за рубежом, возможности для компаний участников САР (табл.).

Таблица

Влияние санкций на российские компании

Компании	НЛМК группа (Fletcher Group Holdings Limited)	ПАО ММК (Mintha Holding Limited)	ПАО «Яндекс» (Yandex N.V.)	X5 Retail group (CTF Holdings S.A.)
отрасль	черная металлургия	черная металлургия	интернет-отрасль, индустрия программного обеспечения	розничная торговля
продукт производства	чугун, слябы, холоднокатаная, горячекатаная, оцинкованная сталь и др.	железная руда, агломерат, чугун, сталь, прокат	интернет-поисковая система	торговые сети: «Пятерочка», «Перекресток», «Карусель», «Чижик»
Выручка и чистая прибыль из финансовой отчетности за 2020 год в миллионах рублей	665322 миллиона руб., 91008 миллионов руб.	460180 миллионов руб., 43473 миллиона руб.	218344 миллиона руб., 24149 миллиона руб.	5663 миллионов руб., 761,40 миллионов руб.

Компании	НЛМК группа (Fletcher Group Holdings Limited)	ПАО ММК (Mintha Holding Limited)	ПАО «Яндекс» (Yandex N.V.)	X5 Retail group (CTF Holdings S.A.)
Угрозы для международных компаний зарегистрированных за рубежом	ограничительные меры по кредитованию за рубежом, отключение от международных платежных систем, неблагоприятное изменение правовой базы	ограничения в предоставлении кредитов МВФ и Всемирного банка; рост конкуренции между правительствами может привести к повышению налогов	факт участие иностранного капитала стал объектом критики президента России, что может привести к ограничению доли иностранцев в компании	денонсация соглашения России и Нидерландов об избежании двойного налогообложения в результате чего акционеры будут вынуждены платить налог на дивиденды 2 раза
Возможности для компаний резидентов зон САР	<ul style="list-style-type: none"> - дивиденды МХК, полученные от российских и иностранных компаний облагаются по ставке 0% (при доли в капитале > 15%) - дивиденды иностранных компаний, полученные от МХК (для ПАО) облагаются по ставке 5% - доходы от продажи акций (долей) в российских и иностранных компаниях облагаются по ставке 0% (при доле в капитале > 15% и сроке владения > 1 года) - доходы российских контролирующих лиц МХК в виде прибыли МХК (ПРИБЫЛЬ КОНТРОЛИРУЕМОЙ МХК) не облагается налогом - доходы МХК в виде прибыли контролируемых ею иностранных компаний не облагаются налогом 			

Анализируя данные таблицы, следует сделать несколько выводов. Российские компании: черная металлургия, интернет-отрасль, розничная торговля испытывают ограничения в деловой активности. Подвергаясь рискам на международных рынках эти компании являясь резидентами САРов будут чувствовать себя комфортно в текущих условиях на внутреннем рынке.

Для того чтобы предположить перспективы особых административных районов (САР), мы проследили движение капитала на примере трех стран: Кипр, Нидерланды, Виргинские острова на 2007–2019 годы (рис. 3).

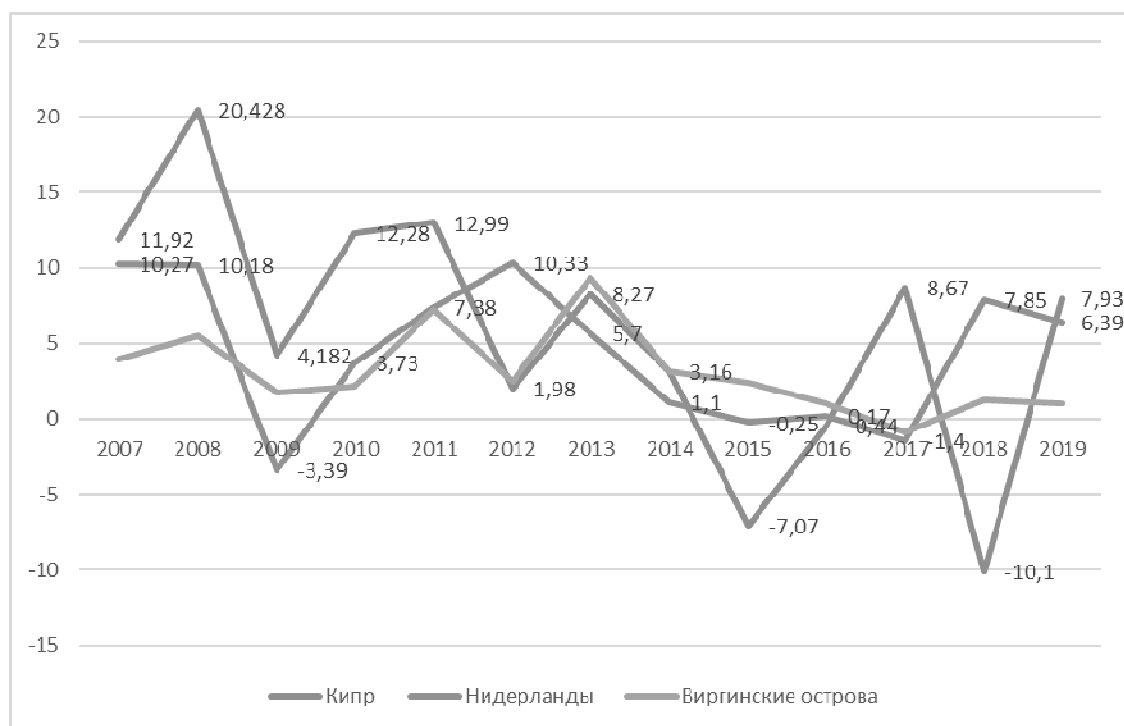


Рис. 3. Репатриация капитала стран: Кипр, Нидерланды, Виргинские острова в млрд. долл. США

Для оценки влияния репатриации капитала на российскую экономику использовалась прогностическая полиномиальная функция, которая отслеживала объемы вывоза и репатриации капитала для трех этих стран до 2025 (рис.4). Он предполагал, что репатриация капитала может осуществляться в форме перевода на родину капитала, ранее выведенного за рубеж, и его прибыли, а также выручки в иностранной валюте от реализации товаров и услуг.

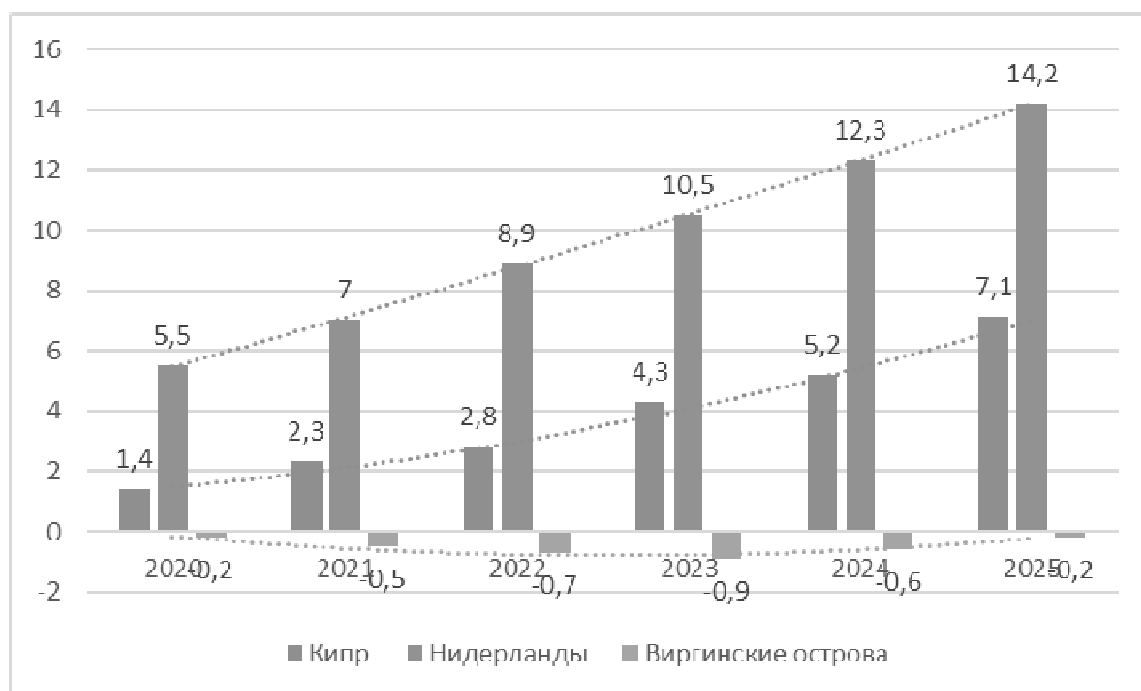


Рис. 4. Прогнозируемая расчетная сумма репатрируемого капитала в 2020–2025 гг.

Анализ показывает, что к 2025 году, если санкционное давление будет продолжаться, общая сумма репатриированного капитала (т.е. денег, возвращаемых в экономику России) из этих трех стран может достичь \$ 78,8 млрд. Поэтому можно ожидать увеличения капитальных вложений и повышения капитализации российской экономики. Это приводит к восстановлению и общему росту российской экономической системы. Механизм особого административного района снижает риски ведения бизнеса как для международных, так и российских компаний.

В результате анализа мы пришли к выводам: российские холдинговые компании с высокой капитализацией, опираясь на российскую практику могут стать резидентами САР-ов; компаниям, которые решатся стать участниками САРов придется пройти процедуру редомициляции в результате чего следует ожидать притока инвестиций в экономику России; объем репатриированного капитала (т.е. денег, возвращаемых в экономику России) может быть задействован в развитие городской инфраструктуры на территориях Приморского края и Калининградской области.

1. Лабонин И.В. Специальные административные районы: год спустя // Образовательное право. – 2019.
2. Товгазова А.А. Специальные административные районы: новый институт развития или антисанкционный инструмент? // Пространственная экономика. – 2018
3. Shin M.J. A Comparison of Tax Motivated Income Shifting of Multinationalism Territorial and Worldwide Countries // Contemporary Accounting Research. – 2019. – № 33(1). – P. 7–43.
4. Tørsløv T.R., Wier L.S., Zucman G. . The Missing Profits of Nations // NBER Working Paper. – 2019. – № 24701.
5. Avdjiev S., Everett M., Lane P.R., Shin H.S. Tracking the international footprints of global firms // BIS Quarterly Review. – 2018. – March. – P. 47–66.

РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МБОУ СОШ «СРЕДНЯЯ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА ПАРТИЗАНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА № 24

А.А. Старцев
бакалавр

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В последние 5-10 лет в Российской Федерации все более остро стоит вопрос о качестве образования, которое сейчас получают современные школьники. Одним из основных направлений политики в области образования стала модернизация образовательной системы, а так же повышение качества образования. Без качественного образования, с применением современных технологий невозможно стабильное развитие экономики любой страны.

***Ключевые слова:** образование, школа, бюджетное образовательное учреждение, государственная политика, управление, качество*

IMPLEMENTATION OF THE STATE POLICY IN THE FIELD OF EDUCATION IN THE PRIMORSKY TERRITORY ON THE EXAMPLE OF THE ACTIVITIES OF MBOU SOSH" SECONDARY SCHOOL OF THE PARTIZANSKY CITY DISTRICT № 24

In the last 5-10 years in the Russian Federation, the question of the quality of education that modern schoolchildren now receive has become increasingly acute. One of the main directions of the policy in the field of education was the modernization of the educational system, as well as improving the quality of education. Without highquality education, with the use of modern technologies, stable development of the economy of any country is impossible.

***Kewwords:** education, school, budget educational institution, state policy, management, quality.*

Актуальность темы исследования связана с тем что, государственная политика в области образования это направляющая и регулирующая деятельность государства в области образования, осуществляемая им с целью эффективного использования возможностей сферы специалистами и удовлетворить образовательные потребности граждан.

В последние 5–10 лет в Российской Федерации все более остро стоит вопрос о качестве образования, которое сейчас получают современные школьники. Одним из основных направлений политики в области образования стала модернизация образовательной системы, а так же повышение качества образования. Без качественного образования, с применением современных технологий невозможно стабильное развитие экономики любой страны.

Отдаленные регионы нашей остро ощутили на себе проблему падения качества образования, и сложности вызваны не только меняющейся структурой управления, но и отсутствием интернета, так же недостаточным финансированием в отдельных регионах.

Практически все страны с развитой рыночной экономикой, такие как Канада, Великобритания, США уделяют особое внимание развитию образования. Высокий уровень образования – гарант повышения благосостояния граждан, снижения уровня преступности.

Повышение качества образования невозможно без совершенствования управления средним образовательным учреждением. Необходимо создавать комфортный микроклимат внутри каждой образовательной организации, только тогда возможно создать условия для формирования высокоинтеллектуальной личности, которая будет стремиться, не только получать знания, но и самосовершенствоваться [1].

В конце декабря 2012 года был принят закон № 273 «Об образовании в Российской Федерации». Именно в этом законе учитываются потребности образовательной системы, а так же регламентируется деятельность образовательных учреждений.

Значимость статьи заключается в возможности использования результатов исследования, полученных при исследовании образовательными учреждениями среднего общего образования

Объект исследования: государственная политика в сфере образования.

Предмет исследования: деятельность муниципального бюджетного общеобразовательного учреждения «Средняя общеобразовательная школа №24» Партизанского городского округа.

Целью статьи является на примере деятельности муниципального образовательного учреждения МБОУ СОШ «Средняя общеобразовательная школа Партизанского городского округа № 24» выявить основные проблемы реализации государственной политики в сфере образования на уровне образовательных учреждений среднего общего образования и разработать рекомендации по повышению эффективности реализации государственной политики в данной сфере.

Государственная политика в области образования – направляющая и регулирующая деятельность государства в области образования, осуществляемая им с целью эффективного использования возможностей образования для достижения вполне определенных стратегических целей и решения задач общегосударственного или глобального значения. Она реализуется посредством законов, общегосударственных программ, правительственных постановлений, международных программ и договоров и других актов, а также путем привлечения общественных организаций и движений, широкой общественности для ее поддержки имеющимися в их распоряжении средствами (средства массовой информации, общественные академии, профессиональные ассоциации, союзы и т. д.).

Основные цели государства в сфере образования определены в Федеральном законе об образовании. Это: повысить общекультурный уровень общества, обеспечить экономику и социальную сферу специалистами и удовлетворить образовательные потребности граждан [2].

В статье проведено исследование деятельности муниципального образовательного учреждения на примере МБОУ СОШ «Средняя общеобразовательная школа Партизанского городского округа № 24» и выработка рекомендаций по его совершенствованию.

Основной причиной многих проблем в МОУ СОШ №24 Партизанского городского округа является, то, что в образовательном учреждении из-за недостатка финансирования одновременно используется, как и современная техника, так и техника которую уже давно пора списать. Педагогический состав должен владеть навыками пользования компьютером, электронной почтой, скайпом и другими программами Зум или Тимс. Кроме того, необходимо владеть навыками поиска информации, обработки данных и внесения их в соответствующие базы. Из-за того, что значительная часть коллектива люди стёршего поколения периодически возникают трудности при использовании современных компьютерных технологий.

Низкая мотивация сотрудников является причиной текучести кадров. Персонал не доволен заработной платой. Данную проблему также помогло бы решить мероприятие по организации дополнительных кружков.

Около половины выпускников педагогических учебных заведений высшего образования не идут работать в школы.

Для привлечения молодого состава преподавателей школе следует участвовать в краевом проекте «Учитель для Приморья». Школа не может участвовать в этой программе поскольку этот проект пилотный и запущен не везде. Преподаватели считают, что молодой учитель не может быть хорошим специалистом. В рамках этого проекта студенты старших курсов Школы педагогики ДВФУ проходят длительную педагогическую практику в муниципальных общеобразовательных организациях, что способствует их дальнейшему трудоустройству в школы и уменьшению числа вакансий. Данный проект помог бы школе привлечь новый и молодой персонал.

На такую практику направляются будущие преподаватели начальных классов. Проект предполагает, что такого рода обучение повысит качество подготовки молодых специалистов, упростит последующее трудоустройство выпускников и поможет восполнить дефицит учителей в школах [3].

В дальнейшем полученный опыт может быть использован во всех регионах Дальневосточного федерального округа, где наблюдается дефицит педагогических кадров.

С подачи ДРНЦ РАО в Приморском крае запущен проект «Учитель для Приморья», в рамках этого проекта более 55 выпускников пройдут длительную практику в школах Приморского края, в том числе и отдаленных регионах. Это своего рода симбиоз, где заинтересованы все

стороны: молодые специалисты, школьные учреждения, выпускающая кафедра, органы местного самоуправления и краевые власти. Ответственность за результат данного проекта несет каждый участник, вне зависимости от ранга.

При этом ответственность за успех проекта несет каждый участник. Школа педагогики ДВФУ обеспечивает научно-методическое сопровождение и руководство практикой. Краевые и муниципальные власти берутся совместно решить вопрос обеспечения жильем студентов на время практики, а также заключения договоров о целевом обучении с лучшими студентами. Директорам школ необходимо обеспечить поддержку на месте и закрепить за студентами наставников, которые помогут сориентироваться в школьной среде. Задача отбора и подготовки учителей-наставников будет решаться в сотрудничестве с институтами РАО. Модернизация программ подготовки педагогов потребует постоянного мониторинга, глубокого научного осмысления и руководства, которое будет обеспечиваться Дальневосточным региональным научным центром РАО.

С целью материальной мотивации в крае на региональном уровне принят Закон Приморского края от 23.11.2018 года № 389-КЗ «О предоставлении мер социальной поддержки педагогическим работникам краевых государственных и муниципальных образовательных организаций Приморского края».

Проблему низкой технической обеспеченности медиа и компьютерной техники можно решить путем участия в региональном проекте «Современная школа». Которая поможет приобретать комплексы образовательной робототехники по мероприятию «Обновление содержания и методов обучения предметных областей». Также денежные средства на такое финансирование можно получить в рамках Государственной программы «Развитие образования Приморского края» [4].

Участие в проекте «Билет в будущее» помог бы детям в профессиональной ориентации 6–11 классов. Родителю и ребенку нужно пройти регистрацию на Платформе проекта. После регистрации участники получают доступ к личному кабинету, где будет отображаться вся необходимая информация. Данная диагностика помимо набирающих популярность различных тестирований включает в себе еще и интерактивные игры. Именно такой комплексный подход позволяет учащимся помогает участникам определиться с профессиональной направленностью, выявить сильные и слабые стороны, расширить кругозор знаний о той или иной профессии.

Чтобы работники МБОУ «СОШ №24» были полностью вовлечены в образовательный процесс, и чтобы отдача от результатов их трудовой деятельности стала весомее, мы в первую очередь обратили внимание на совершенствование уровня мотивации. Предлагается формирование и развития системы морального стимулирования труда сотрудников (проведение корпоративов, оформление доски почета и возможность выбора при профессиональном образовании направления). Ежемесячно будет выбираться лучший работник месяца. Оценка лучшего работника будет проходить по определённым критериям.

Дальнейшее и стабильное развитие МБОУ «СОШ №24» невозможно без привлечения дополнительных финансовых средств. К этому вопросу нужно подходить комплексно и искать спонсоров среди основных предприятий города, подавать заявку на участие в различных конкурсах, привлекать родителей учащихся, а так же более грамотно распределять бюджетные средства и планировать крупные покупки заблаговременно. Для развития и улучшения деятельности МБОУ «СОШ №24» в 2021 году предлагается:

- внедрить мероприятия морального стимулирования;
- организовать современное рабочее место для педагога;
- организовать для учеников востребованные родителями дополнительные образовательные услуги.

Во вторых более тщательно подходить к такому вопросу как, организация рабочего места педагога. Сейчас уже невозможно представить рабочее место без компьютера или ноутбука. Современные технологии не только повышают производительность труда, но и открывают новые горизонты познаний. Множество бесплатных образовательных платформ позволяют учителям предоставлять учащимся множество дополнительной информации. Так на уроках истории можно ознакомиться с памятниками архитектуры, на уроках географии с жизнью коренных народов, на уроках биологии с растительным миром, а на уроках физики увидеть опыты, провести которые не каждая школа имеет возможность. Часто именно такие интернет кроки позволяют развивать не только дополнительный интерес к тому или иному предмету, но и чувство сострадания, толерантности гордости за свою страну [5].

Предлагается организовать рабочее место учителя, оборудованное современной техникой. Под рабочим местом учителя подразумевается комплект из стола, кресла, ноутбука и принтера. Ежегодно возрастает нагрузка на педагогический состав, появляются все новые формы отчетов, которые необходимо заполнять на регулярной основе. И использование современной техники и технологий приходит на помощь, помогает подготовиться к занятиям, сократить время на подготовку отчетной документации, подготовить новый материал для освоения сложной темы.

По подсчетам для того чтобы организовать новые и совершенствовать уже имеющиеся рабочие места потребуется сто четыре тысячи рублей. Реализация данной идеи поможет повысить эффективность работы образовательного учреждения.

Улучшение организации рабочего места педагога начального образования направлено на дальнейшее развитие и совершенствование образовательного процесса, так как будет обеспечено развитие современного ребенка в соответствии с требованиями законодательных документов. Одновременно предложение направлено на повышение производительности труда педагога, снижение напряженности его труда.

Для стабильного развития школы необходимо найти дополнительные источники финансирования. Необходимо предоставлять платные дополнительные образовательные услуги, которые будут необходимы учащимся.

Третьей мерой выдвигается введение дополнительных обучающих курсов. Здесь была рассчитана примерная прибыль. Эта прибыль поможет выделять средства на премии сотрудников с целью уже материального стимулирования.

Был проведен анонимный опрос среди родителей учащихся и определены дисциплины, по которым были бы интересны дополнительные платные занятия. Так большая часть родителей или законных представителей учащихся захотели чтобы дети занимались: вокалом, психологией, изучали иностранные языки.

Если удастся решить все поставленные задачи, то развитие МБОУ «СОШ №24» будет стабильным, а это приведет к повышению качества образования, применению современных образовательных технологий, социальной адаптации учащихся и развитию управления учреждением.

-
1. Богуславец Л. Г. Управление качеством образования: метод. – Москва: Сфера, 2019. – 126 с.
 2. Биличенко Г.Г. Создание образовательного учреждения с приоритетным направлением развития . – Москва: Сфера, 2017. – 160 с.
 3. Бордовский Г.А. Управление качеством образовательного процесса: монография. – Москва: Сфера, 2010. – 169 с.
 4. Булаева С.В. Система мирового образования: современные тенденции развития. – Рязань: Рязанский гос. ун-т им. С.А. Есенина, 2018. – 127 с.
 5. Насобулина К.С. Аналитическая работа руководителя школы // Экстернат РФ. – 2020. – № 8. – С. 28-31.

Рубрика: Сбыт. Продажа. Реализация

УДК 658.8

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ УСЛУГ СЕТИ ФИТНЕС-КЛУБОВ «PLATINUM» С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНДЕКСА ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ И МЕТОДА ОПРОСА

М.В. Сысоенко

бакалавр

Л.Ф. Степулева

руководитель, ст. преп. кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

На сегодняшний день услуги фитнес-клубов пользуются большой популярностью. В Приморье идёт активная пропаганда здорового образа жизни, а в период пандемии потребность в услугах

спортзалов еще сильнее возросла. В рамках высокой конкуренции на рынке фитнес-услуг, каждый клуб стремится удовлетворить требования потребителей. Для этого необходимо проводить анализ качества своих услуг, выявлять слабые места и делать выводы.

Ключевые слова: качество, удовлетворённость, индексы потребительской удовлетворённости, номенклатура потребительских свойств, услуга.

EVALUATION OF THE QUALITY OF «PLATINUM» FITNESS CLUB'S SERVICES WITH USING THE CONSUMER SATISFACTION INDEX AND THE SURVEY METHOD

Today, services of fitness clubs are very popular. In Primorye, there is an active promotion of a healthy life-style. During the pandemic, the need for gym services increased even more. So each fit-ness club strives to satisfy the needs of consumers. Therefore, it is necessary to conduct analysis of the quality of your services.

Keywords: quality, customer satisfaction, customer satisfaction indices, range of consumer properties, service.

Современному человеку тяжело представить жизнь без физической активности. С каждым днём фитнес-клубы набирают большую популярность у людей всех возрастов и любой физической формы, а спектр предоставляемых услуг подобного рода учреждений за последнее десятилетие значительно расширился. Сегодня спорт приобретает всё большую значимость в обществе и появляются основания считать его одним из основных видов человеческой деятельности. Коммерческий успех фитнес-клуба напрямую связан с полнотой оказываемых услуг и не заниматься их оценкой – пустить качество на самотек. Этим и обусловлена актуальность выбранной темы.

Целью работы является оценка качества предоставляемых услуг сети фитнес-клубов «Platinum» с использованием индекса потребительской удовлетворенности и метода опроса.

Для реализации поставленной цели были рассмотрены следующие задачи: разработаны компоненты дерева потребительской удовлетворённости работы объекта, разработана анкета, проведён опрос, обработаны полученные данные, рассчитаны индексы потребительской удовлетворённости и сделаны выводы по проделанной работе.

На первом этапе работы были разработаны компоненты дерева потребительской удовлетворённости работы объекта [1, 2, 3]. На основании изученных стандартов была разработана номенклатура потребительской оценки качества предоставляемых услуг выбранного объекта. Все показатели можно разделить на 4 основные группы:

- надёжность – безопасность, соблюдение санитарно-гигиенических норм, информативность,
- функциональное назначение – полнота оказания услуги,
- эргономичность – комфортность пребывания, культура обслуживания,
- эстетичность – композиционная целостность.

Знание групп и подгрупп, предшествующих единичным признакам, позволяет взглянуть на исследуемое качество услуг в целом и оценить общие показатели, на которые нужно сделать упор, начиная развитие фитнес-клуба.

На втором этапе с использованием Google-формы, была разработана анкета, в шаблон которой были заложены 2 основных вопроса: оценить важность представленного показателя для фитнес-клуба и оценить удовлетворённость данным показателем на исследуемом объекте.

Каждый показатель предлагалось оценить по шкале от одного до пяти, где: 1 – неважно, а 5 – очень важно; 1 – полностью не удовлетворён, а 5 – полностью удовлетворён.

В опросе приняло участие 53 респондента. На основании полученных ответов были рассчитаны показатели средних значений и индексы потребительской удовлетворённости, представленные в табл. 1.

**Обследование удовлетворенности потребителей работой сети фитнес-клубов
по «Platinum»**

Основные составляющие результатов работы фитнес-клуба (компоненты дерева)	Важность для потребителя предлагаемых показателей		Оценка качества					Среднее значение оценки	Индекс потребительской удовлетворенности		
	I	II	5	4	3	2	1		VIII	a	b
Внимательность, доброжелательность и вежливость персонала.	4,45	6,82	30	16	7	0	0	4,43	45,5	47	46
Наличие воды, санузла, душевых комнат.	4,45	6,82	29	20	2	1	1	4,42	45,3	46,8	49
Наличие вентиляции, доступ свежего воздуха, поддержание температурного режима.	4,49	6,88	30	17	4	1	1	4,40	45	46,6	47
Наличие необходимого инвентаря и разнообразие зон для тренировок.	4,49	6,88	30	17	4	1	1	4,40	45	46,6	47
Уровень профессионального мастерства тренеров.	4,68	7,17	28	17	8	0	0	4,38	44,8	46,4	45
Доступность общения с персоналом клуба.	4,30	6,59	30	15	5	3	0	4,36	44,5	46,2	45
Соблюдение стиля и цветовой гаммы.	3,53	5,41	31	13	5	2	2	4,30	43,8	45,6	44
Системы противопожарной безопасности, эвакуационные выходы и доступ к ним	4,53	6,94	22	25	4	1	1	4,25	43	45	47
Комфортность пребывания.	4,49	6,88	21	23	6	3	0	4,17	42	44,2	44
Пропускной режим.	4,26	6,52	24	17	9	3	0	4,17	42	44,2	41
Обязательная проверка целостности тренажеров и инвентаря.	4,57	7,00	24	20	3	5	1	4,15	41,75	44	44
Соблюдение санитарно-гигиенических норм.	4,60	7,05	20	18	14	0	1	4,06	40,5	43	38
Дополнительная продажа спортивных товаров.	3,53	5,41	23	13	14	1	2	4,02	40	42,6	36
Информативность.	4,49	6,88	18	18	14	2	1	3,94	39	41,8	36
Чистота прилегающих к клубу территорий в зимнее время.	4,43	6,79	13	18	14	4	4	3,60	34,5	38,2	31
Среднее значение работы и соответствующей степени потребительской удовлетворенности								4,2	42,5	44,6	42,7

Как видно из табл. 1, очень важными для клиентов клуба являются уровень профессионального мастерства тренеров и соблюдение санитарно-гигиенических норм, поэтому все опрошенные поставили этим компонентам дерева наивысшую оценку. На такой выбор потребителей оказывает влияние направленность объекта и эпидемиологическая обстановка.

В то же время, для большинства клиентов неважно, будет ли при этом в клубе присутствовать услуга дополнительной продажи спортивных товаров и будут ли соблюдаться цветовая гамма и стиль.

В столбцах III–VII приведено количество опрошенных, поставивших ту или иную оценку существующему качеству работы фитнес-клуба. Как видно из таблицы 1 низкие значения оценки удовлетворённости по каждому показателю в основном проставляло одинаковое количество человек, поэтому, по всей видимости, это были одни и те же негативно настроенные респонденты. Одинаковые оценки были проставлены показателям наличия вентиляции и наличия необходимого инвентаря, что может говорить о нахождении показателей для клиентов на одном качественном уровне.

Из столбца VIII видно, что больше всего потребителей удовлетворяют показатели внимательности и доброжелательности персонала, а меньше всего клиенты удовлетворены чистотой прилегающих к клубу территорий в зимнее время. Такая низкая потребительская оценка показателя объясняется нечищенной парковкой и рядом находящихся лестниц. Также, клиентам не нравится уровень информативности объекта. Так как сайт фитнес-клуба полон информации и о тренерах, и об услугах, скорее всего такая низкая оценка обусловлена недоверием к честности и открытости руководства.

Для определения степени удовлетворенности потребителя предлагаемым продуктом были применены индексы потребительской удовлетворенности, которые подсчитывались по результатам опроса потребителя о качестве услуг, которое он оценивал по пятибалльной системе.

В ходе работы были рассчитаны укрупнённые индексы потребительской удовлетворённости «А» и «В», которые в таблице 1 представлены в процентном значении. На основе оценок «хорошо» и «отлично» был рассчитан индекс «С» в абсолютном значении. Из таблицы 1 видно, что индекс наиболее высокий у показателя наличия воды, санузла и душевых комнат. Наименьший индекс «С» у показателя чистоты прилегающих к клубу территорий в зимнее время. Самые важные для потребителей показатели оказались не способны на данный момент в полной мере их удовлетворить. Важность соблюдения санитарно-гигиенических норм оценено клиентами на порядок выше, чем их удовлетворённость им. Причиной такого расхождения является отсутствие обязательного ношения масок и обработки рук при входе в клуб, отсутствия масок и перчаток у администраторов и тренеров, а также несоблюдение социальной дистанции при групповых тренировках с полным заполнением зала.

Однако среднее значение оценки потребительской удовлетворённости говорит о хорошей удовлетворённости клиентами услугами фитнес-клуба.

Таблица 2

Общая оценка качества предоставляемых объектом услуг

Основные оставляющие результатов работы фитнес-клуба	Оценка качества					Среднее значение оценки	Индекс потребительской удовлетворённости
	5	4	3	2	1		
Общая оценка качества предоставляемых объектом услуг	20	23	10	0	0	4,2	43

В таблице 2 видно, что в целом респонденты оценили качество предоставляемых объектом услуг оценкой 4,2. Это является довольно хорошей потребительской оценкой. Однако на рынке высокой конкуренции такого вида услуг необходимо повышать уровень удовлетворённости клиентов, чтобы они не ушли в другой фитнес-клуб, который больше подходит их запросам и отвечает требованиям. Стоит отметить, что данная оценка, полученная в ходе анкетирования, соответствует оценке, полученной из расчётов оценок удовлетворённости потребительских показателей качества услуг, что говорит о точности и расчётов, и опроса.

Таким образом, можно сделать вывод, что больше всего клиентам клуба важны показатели групп эргономичности и надёжности. А меньше всего – функционального назначения и эстетичности. Это можно объяснить тем, что в длительный период самоизоляции потребители фитнес-услуг научились тренироваться дома, поэтому сегодня в плане функционального назначения фитнес-клубы им не нужны. Не важность группы эстетичности связана с тем, что за красотой люди идут в другие места (например, картинные галереи или выставки), а в фитнес-клубе клиенту без разницы: ходят тренеры в одинаковых костюмах или нет. Высокая оценка важности эргономичности говорит о важности для людей ощущения комфорта в месте, где они находятся, и поддержания хорошего настроения. После самоизоляции почти все клиенты вернулись в фитнес-клубы именно за этим. Практически все показатели группы надёжности стоят выше всех по важности. Это обусловлено инстинктом самосохранения, а также необходимостью клиента быть уверенным в том, что, пользуясь данными услугами, отдавая за это деньги, а также выходя из дома в это непростое время, он будет в безопасности.

Больше всего клиентов удовлетворяют показатели группы функционального назначения, что говорит о соответствии фитнес-клуба заявленной деятельности. При сортировке показатели надёжности оказались во второй половине признаков. Это можно объяснить тем, что потребители не доверяют услугам, которыми пользуются, не замечают показателей надёжности, а также не ощущают себя в безопасности.

Показатели группы эргономичности разбросаны среди 15 пунктов от наилучшего до наихудшего. Скорее всего, фитнес-клубу тяжело уследить за каждым из представленных показателей, поэтому какие-то из них развиты и адаптированы под потребительские потребности лучше, а какие-то хуже.

Таким образом, фитнес-клубу в первую очередь необходимо обратить внимание на чистоту прилегающих к клубу территорий в зимнее время и следить за соблюдением санитарно-гигиенических норм. Необходимо поддерживать уровень профессионального мастерства тренеров, как самого важного для респондентов показателя.

1. ГОСТ Р 52024-2003. Услуги физкультурно-оздоровительные и спортивные. Общие требования: утвержден и введен в действие постановлением Госстандарта России от 18 марта 2003 г. № 80-ст: дата введения 2003-07-01. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200031619>. – Текст: электронный.

2. ГОСТ Р 57116-2016. Фитнес-услуги. Общие требования к фитнес-объектам: утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 04.10.16 № 1304-ст: дата введения 2017-06-01. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200140245>. – Текст: электронный.

3. ГОСТ Р 56644-2015. Услуги населению. Фитнес-услуги. Общие требования: утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 14 октября 2015 г. № 1564-ст: дата введения 2016-01-01. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200124945>. – Текст: электронный.

4. Роджерс С., Риннэ Л., Мун Ш. Истинная лояльность. Как взломать код верности клиента: практ. изд. – Москва: Альпина Паблишер, 2020. – С. 96-105.

5. Роджер Б. Маркетинг от потребителя / пер.П. Миронов. – Москва: совка,2013. – С. 356–374.

6. Лифиц И.М. Оценка конкурентоспособности товаров и услуг: учебник. – Москва: КноРус, 2019. – 254 с.

7. Тарасенко А.А., Воеводина С.С. Профессиональный стандарт в системе подготовки спортсменов в физкультурно-оздоровительных технологиях // Физическая культура, спорт – наука и практика. – 2014. – № 4. – С. 81–89.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АНАЛИЗА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ

Д.Г. Ткачёва
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Публикация приурочена к исследованию теоретических аспектов анализа хозяйственной деятельности организации. В нынешних условиях рыночной экономики организация способна стать сильным конкурентом за счет повышения эффективности своей деятельности. Для того, чтобы обеспечить эффективное функционирование организации необходимо правильное и верное управление организацией. Одним из ключевых элементов управления организацией является анализ хозяйственной деятельности (АХД). Актуальность темы обусловлена тем, что нынешней экономике необходимо повысить свою конкурентоспособность производимой продукции и предоставляемых услуг. Также благоприятным фактором для экономики станет повышение эффективности производства, рост основных показателей. Все это достигается благодаря проведению АХД организации. Целями анализа является установление и формирование выводов о финансовом положении организации. Также целью выступает осуществление работ, которые будут направлены на улучшение положения. Объектами АХД считаются экономические результаты хозяйственной деятельности организации.

Ключевые слова: рыночная экономика, эффективность деятельности, анализ, планы, компания.

THEORETICAL ASPECTS OF THE ANALYSIS OF ECONOMIC ACTIVITY

The publication is dedicated to the study of the theoretical aspects of the analysis of the economic activity of the organization. In the current conditions of a market economy, an organization is able to become a strong competitor by increasing the efficiency of its activities. In order to ensure the effective functioning of the organization, the correct and correct management of the organization is necessary. One of the key elements of organization management is the analysis of economic activities (AHD). The relevance of the topic is because the current economy needs to increase its competitiveness of products and services. In addition, a favorable factor for the economy will be the increase in production efficiency, the growth of key indicators. All this is achieved through the organization's AHD. The purpose of the analysis is to establish and form conclusions about the financial position of the organization. In addition, the goal is the implementation of works that will be aimed at improving the situation. The objects of analysis of economic activity are the economic results of the economic activity of the organization.

Keywords: market economy, performance efficiency, analysis, plans, company.

Обоснование актуальности исследования. Анализ хозяйственной деятельности компании является базой для принятия управленческих решений. Для того, чтобы обосновать управленческие решения необходимо выявить возможные проблемы, оценить финансовые и производственные риски, и определить вероятные последствия от принятых решений.

Учитывая вышесказанное, можно утверждать, что данная экономическая проблема является актуальной и остро стоит перед руководством каждой компании, которая стремится повысить эффективность функционирования компании и найти резервы для такого повышения. В связи с этим, в статье рассмотрен анализ хозяйственной деятельности компании. Также на основе данных бухгалтерской отчетности условной компании был проведен анализ финансово-хозяйственной деятельности компании, по результатам которого был предложен ряд мероприятий, направленных на достижение высокой эффективности деятельности компании.

Анализ научных трудов по теме исследования. В экономической литературе существует множество научных трудов, которые посвящены анализу хозяйственной деятельности компа-

нии. Например, данной теме свои труды посвятили такие экономисты, как О.Ф. Мигун [1], В.И. Стражев, А.Д. Шеремет[3], и другие.

Изложение основного материала исследования. Главным принципом эффективности хозяйственной деятельности является принцип достижения максимальной выгоды при минимальных затратах организации.

АХД подразделяется на предварительный анализ, оперативный анализ и текущий анализ.

Предварительный анализ проводится до совершения каких-либо хозяйственных операций. В процессе данного анализа оцениваются трудовые, финансовые и материальные ресурсы, которые необходимы для выполнения производственной программы [1].

Оперативный анализ осуществляется по мере исполнения плана за небольшой промежуток времени. Данные оперативного анализа нужны для оперативного влияния на ход выполнения плана.

Текущий анализ проводится для того, чтобы оценка выполнения плана была всесторонней и объективной, были разработаны рекомендации по повышению эффективности и оформлены результаты работы за отчетный период.

Все виды анализа дополняют друг друга и находятся в неразрывной зависимости.

Для того, чтобы эффективность от анализа хозяйственной деятельности была максимальной, необходимо правильно организовать АХД.

Экономический анализ состоит из:

- подготовительный этап;
- основной этап;
- заключительный этап.

В период проведения первого этапа решаются такие вопросы как формирование плана будущего анализа, подготовка подходящей информации. На данном этапе всю входящую информацию сначала проверяют, а потом обрабатывают[3].

На следующем этапе происходит аналитическая обработка отобранной заранее информации. Строятся всевозможные графики, таблицы и диаграммы. Также формируются основные факторы, влияющие на показатели.

На последнем этапе анализа обобщаются результаты. Формируются меры, устраняющие возможные недостатки. Формируются меры, которые указывают на правильное использование имеющихся у компании резервов. Контролируется выполнение вышеперечисленных мер.

На эффективность работы организации влияет много разных факторов. К таким факторам можно отнести:

- региональные факторы;
- отраслевые факторы;
- общеэкономические факторы;
- природно-географические факторы
- факторы, обусловленные функционированием организации.

Основными показателями эффективности хозяйственной деятельности организации является прибыльность и доходность. Существуют такие показатели, которые могут показать эффективность компании со всех ее сторон.

К таким показателям относят:

- эффективность трудовых ресурсов (производительность труда, рентабельность персонала);
- эффективность использования активов организации (оборачиваемость оборотных активов);
- эффективность основных производственных фондов (фондоотдача, фондоемкость);
- эффективность материальных ресурсов (материалоемкость, материалотдача).

Показателем, который способен обобщить все вышеперечисленные, является уровень рентабельности[3].

Рентабельность показывает насколько эффективно используются ресурсы организации. Какую прибыль получает организация с рубля денежных средств, которые были вложены в активы компании.

Для того, чтобы в полной мере осуществить АХД компании необходимо иметь много нужной для этого информации.

Такую информацию можно разделить на:

- бухгалтерская отчетность компании (общая оценка финансово-хозяйственной деятельности);
- информация, предоставленная маркетинговой службой (для оценки рыночной деятельности компании);
- информация управленческого учета;
- содержание анализа финансово-хозяйственной деятельности компании чаще всего определяется степенью доступности информации для пользователей.

Выводы по проведенному исследованию. Основные выводы, проведенного исследования, заключаются в следующем. Выводы по результатам анализа хозяйственной деятельности используются для принятия управленческих решений компании. Благодаря АХД проведенного компанией, образуются точные рекомендации. Они способствуют улучшению работы фирмы. В компании возрастают экономические итоги. Рекомендации в таком случае, ориентируются на редуцирование возможных кризисных ситуаций. Их риск возникновения должен максимально сокращаться. Также рекомендации направлены на увеличение рыночной стоимости предприятия.

1. Мигун О.Ф., Стражев В.И. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности. – Москва, 2021. – С. 102–115
2. Кондраков Н. П. Бухгалтерский (финансовый, управленческий) учет. – 2-е изд. – Москва: Проспект, 2014. – 249 с.
3. Шеремет А.Д., Баканов М.И. Комплексный анализ хозяйственной деятельности. – Москва: ИНФРА-М, 2015. – 416 с.
4. Казакова Н.А. Управленческий анализ: комплексный анализ и диагностика предпринимательской деятельности. – Москва: ИНФРА-М, 2017. – 261 с.
5. Методологические рекомендации по проведению анализа финансово-хозяйственной деятельности организаций (утв. Госкомстатом России 28.11.2002 г.)
6. Фельдман И. А. Бухгалтерский учет: учебник для вузов. – Москва: Юрайт, 2019. – 287 с.
7. Молибог Т. А., Молибог Ю. А. Комплексный экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности организации. – Москва: ВЛАДОС, 2017. – 383 с
8. Масленников А.Д. Основные средства предприятия в целях бухгалтерского и налогового учета // Вестник науки. – 2019. – № 5. – С. 53–56.

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 334.7

ОЦЕНКА ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ДВФО

А.А. Толчеева, У.П. Мирошникова

бакалавры

К.В. Смицких,

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В настоящее время, сфера социального предпринимательства имеет низкую популяризацию среди представителей бизнеса. Анализ текущих тенденций развития данного сектора, свидетельствует о наличии отрицательной динамики. Несмотря на реализуемые меры на уровне органов власти, существующая финансовая поддержка и низкий уровень воздействия инструментов государственного регулирования не позволяют в полной мере раскрыть потенциал социальных предприятий. По результатам проведенного исследования, авторами представлены перспективные направления развития социального предпринимательства.

Ключевые слова: социальное предпринимательство, развитие, ДВФО, проблемы, перспективы, органы власти.

ASSESSMENT OF TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF SOCIAL ENTREPRENEURSHIP IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

Currently, the field of social entrepreneurship has low popularity among business representatives. Analysis of the current trends in the development of this sector indicates the presence of negative dynamics. Despite the implemented measures at the level of government bodies, the existing financial support and the low level of impact of state regulation instruments do not allow to fully unleash the potential of social enterprises. Based on the results of the study, the authors present promising directions for the development of social entrepreneurship.

Kewwords: social entrepreneurship, development, Far Eastern Federal District, problems, prospects, authorities.

В настоящее время кризисные явления и нестабильность социально-экономического развития привели к тому, что традиционные инструменты государственного управления далеко не всегда оказываются эффективными [1]. В результате возникает необходимость обращения к новым возможностям решения тех или иных проблем, как на глобальном уровне, так и на уровне стран и отдельных регионов, преимущественно за счет раскрытия потенциала социального предпринимательства. Безусловно, социальное предпринимательство является относительно новым явлением для России и обладает рядом особенностей, обусловленных с одной стороны спецификой национальной экономикой, с другой сложившимися общественными отношениями.

Однако ориентируясь на положительный опыт зарубежных стран, стоит отметить, что социальное предпринимательство доказало свою способность создавать ценность в тех сферах, где это сложно государственным структурам, а именно содействовать повышению уровня благосостояния определенных категорий граждан, стимулировать стремление населения к социальному прогрессу, способствовать решению общественно значимых проблем.

По мнению директора Центра социального предпринимательства и социальных инноваций Национального исследовательского университета Высшей школы экономики А.А. Московской, в настоящее время в Европе социальное предпринимательство находится в наиболее зрелой институциональной форме межсекторного партнерства государства, бизнеса и некоммерческих организаций [2].

Устранение провалов рыночной экономики, нахождение эффективных механизмов решения проблем в сферах здравоохранения, образования, культуры, экологии, поддержка незащищенных категорий граждан, ориентируясь на достижение как социальной, так и экономической эффективности – это функции социальных предприятий.

Проводя оценку тенденций развития социального предпринимательства, следует отметить, что количество социальных предприятий в ДВФО (табл. 1) по состоянию на апрель 2021 г., составляет около 0,1 процента от всех предприятий округа и около 0,006 процента от всего количества предприятий на территории Российской Федерации [3].

Таблица 1

Реестр социальных предприятий регионов ДВФО

Регион	10.12.2019	10.12.2020	10.04.2021
Амурская область	65	64	63
Республика Бурятия	9	9	9
Еврейская автономная область	0	0	0
Забайкальский край	44	40	40
Камчатский край	43	41	41
Магаданская область	2	2	2
Приморский край	74	74	73
Республика Саха (Якутия)	55	54	54

Регион	10.12.2019	10.12.2020	10.04.2021
Сахалинская область	11	11	11
Хабаровский край	43	43	42
Чукотский автономный округ	9	7	8
Всего	355	345	343

Из таблицы можно сделать следующие выводы. В целом по ДВФО, количество социальных предприятий с 2019 года до 2021 снизилось на 3%. Наибольшее количество зарегистрировано в Приморском крае. Их удельный вес от количества всех социальных предприятий ДВФО составляет примерно 21%. Также лидирующие позиции со стабильной динамикой, занимают такие регионы, как Камчатский, Хабаровский, Забайкальский края и Республика Саха (Якутия). Негативной оценки заслуживают низкие значения или отсутствие в некоторых регионах развития социального предпринимательства прежде всего это обусловлено удаленностью территории, неблагоприятным предпринимательским климатом, природно-климатическими условиями, низкой плотностью населения.

Проблемы по развитию предприятий

По оценкам предпринимательского сообщества, а также других исследований, проводимых российских учеными, развитию социального предпринимательства препятствуют факторы, как регионального, так и федерального уровня (рис. 1).



Рис. 1. Проблемы, препятствующие развитию социального предпринимательства

Предприниматели нуждаются как в нормативно-законодательной защите, так и в общественной поддержке, признании своей работы.

Финансовые проблемы социального предпринимательства обусловлены сложностью получения грантовой поддержки. Это сложный процесс как для среднего и малого бизнеса, так и для крупных компаний. Для получения гранта необходимо соблюсти ряд условий: наличие от 1 до 3 лет работы, официальный стаж в социальной сфере, наличие в кадровом составе компании юриста, бухгалтера и др., объемная заявка и т.д.

Некоммерческие организации ограничены в своей деятельности даже после регистрации. Не хватает организационно-консультационной и информационной поддержки. Для успешной работы поддержка таких организаций тоже должна осуществляться на высоком, должном уровне.

Возможные решения

Для распространения социального предпринимательства необходима поддержка не только на уровне регионов, но и на федеральном уровне. Исходя из основных факторов, препятствующих развитию социального предпринимательства, можно выделить способы по их устранению (рис. 2)



Рис. 2. Мероприятия по поддержке и развитию социального предпринимательства

В 2012 году был зарегистрирован товарный знак «Продукция социального предпринимателя», помогающий населению распознать товары и услуги, предоставляемые социальными предприятиями. Ежегодная премия «Импульс добра» способствует формированию признания у населения к деятельности социальных предпринимателей. Все больше разных фондов и компаний с целью выявления, и поддержки социальных проектов и бизнеса проводят различные конкурсы: «Герои перемен», «Социальный предприниматель», Social Impact Award и др.

Подводя итог проведенного исследования, необходимо отметить, актуальность и значимость социального предпринимательства, выявление его региональных особенностей, формирование организационно-экономических направлений развития в современных условиях Российской Федерации. Государственная поддержка социального предпринимательства, с одной стороны, должна стать частью государственной социальной политики, с другой стороны – формой государственных инвестиций в обеспечение социальной устойчивости и точечного решения наиболее острых социальных проблем, влияющих на качество жизни.

1. Хасанова Г.Н. Развитие социального предпринимательства на основе функционирования микропредприятий и некоммерческих организаций // Международный молодежный симпозиум по управлению, экономике и финансам: сб. науч. ст. – Москва: ИЭ РАН, 2018. – С. 399–401.

2. Московская А.А., Берендяева А.А., Москвина А.Ю. Между социальным и экономическим благом: Конфликт проектов легитимизации социального предпринимательства в России // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. – 2017. – № 6. – С. 31-51. DOI: 10.14515/monitoring. 2017.6.02

3. Расширенный поиск по единому реестру субъектов малого и среднего предпринимательства – Текст: электронный – URL: <https://rmsp.nalog.ru/search.html?mode=extended> (дата обращения: 26.04.21)

4. Арай, Ю. Н. Бизнес-модели в социальном предпринимательстве: подход к построению типологии // Российский журнал менеджмента. – 2018. – №2. – С. 253-272.

5. Барков А. В., Гришина Я. С. Перспективы легализации социального предпринимательства в России: анализ достоинств и недостатков предлагаемых подходов // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2018. – №1 (120). – С. 124–136.

6. Бобылев С. Н. Устойчивое развитие в интересах будущих поколений: экономические приоритеты // Теоретический аспект. – 2017. – №3. – С. 91–96.

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА УСЛУГ РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ НА РЫНКЕ ГОРОДА ВЛАДИВОСТОКА

И.С. Фалетуров

бакалавр

Л.Ф. Степулева

руководитель, преподаватель первой категории академического колледжа

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Задачей первостепенной важности, непосредственно в экономической среде, является обеспечение высоко-кого качества предоставления услуг розничной торговли в условиях действия конкуренции на рынке товаров и услуг. Исходя из этого следует заявить, что использование эффективных методов исследования, необходимых для улучшения показателей торговой розничной услуги является актуальной темой.

Ключевые слова: рынок товаров, розничная торговля, оценка качества, услуги розничной торговли.

ASSESSMENT OF THE QUALITY OF RETAIL TRADE SERVICES IN THE MARKET OF THE CITY OF VLADIVOSTOK

The task of primary importance, directly in the economic environment, is to ensure the high quality of retail trade services in the conditions of competition in the market of goods and services of the city of Vladivostok. Based on this, it should be stated that the use of effective research methods necessary to improve the performance of retail retail services is a relevant topic.

Keywords: market of goods, retail trade, quality assessment.

Целью исследования является проведение оценки качества услуг розничной торговли посредством анкетирования респондентов, выступающих в лице посетителей минимаркета «Тіко», расположенного в ТЦ «Голубиная падь» (ул. Гоголя 39А). Для достижения цели были рассмотрены следующие задачи: подобран необходимый метод исследования; проведено анкетирование респондентов; произведена обработка результатов; были представлены инфографические данные.

Основным критерием оценки качества услуг по предпродажной подготовке товаров является реакция потребителей, являющаяся обобщающей характеристикой их удовлетворенности и лояльности. Несмотря на субъективный характер реакции потребителей, не поддающейся прямой количественной оценке, оценка качества услуг может быть формализована как совокупность объективных и субъективных факторов, на основе которых могут быть установлены количественные и качественные критерии [1].

В ходе исследования были рассмотрены два метода, подразумевающие анкетирование посетителей. Первым был рассмотрен индекс удовлетворенности клиентов или Customer Satisfaction Index (CSI) – качественная бизнес-метрика, выражающая определенный уровень удовлетворенности клиента товаром, услугой или брендом в целом [2]. Вторым была рассмотрена концепция «SERVQUAL», представляющая собой модель, предназначенную для помощи в оценке клиентского сервиса. Собственно, это можно увидеть и в самом названии – «SERV» (Service – Сервис) и «QUAL» (Quality – Качество) [3]. Для оценки качества услуг розничной торговли минимаркета «Тіко» был выбран второй метод. В данной методике присутствуют все необходимые критерии для более тщательного анализа услуги розничной торговли. Следовательно, он в большей степени превалирует исследовательскому процессу.

Модель «SERVQUAL» нашла широкое применение внутри сферы услуг с целью понимания особенностей восприятия целевой аудитории касаясь её потребностей в сервисе, а также с целью измерения качества услуг, предоставляемых самой организацией. Кроме того, данная модель может быть использована и для понимания особенностей восприятия сотрудников ор-

ганизации касаются качества предлагаемых сервисных услуг, чтобы понять, как их можно улучшить.

При использовании модели «SERVQUAL» в расчёт берутся пять основных параметров, из которых состоит «идеальный сервис»: надёжность; отзывчивость; убедительность; сочувствие; осязаемость [2]. Платформой для опроса респондентов (посетителей минимаркета «Tiko») является GoogleФорма. По каждому из показателей был рассчитан показатель качества (O_i) путём вычитания рейтингов ожидания (P_i) из рейтингов восприятия (E_i). Результаты о показателях качества представлены в табл.

Таблица

Значения показателей качества услуг розничной торговли

Критерий качества (групповой показатель)	Краткое описание	Единичные показатели качества	Ожидание	Восприятие	Показатель качества
1. Надёжность	Способность оказать обещанную услугу	Соотношение «цена-качество» товаров оптимальное	3,54	2,54	-1
		У магазина надёжная репутация	4,05	3,62	-0,43
		Продавцы-кассиры избегают ошибок и неточностей в своих операциях	4,29	4,05	-0,24
2. Отзывчивость	Желание помочь клиенту и быстро оказать услугу	Сотрудники магазина быстро реагируют на просьбы клиентов.	4,08	3,76	-0,32
		Если у покупателя возникают проблемы, сотрудники пытаются оперативно её решить	4	3,58	-0,42
3. Материальность, осязаемость	Восприятие помещения, оборудования, внешнего вида персонала	В магазине современное торговое оборудование*, удобное для отбора товара и эстетичное в экспозиции. (*Витрины, прилавки и т.д)	4,34	3,99	-0,35
		Интерьер магазина создаёт благоприятную атмосферу	4,13	3,65	-0,48
		Музыкальное сопровождение в магазине располагает к времяпровождению и совершению покупки.	4	3,76	-0,24
		Сотрудники магазина приятной наружности, располагают к общению.	4,6	4,21	-0,39
4. Убедительность, уверенность	Компетентность и вежливость персонала, формируемое доверие к компании и персоналу, безопасность услуг	Сотрудники магазина вежливы по отношению к покупателям.	4,18	3,89	-0,29
		Наличие охраны, видеонаблюдения в частности.	4,37	4,27	-0,1
		Обслуживание покупателей в магазине производится в соответствии с правилами торговли и санитарными нормами.	4,23	3,84	-0,39
5. Сопереживание	Контакт с сотрудниками лёгкий и приятный, понятный для потребителей язык, стремление понять клиента	Сотрудники магазина ориентируются на потребности покупателей при обновлении и расширении ассортимента	4,03	3,66	-0,37
		В магазине присутствует достаточно большой выбор широкого и полного ассортимента продукции.	4,19	3,63	-0,56
		Часы работы магазина удобны для покупателей	4,47	4,4	-0,07

Проанализировав первый групповой показатель, было выявлено, что наиболее отрицательное значение присуще первому единичному показателю (соотношение «Цена-качество»). Данное явление обусловлено завышенными ценами на продукцию. В следующих двух показателях не была выявлена значительная неудовлетворённость в лице потребителей, т.к. величина их значений не превышает порочный уровень качества.

Проанализировав второй групповой показатель было выявлено, что средний показатель восприятия потребителей расположен близко к отметке «4». Также следует заявить, что факторы, относящиеся к критерию «отзывчивость», не оказывают негативного влияния на деятельность данного минимаркета.

Проанализировав третий групповой показатель было выявлено, что: наиболее важным фактором для респондентов является приятная наружность сотрудников. Единичный показатель качества музыкального сопровождения показал наименьший разрыв между ожиданием и восприятием. В целом, исходя из полученных данных не было выявлено значительной неудовлетворённости со стороны респондентов.

Перейдя к четвёртому групповому показателю: «Убедительность и уверенность» было выявлено, что у респондентов, в большинстве случаев, не формируется барьер недоверия в отношении сотрудников. Факторы безопасности на территории минимаркета также поддерживаются на довольно удовлетворительном уровне.

Проанализировав пятый групповой показатель качества сопереживания, следует выявить, что ориентирование сотрудников на потребности покупателей при расширении ассортимента поддерживаются на удовлетворительном уровне. Касаемо широты ассортимента: рассматриваемому показателю также присущ удовлетворительный уровень, а показатель качества времени работы является наиболее положительным из всех вышеперечисленных, это обусловлено достаточно длительным рабочим временем.

Далее было произведено вычисление общего показателя качества услуги розничной торговли минимаркета «Tiko» по формуле:

$$Q_{\text{общ}} = \frac{\text{Сумма всех средних групповых показателей}}{\text{Количество групповых показателей}}$$

$$Q_{\text{общ}} = -0,412.$$

Исходя из произведённых исследований было выявлено, что общий показатель услуги розничной торговли имеет отрицательное значение. По большей части это связано с завышенной стоимостью продукции. Что касается остальных факторов, то все они, за исключением вышеупомянутого, в целом не способствуют спаду торговых способностей.

1. ГОСТ Р 57115-2016 Торговля. Предпродажная подготовка товаров отдельных видов. Общие требования [Электронный ресурс]. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200140244>.

2. Индекс удовлетворённости клиентов CSI [Электронный ресурс] – URL: <https://epic.club/ru/blog/index-udovletvorennosti-clientov-csi>.

3. Методика SERVQUAL [Электронный ресурс] – URL: <https://4brain.ru/blog/модель-servqual>.

РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ЭКОЛОГИЯ» В ПРИМОРСКОМ КРАЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

А.М. Фок

бакалавр

Е.В. Белик

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Одним из самых распространенных механизмов повышения качества социально-экономического положения государства является система национальных проектов. Не исключением в этом плане стала и Россия. С 2018 года на ее территории реализуются 12 национальных проектов. В статье рассматриваются проблемы и перспективы реализации одного из крупных и важных, проекта «Экология» на территории Приморского края.

Ключевые слова: национальный проект, Приморский край, экология, сохранение биоразнообразия, чистая страна, демография.

THE IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL PROJECT "ECOLOGY" IN THE PRIMORSKY TERRITORY: PROBLEMS AND PROSPECTS

One of the most common mechanisms for improving the quality of the socio-economic situation of the state is the system of national projects. Russia is no exception in this regard. Since 2018, 12 national projects have been implemented on its territory. The article discusses the problems and prospects for the implementation of one of the largest and most important, the project "Ecology" on the territory of the Primorsky Territory.

Keywords: national project, Primorsky Krai, ecology, biodiversity conservation, clean country, demography.

Возникновение экологических проблем в России, как и в других странах, связано с интенсивным влиянием жизнедеятельности человека на природу, которой свойственен достаточно опасный и агрессивный характер. К сожалению, наша страна является одной из самых загрязненных в мире, что, несомненно, сказывается на качестве среды обитания. Кроме того, надо признать не только незначительную экокультуру в стране, незнание природоохранных требований, невнимательное отношением к нарушителям, но и отсутствие навыков отстаивания своих прав на здоровую окружающую среду. Все это приводит к печальным последствиям относительно сохранения природного наследия. В этой связи именно государственный интерес лег в основу разработки крупного национального проекта «Экология».

Объектом исследования выступает Министерство лесного хозяйства и охраны объектов животного мира Приморского края.

Предметом исследования является деятельность региональных органов в реализации национального проекта «Экология» на территории края.

Целью является изучение порядка реализации Национального проекта «Экология» на территории Приморского края и разработка рекомендаций по повышению ее эффективности.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- изучить нормативно-правовое регулирование реализации национальных проектов на территории Приморского края;
- раскрыть организационно-управленческую взаимосвязь реализации национальных проектов и приоритетных программ и проектов развития РФ;
- изучить основные положения Национального проекта «Экология» на территории Приморского края;
- дать оценку эффективности реализации Национального проекта «Экология» на территории Приморского края и разработать рекомендаций по ее повышению.

Информационной базой при написании работы выступили: нормативно-законодательные акты, учебные пособия, публикации, материалы периодических изданий, статистические и отчетные данные Правительства Приморского края и т. д.

Национальный проект «Экология» является одним из трех самых дорогостоящих проектов государства. На него было выделено 4 триллиона рублей. Работа по проекту «Экология», направленному на охрану окружающей среды, ведется по пяти направлениям [1, с. 53–55]:

- утилизация и переработка отходов;
- сохранение водоемов и повышение качества питьевой воды;
- уменьшение загрязнения воздуха;
- защита природы и животных;
- внедрение наилучших природоохранных технологий.

По своей сути национальный проект «Экология» нацелен на [4]:

- эффективное обращение с отходами производства и потребления;
- кардинальное снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в крупных промышленных центрах;
- повышение качества питьевой воды для населения;
- сохранение биологического разнообразия.

Основные цели национального проекта «Экология» – борьба со свалками, реформа обращения с мусором, создание новых национальных парков. В рамках проекта уже в 2020 году в 26 российских регионах введены в эксплуатацию и модернизированы 52 объекта по обработке и утилизации отходов [2].

Несмотря на масштабность национальных проектов, их высокую значимость для страны в целом, именно региональные власти призваны контролировать реализацию проектов на территории субъекта, с целью достижения наилучшего результата.

Реализуя национальный проект «Экология», Министерство лесного хозяйства и охраны объектов животного мира Приморского края работает по следующим основным направлениям:

- комплексная система обращения с твердыми бытовыми отходами (ТБО);
- сохранение биоразнообразия;
- сохранение лесов;
- чистая вода;
- чистая страна.

В таблице 1 представлена характеристика основных целей и задач региональных проектов Приморского края в составе национального проекта «Экология». Каждый раздел Национального проекта «Экология» предполагает индивидуальную цель регионального проекта и отдельные этапы его реализации.

Таблица 1

Характеристика региональных проектов Приморского края в рамках национального проекта «Экология»

Наименование проекта	Период проекта	Цель проекта
Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами	01.01.2019-31.12.2024	Эффективное обращение с отходами производства и потребления, включая ликвидацию всех выявленных на 1 января 2018 г. несанкционированных свалок в границах городов, в том числе за счет ввода в промышленную эксплуатацию 23,1 млн. тонн/год мощностей по утилизации отходов и фракций после обработки ТКО и 37,1 млн. тонн/год мощностей по обработке ТКО к 2024 году, что приведет к увеличению доли твердых коммунальных отходов, направленных на утилизацию до 36 % и обработку до 60 %, в общем объеме образованных твердых коммунальных отходов, к 2024 году. Разработка в 2019 году 1 электронной модели территориальной схемы обращения с отходами, в том числе с твердыми коммунальными отходами, в Приморском крае
Чистая вода	01.10.2018 – 25.12.2024	Повышение качества питьевой воды населения края посредством модернизации систем водоснабжения с использованием перспективных технологий водоподготовки, включая технологии, разработанные организациями оборонно-промышленного комплекса

Наименование проекта	Период проекта	Цель проекта
Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма	01.01.2019–31.12.2024	Сохранение биологического разнообразия, в том числе посредством создания не менее 2 новых особо охраняемых природных территорий регионального значения до 2024 года
Сохранение лесов	01.01.2019–31.12.2024	Обеспечение сохранения лесов, в том числе на основе их воспроизводства на всех участках,
Чистая страна	10.01.2019–15.12.2024	Ликвидация всех выявленных на 1 января 2018 года несанкционированных свалок в границах городов, рекультивация территорий, подвергшихся негативному воздействию накопленного экологического ущерба

По всем направлениям определены сроки начала и окончания реализации проектов, раскрыта их суть и конкретные конечные результаты, утвержденные в рамках всего проекта.

Из таблицы 1 видно, что все этапы взаимосвязаны, имеют количественные критерии и временные рамки. Некоторые проекты были начаты в 2018 году, а срок их окончания единый для всех – конец 2024 года.

Проведенное исследование показало, что одним из важнейших моментов реализации национальных проектов являются источники их финансирования, которыми являются [3, с. 17–19]:

- Федеральный бюджет;
- бюджеты областей и отдельных регионов;
- привлечение сторонних частных средств на основе конкурса.

Реализация проекта «Экология» финансируется из федерального и краевого бюджета. И как видно из рис. 1, суммарные инвестиции за 2020 год составили более 600 млн руб. [6], из которых 4,2% – средства бюджета Приморского края и 95,8 % – средства федерального бюджета.

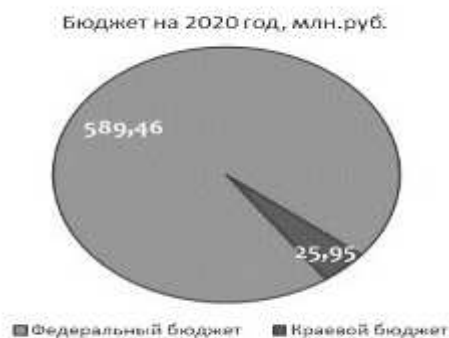


Рис. 1. Объем финансирования национального проекта «Экология» на территории Приморского края, 2020 год

Оценку эффективности реализации Национального проекта «Экология» на территории Приморского края проведем как в целом, так и по отдельным направлениям.

В таблице 2 отражен общий статус реализации проекта «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами» по состоянию на 31.12.2020 г. и исполнение мероприятий в рамках регионального проекта «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами».

Из таблицы 2 видно, что выполнены на 100% следующие мероприятия:

- снижение доли импортного оборудования для утилизации твердых бытовых отходов на территории Приморского края;
- увеличение доли разработанных электронных моделей для заводов по переработке твердых бытовых отходов на территории Приморского края – 100% (процент исполнения).

Исполнение мероприятий в рамках регионального проекта «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами»

Проектное мероприятие	Процент выполнения, %
Снижение доли импортного оборудования для утилизации твердых бытовых отходов на территории Приморского края	100,00
Рост доли разработанных электронных моделей для заводов по переработке твердых бытовых отходов на территории Приморского края	100,00
Увеличение объемов твердых бытовых отходов, отправленных на переработку	34,34
Увеличение объемов твердых бытовых отходов, отправленных на утилизацию (вторичную обработку)	29,86
В целом по проекту	66,05

Не выполненными остались следующие проекты:

- увеличение объемов твердых бытовых отходов, отправленных на переработку – 34,34% (процент исполнения) – причина – несвоевременная подготовка проектной документации;
- увеличение объемов твердых бытовых отходов, отправленных на утилизацию (вторичную обработку) – 29,86 % (процент исполнения) – причина – несвоевременная подготовка проектной документации.

Рассмотрим результаты ввода некоторых объектов более подробно.

В рамках региональной программы «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами» уже третий по счету мусоросортировочный комплекс начал работу в поселке Лучегорск Пожарского района Приморского края [6]. Его строительство – одно из мероприятий национального проекта «Экология».

Мощность нового комплекса составляет 10 тысяч тонн отходов в год при работе в одну смену. Отходы на предприятии начнут свозиться со всего Пожарского района, обслуживать весь процесс сортировки будут девять человек. В ручном режиме отбираются полезные фракции – стекло, пластик, бумага, жестяные, алюминиевые банки и полиэтилен, пригодные для вторичной переработки. Отдельно сортируются опасные отходы, их будут направлять на специализированные предприятия по утилизации.

До настоящего времени в регионе подобных комплексов не было, впрочем, как и цивилизованного сбора мусора. С переходом на новую схему сбора и утилизации отходов в Приморье особое внимание уделяется именно отдаленным населенным пунктам, поэтому именно там и устанавливаются новые комплексы, оборудуются контейнерные площадки.

Строительство таких объектов – это мероприятия в рамках национального проекта «Экология», предусматривающего, что к 2024 году в общем объеме образованных твердых коммунальных отходов доля ТКО, направленных на утилизацию, будет составлять до 13%, а в обработку – до 60% [6].

В настоящее время в Приморье помимо уполномоченных органов контролировать реализацию мероприятий национальных проектов помогают 187 активных жителей края – представителей разных возрастов и профессий, неравнодушных к будущему региона. За 2020 год активистами был проинспектирован ход работ на 270 объектах по региональным программам в 31 муниципалитете. Летом 2020 года «народные контролеры» совершили почти 100 выездов на строящиеся объекты [4].

Интерес к национальным проектам стал проявлять бизнес. Сейчас рассматриваются проекты создания таких предприятий в Кировском районе с привлечением частных инвестиций. Данный комплекс стал третьим в Приморье – подобные предприятия начали работать в этом году в Хорольском муниципальном округе и Дальнереченском районе. Такие предприятия – первый шаг к сортировке коммунальных отходов, причем на отдаленных территориях.

Интересным является и другой пример сотрудничества государства и бизнеса. В феврале 2021 года Группа компаний «Славда» при поддержке Правительства Приморского края запустила социально экологический проект раздельного сбора отходов. Он предусматривает установку 200 контейнеров в школах, торговых центрах и местах отдыха и сети пандоматов [6].

Экологическая программа включает в себя комплекс мероприятий, в том числе, образовательных, по отдельному сбору и переработке пластиковых отходов во Владивостоке и других городах края. Пилотный старт проекту был дан в 2020 году на площадке Всероссийского детского центра «Океан». В каждой из пяти дружин установили контейнеры-бутылки, специально разработанные для компании «Славда» дальневосточным конструкторским бюро.

Задача проекта – сформировать у молодых людей культуру отдельного сбора и вырастить ответственное поколение. Переход на дуальный сбор мусора – показатель национального проекта «Экология». К 2024 году в общем объеме образованных твердых коммунальных отходов доля, направленных на утилизацию будет составлять до 13%, а в обработку – до 60%.

В целом выполнение проекта «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами» составило 66,05%. Несмотря на невыполнение некоторых мероприятий по региональным проектам, было освоено бюджетное финансирование в полном объеме (118 млн руб.).

В таблице 3 отражен общий статус реализации проекта «Чистая вода» по состоянию на 31.12.2020 г.

Таблица 3

Статус реализации регионального проекта «Чистая вода»

Риски	Показатели	Бюджет	Результаты	Контрольные точки
Нет отклонений	Есть отклонения	Нет отклонений	Есть отклонения	Нет отклонений

Полностью выполнены следующие мероприятия:

- построены и реконструированы крупные объекты питьевого водоснабжения, предусмотренные программами Приморского края;

- доля всего населения, обеспеченная качественной питьевой водой из системы центрального водоснабжения на территории Приморского края – 99,61% (процент исполнения);

- доля городского населения, обеспеченная качественной питьевой водой из системы центрального водоснабжения на территории Приморского края – 99,34 % (процент исполнения) – причина – не были введены новые системы централизованного водоснабжения на 100 %.

В таблице 4 показаны мероприятия и процент их выполнения в рамках регионального проекта «Чистая вода».

Таблица 4

Исполнение мероприятий в рамках регионального проекта «Чистая вода»

Проектное мероприятие	Процент выполнения, %
построены и реконструированы крупные объекты питьевого водоснабжения, предусмотренные программами Приморского края	100,00
увеличение доли всего населения, обеспеченная качественной питьевой водой из системы центрального водоснабжения на территории Приморского края	99,61
увеличение доли городского населения, обеспеченная качественной питьевой водой из системы центрального водоснабжения на территории Приморского края	99,34
В целом по проекту	99,65

Как показано в табл. 4, выполнение в целом по проекту составило 99,65%. Однако, несмотря на перечисленные в полном объеме средства бюджетного финансирования (410 млн руб.), на конец 2020 года, было выполнено работ только на 167 млн руб., то есть на 40,7 %, что подтверждает рис. 3.

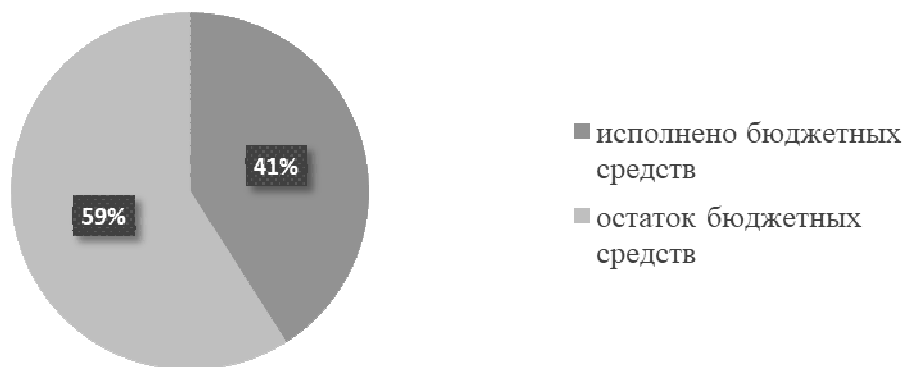


Рис. 3. Статус исполнения бюджета по проекту «Чистая вода»

В рамках региональной программы «Чистая вода» в поселке Славянка Хасанского района приступили к прокладке нового водовода и реконструкции оборудования по национальному проекту «Экология». Это позволит решить проблему ветхих сетей и аварийности и улучшить качество воды в населенном пункте.

По словам главы поселения Славянки и заключению экспертов износ системы водоснабжения поселка подошел к критической отметке и «латочные» ремонты не в состоянии кардинально изменить ситуацию. Дырявые трубы, изношенное оборудование – все это сказывается и на качестве воды. Решить проблему могла только серьезная модернизация системы водоснабжения, поэтому на помощь пришел национальный проект.

Проект рассчитан на два года, на его реализацию направлено 182 млн руб. [6]. Проекту уделяется повышенное внимание – подготовлен еженедельный график проведения работ, для его проверки специалисты должны выезжать на объект, установить онлайн-камеры, чтобы в режиме реального времени отслеживать ход строительства.

Региональный проект «Чистая вода» национального проекта «Экология», реализуемый уже на протяжении нескольких лет в Приморье, существенно улучшил водоснабжение в десятках населенных пунктов края. По региональной программе уже заменены километры трубопроводов, построены новые станции водоочистки и насосные, заменено другое оборудование. В 2021 году большие работы начнутся в Арсеньеве, Зарубино, Камень-Рыболове, Хороле. Параллельно ведется проектирование еще нескольких крупных объектов, ремонт и строительство которых начнется в последующие годы.

Таким образом, проведенное исследование показало высокую заинтересованность региональных органов власти в реализации национального проекта на своей территории. Кроме того, средства на проекты выделяются, но реализовать их в срок не получается. Основная причина такой ситуации – некачественная работа подрядчиков (имеются срывы по поставкам материалов, что приводит к срывам сроков дачи проектов). Это привело к оставшимся невостребованным одному млрд рублей. Еще около 500 млн рублей потеряли из-за непредставления властями исполнителям документов, подтверждающих фактические работы.

В таблице 5 отражен общий статус реализации проекта «Сохранение биоразнообразия в Приморском крае» по состоянию на 31.12.2020 г.

Таблица 5

Статус реализации регионального проекта «Сохранение биоразнообразия в Приморском крае»

Риски	Показатели	Бюджет	Результаты	Контрольные точки
Нет отклонений	Нет отклонений	Нет отклонений	Нет отклонений	Есть отклонения

Данные таблицы 5 указывают на наличие отклонений по контрольным точкам. Таким отклонением стало отсутствие оценки регулирующего воздействия проекта зонирования и режима особой охраны природного парка «Южно-Приморский». Однако, выполнение плановых мероприятий к концу 2020 года уже составило 100%.

В таблице 6 отражен общий статус реализации регионального проекта «Сохранение лесов» по состоянию на 31.12.2020 г. и исполнение мероприятий в его рамках.

Таблица 6

Исполнение мероприятий в рамках регионального проекта «Сохранение лесов»

Проектное мероприятие	Процент выполнения, %
восстановление вырубленных лесов на территории Приморского края	100,00
возмещение ущерба от лесных пожаров	100,00
запас семян для лесовосстановления	100,00
наращивание объемов выращенных саженцев для лесовосстановления	20,87
В целом по проекту	80,22

Представленные данные показывают, что к концу 2020 года были полностью выполнены следующие мероприятия:

- восстановление вырубленных лесов на территории Приморского края;
- возмещение ущерба от лесных пожаров;
- запас семян для лесовосстановления;
- выполнено на 20,87% объемы выращенных саженцев для лесовосстановления – причина сложные климатические условия в летный засушливый период.

Выполнение плановых мероприятий в целом по проекту составило 80,2%. Несмотря на невыполнение некоторых мероприятий, по проекту было исполнено бюджетное финансирование в полном объеме (5,05 млн руб.).

В таблице 7 отражен общий статус реализации регионального проекта «Чистая страна» по состоянию на 31.12.2020 г. и показано исполнение мероприятий в его рамках.

Таблица 7

Исполнение мероприятий в рамках регионального проекта «Чистая страна»

Проектное мероприятие	Процент выполнения, %
ликвидация всех выявленных несанкционированных свалок на территории Приморского края	100,00
рекультивация земель после ликвидации свалок	100,00
обеспечение жизнедеятельностью населения близлежащих территорий, ранее являющимися несанкционированными свалками	100,00
В целом по проекту	100,00

Общая сумма инвестиций в этот проект составила 700 млн руб. (в том числе 640 млн руб. из федерального бюджета и 40 млн руб. из бюджета Приморского края).

По проекту «Чистая страна» были полностью выполнены все плановые мероприятия:

- ликвидация всех выявленных несанкционированных свалок на территории Приморского края;
- рекультивация земель после ликвидации свалок;
- обеспечение жизнедеятельностью населения близлежащих территорий, ранее являющимися несанкционированными свалками.

Таким образом, в целом выполнение плановых мероприятий по всем региональным проектам в Приморском крае в рамках Национального проекта «Экология» представлено в табл. 8.

Таким образом, проведенное исследование показало, что плановые мероприятия по региональным проектам, реализуемых в рамках Национального проекта «Экология» выполнены на 89,18% по состоянию на 31.12.2020 г. Поскольку окончание проекта планируется в 2024 году, то плановые мероприятия будут выполнены в полном объеме.

**Исполнение региональных проектов в рамках Национального проекта «Экология»
к концу 2020 года**

Проектное мероприятие	Процент выполнения, %
«Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами»	66,05
«Чистая вода»	99,65
«Сохранение лесов»	80,22
«Сохранение биоразнообразия»	100,00
«Чистая страна»	100,00
В целом по проекту	89,18

Однако важно, чтобы реализуемые мероприятия в рамках национального проекта «Экология» принесли не только пользу для населения Приморского края, но и в целом России, то есть были эффективны. По нашему мнению, для оценки эффективности региональных инвестиционных проектов необходимо рассматривать следующие показатели, которые характеризуют социальный эффект от их реализации: повышение уровня занятости населения; повышение уровня обеспеченности населения благоустроенным жильем; улучшение состояния окружающей среды; повышение доступности и качества услуг населению в сфере здравоохранения, физической культуры и спорта, культуры, жилищно-коммунального хозяйства.

Относительно Приморского края социальный эффект от реализации региональной программы, в том числе в рамках национальных проектов в первую очередь связан с улучшением демографической ситуации. Как известно, начиная с 1993 года численность населения края ежегодно снижается, и главная задача всех национальных проектов – остановить отток населения. А для этого необходимо значительно улучшить социально-экономические условия проживания. Первостепенными задачами Правительства Приморского края являются привлекательные условия для планирования качественной жизни трудоспособного населения, комфортного проживания пожилых людей и перспективного развития молодежи [5, с. 2,3].

Данные в таблице 9 свидетельствуют о достаточно низкой социальной эффективности реализуемых национальных проектов в Приморском крае. Несмотря на увеличение финансирования национальных проектов, их главная задача не достигнута – отток населения из края продолжается (в 2019 году – 1,9 млн чел.; в 2020 году – 1,89 млн чел., в 2021 году – 1,87 млн чел.). Вместе с тем, повышение позиций Приморского края в рейтинге качества жизни (с 50 места в 2019 году до 41 места в 2020 году) является хорошей динамикой.

Таблица 9

Оценка социального эффекта от реализации национальных проектов на территории Приморского края, 2019–2021 гг.

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Финансирование реализации национальных проектов на территории Приморского края, млрд руб.	9,0	9,9	10,4
Место Приморского края в рейтинге качества жизни	50 место	41 место	-
Численность населения Приморского края, чел.	↓ 1 902 718	↓ 1 895 868	↓ 1 879 486

Таким образом, данные в таблице 9 показывают, что, либо реализуемые на территории Приморского края программы в рамках национальных проектов недостаточно эффективны, либо на улучшение социально-экономического положения края требуется больше времени, чем это определено законодательно (2019–2024 гг.). До окончания периода полной реализации национальных проектов на территории Приморского края (2024 год) еще есть три года, и поэтому есть надежда на существенное изменение в лучшую сторону.

В целом повышение эффективности реализации национальных проектов на территории отдельных субъектов РФ зависит от решения схожих проблем, характерных для всей системы

национальных проектов. Первой проблемой, на наш взгляд, является нецелесообразность ряда мероприятий. К сожалению, зачастую государство не видит реальных проблем, решение которых может оказать значительное влияние на ситуацию в регионах. Для каждого региона эти проблемы сугубо индивидуальны. Так в Приморском крае, на мой взгляд, властям стоит уделить большее внимание на состояние прибрежных территорий. Очень большое количество экологических проблем в этом направлении остаются без внимания. Элементарная установка большего количества водоочистных сооружений решит сразу несколько проблем: сохранение биоразнообразия акваторий (в том числе и бухты Золотой Рог) и в дальнейшем будущем возможности использования пляжей, вода на которых в данный момент непригодна для купания, для отдыха.

Второй проблемой является некачественная система мониторинга за реализацией проекта, в том числе на территории каждого субъекта. Для этого важно использовать систему статистических показателей, которые лежат в основе этого мониторинга. В Счетной палате Российской Федерации есть внутренний проект по созданию системы мониторинга национальных целей. Он называется «Мониторинг национальных целей» и находится в открытом доступе. Уже отражаются все данные по национальным проектам, целевые показатели из национальных проектов, паспорта национальных проектов. Любой гражданин Российской Федерации может зайти на сайт Счетной палаты и посмотреть, как цели достигаются.

Подобные информационные системы имеются в некоторых регионах, в том числе и в Приморском крае, а также в Ханты-Мансийском АО, Калужской и Белгородской областях [6, с. 98]. Их следует развивать повсеместно и объединять в единую систему. Это позволит эффективней управлять всей системой, оперативно реагировать на проблемы и принимать оптимальные управленческие решения.

Третьей проблемой является то, что софинансирование расходов субъектов Федерации на реализацию национальных проектов осуществляется путем предоставления трансфертов из федерального бюджета. Особенности действующей процедуры предоставления субсидий приводят к тому, что начать выполнение мероприятий возможно только через два-три месяца после начала текущего года. В результате по состоянию на конец 1 квартала регионы получают лишь 3–5 процента от общего объема средств, предоставляемых им в виде межбюджетных трансфертов на финансирование национальных проектов.

Таким образом, назрела необходимость внесения изменений в нормативно-правовую базу с тем, чтобы дать возможность субъектам Федерации начинать использовать с выделением средств с начала года (возможно и в конце отчетного периода). Этот вопрос уже прорабатывается расширенной коллегией Министерства финансов Российской Федерации, где выступал и Председатель Правительства Российской Федерации. Для решения данной проблемы Председатель Правительства поручил кураторам рассмотреть возможность заключения соглашений о предоставлении межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на весь срок реализации национальных проектов.

Повысить эффективность реализации национальных проектов в Приморском крае можно за счет создания региональной системы управления, которая должна обеспечить координацию усилий всех органов власти и местного самоуправления, экспертных и общественных организаций. В ряде случаев для решения этой задачи, помимо региональных проектных офисов, создаются специальные консультативные органы. Например, в Самарской области сформирован Совет по национальным и приоритетным проектам. В состав совета входят – губернатор, председатель и министры областного правительства. Он является консультативным органом и осуществляет координацию деятельности органов власти и всех участников реализации национальных проектов. Подобный совет следует создать и при Правительстве Приморского края, наделить его полномочиями и функциями, осуществление которых будет способствовать повышению эффективности реализации национальных проектов в крае.

В ходе проведенного исследования была выявлена некая специфика бюджетного финансирования национальных проектов. В связи с этим, неясным остается вопрос использования финансовых средств, которые будут образовываться в результате экономии, полученной, например, в ходе конкурсных процедур (проведение тендеров среди подрядчиков на выполнение работ по проектам). В соответствии с действующим правилом они должны быть возвращены в федеральный бюджет, хотя целесообразнее было бы их использовать для решения других насущных проблем соответствующей сферы социально-экономического развития.

Экономически обоснованным было бы, на мой взгляд, предоставление региону возможности осуществлять «переброску» такой экономии с одного мероприятия проекта на другой в

пределах финансового года по согласованию с федеральными органами власти. Все это будет гарантировать сроки исполнения одного проекта за счет досрочного исполнения другого.

Таким образом, процесс реализации национальных проектов, как на федеральном уровне, так и на уровне субъектов Российской Федерации выявил ряд проблем, в том числе связанных с необходимостью внесения изменений в законодательную и нормативную правовую базу. Решение этих проблем возможно только в результате совместной работы федеральных органов власти и органов власти субъектов Российской Федерации.

1. Авдоница А. М. Национальный проект «экология»: робкие шаги к реализации // Экономическое развитие России. – 2019. – № 5.

2. Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: [http:// www.mnr.gov.ru](http://www.mnr.gov.ru)

3. Балаев А. И. Влияние структуры бюджетных расходов на экономический рост в России // Экономическая политика. – 2018. – № 6.

4. Администрация Приморского края [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.primorsky.ru>

5. Как национальные проекты улучшат качество жизни приморцев // Приморская газета. – 11 июля 2019.

6. Обеспечение реализации национальных проектов на региональном уровне: аналитический сборник // Аналитический вестник. – 2019. – № 14 (728).

Рубрика: Управление, предпринимательство и инновации на развитие дальневосточных территорий: современные аспекты

УДК 331.1

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДБОРА И ОТБОРА ПЕРСОНАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ

Ю.В. Фролова

бакалавр

В.В. Куликова

канд. геогр. наук, доцент

*Филиал Владивостокского государственного университета экономики и сервиса
Находка, Россия*

В работе дан анализ существующей системы отбора и набора персонала, выявлены недостатки данной системы на заявленном предприятии АО «НМТП». Описаны акценты мотивации персонала. Предлагается внедрить комплексную систему отбора персонала для АО «НМТП». Целью является совершенствование системы отбора персонала предприятия, что будет способствовать повышению показателей производительности труда и снижению показателей текучести кадров.

Ключевые слова: отбор, набор, кандидат, требования, система, эффективность, совершенствование.

IMPROVEMENT OF THE PERSONNEL SELECTION AND SELECTION SYSTEM AT JSC "NAKHODKA MTP"

The paper analyzes the existing system for the selection and recruitment of personnel, identifies the shortcomings of this system at the declared enterprise JSC "NCSP". The emphases of personnel motivation are described. It is proposed to introduce a comprehensive personnel selection system for JSC NCSP. The goal is to improve the personnel selection system of the enterprise, which will contribute to an increase in labor productivity indicators and a decrease in staff turnover rates.

Key words: selection, recruitment, candidate, requirements, system, efficiency, improvement.

Целью исследования является повышение эффективности работы в АО «НМТП» для обеспечения формирования и развития процесса подбора и отбора персонала. Объект исследования – система подбора и отбора персонала АО «НМТП». Предмет исследования – совершенствование заявленной системы в АО «НМТП».

Предприятие осуществляет погрузочно–разгрузочные работы и обслуживание транспортных средств их агентирование; транспортно–экспедиторские и складские операции с грузами; обслуживание пассажиров морских судов и др.

Огромное количество организаций часто сталкиваются с проблемами при работе по подбору и управлению персоналом. Сотрудники имеют различный уровень профессиональной подготовки, психологическую готовность к сотрудничеству, показатель стажа и опыта. Отправной точкой качественного подбора кадров необходимо признать полное наличие сведений о работнике и необходимых профессиональных критериев к данной вакантной должности для того, чтобы компетентно и качественно осуществить подбор одного к другому, (должность и соискателя). Качественно проведенный отбор, и оценка сотрудников будут служить надежным фундаментом и поэтому их необходимо проводить с учетом новых научных разработок в этой области.

Проведенный анализ существующей системы выявил ряд недостатков проведения подбора и отбора персонала в компании АО «Находкинский морской торговый порт», такие как:

1. Максимально быстрое закрытие вакансии. При необходимости принятия нового кандидата на должность первоначально идет обращение к внутреннему источнику (из работников организации и их знакомых, родственников). И внешних (зачастую из людей, не работавших в данной сфере деятельности).

2. Требования к кандидату. В компании не существует определенного регламента, которым должен удовлетворять кандидат. Данные критерии должны быть составлены в соответствии с требованиями соответствующей должности.

3. Процедура отбора. Выбранных кандидатов отбирает линейный руководитель подразделения и приглашает на личное собеседование, опираясь на примитивные требования (возраст, образование, стаж работы, личностные качества кандидата, обработка персональных данных – заполнение анкеты).

4. Проведение собеседования. При проведении собеседования с линейным руководителем подразделения не используются такие этапы, как внесение информации о кандидате в базу данных (скапливается большое количество анкет, много времени тратится, чтобы внести информацию в ИС, хотя на самом деле многие кандидаты приходят в компанию не первый раз), а также пункт о снятии копии паспорта для проверки службы безопасности на наличие судимости и приводов (хотя реально данная процедура соблюдается, однако, не всегда эффективно: так как данные анкет несвоевременно вносятся в базу данных, где можно было бы посмотреть и отметку о наличии/отсутствии судимости, то руководитель тратит лишнее время на проверку заранее известных кандидатов, имеющих судимость или приводы, а также время сотрудников службы безопасности).

5. Кадровый состав. Из-за неверного отбора персонала в компании наблюдается текучесть кадров.

Все эти недостатки могут отрицательно сказаться для достижения постановленной стратегической цели компании – развитие универсальной портовой инфраструктуры, которая может легко адаптироваться под перевалку различных видов грузов в зависимости от актуальной рыночной конъюнктуры и потребностей национальной и региональной экономики.

Таким образом, предлагается внедрить комплексную систему отбора персонала для АО «НМТП». Целью является совершенствование системы отбора персонала предприятия, что будет способствовать повышению показателей производительности труда и снижению показателей текучести кадров.

Новая система отбора персонала в АО «НМТП» представлена на рисунке 1.

Основная направленность внедряемой системы – качественный и своевременный подбор персонала в соответствии с заявленными потребностями в персонале.

Внедряемая система отбора персонала подразумевает следующие этапы системы отбора:

1. Оценка показателей обеспечения рабочих мест квалифицированными кадрами с учетом растущей или меняющейся потребности в новых сотрудниках.

2. Поиск соискателей на вакантную должность с учетом имеющихся внутренних и внешних ресурсов (а так же рынка занятости).

3. Реализация мероприятий, направленных на качественную и квалифицированную оценку компетентных характеристик соискателей, а также формирование собственной базы соискателей.

На первом этапе, согласно штатной структуре, необходимо оценить уровень показателей обеспеченности организации сотрудниками всех квалификаций. Так же планируется проводить оценку уровня соответствия должности и данного работника, по перечисленным ниже параметрам:

- отсутствие нареканий за нарушение дисциплины (отсутствие на работе, опоздания, посторонняя занятость и т.д.);
- предотвращение возникновения скрытых и явных производственных дефектов в продукции;
- внесение предложений по усовершенствованию производственного процесса;
- оценка качества работы руководителем подразделения.

При не соответствии основным требованиям, к занимаемым должностям, выясняются причины их возникновения, дается время на устранение недостатков в работе, и далее работник может повторно подвергаться внеочередной оценке.



Рис. 1. Внедряемая система отбора персонала в АО «НМТП»

На втором этапе организация осуществляет поиск выставлением вакансий на рынок занятости, то есть осуществляет свою деятельность по поиску кандидатов во внешней среде. Система поиска кандидатов во внешней среде соответствует сегодняшней системе работы предприятий с соискателями и может быть принята без изменений с вакансиями на рынке занятости. Данная система приведена на рис. 2.

Субъектом поиска в рассматриваемой системе является директор и менеджер по персоналу.

Объектом системы является соискатель на вакантную должность, на конкретное предприятие.

Данная система должна качественно отбирать всех возможных кандидатов у которых профессиональные компетенции и личные характеристики максимально соответствуют требованиям к будущей должности и подходят для реализации профессиональных задач в данной организации.



Рис. 2. Модель осуществления поиска персонала в АО «НМТП»

Система может быть использована при наличии двух источников, обеспечивающих предоставление информации как по отдельности, так и одновременно:

- внутренний (использование ранее сформированной базы данных о рассматриваемых соискателях, либо используются данные о работающих сейчас работников на предприятии, которые желают повысить или расширить профессиональные возможности);
- внешний (сотрудники, ответственные за найм персонала, размещают требования о вакансиях и изучают поступающие резюме).

Показательным и решающим этапом в данной последовательности является заключительный этап, включающий в себя окончательный отбор соискателей для собеседования и организация стажировки, в случае необходимости.

Сотрудник, отвечающий за подбор персонала, осуществляет устное собеседование, отвечает на уточняющие вопросы соискателя, определяет принадлежность кандидата к вероятной должности и в соответствии с этим, предлагает соискателю заполнить анкету. Проверяет соответствие внесенных данных в анкету и предоставляемых документов. В отдельных случаях запрашивается справка об отсутствии судимости и обращается внимание на негативные записи в трудовой книжке (нарушения, причины увольнения, выговоры, и т.д.). Далее выполняется первоначальный отбор анкет соискателей, на основе заявленных требований к определенной должности, содержание которых представлены в табл.

Таблица

Показатели первоначального отбора анкет соискателей в АО «НМТП»

Направленность соискателя	Требования к образованию	Возраст	Стаж в схожей деятельности, лет
Рабочие	Ср.специальное, курсы	18-45	От 1 года
Руководители	Высшее	28-35	3-5 лет
Специалисты	Высшее, средне-специальное	18-30	От 2 лет

После первоначального отбора анкет сотрудник, отвечающий за найм персонала, согласует с руководителем расписание проведения тестирования кандидатов и собеседования. В процессе собеседования с каждым соискателем АО «НМТП» должны осуществляться следующие мероприятия:

1. Анализ и оценка предоставленных документов соискателем:
 - данные резюме;
 - анализ документов, имеющих квалификационные характеристики соискателя, а также медицинские показатели, позволяющие качественно осуществлять профессиональную деятельность;
 - рассмотрение рекомендательных документов и наличие справок, подтверждающих отсутствие ограничений (судимости).
2. Тестирование:
 - профессионально-должностное тестирование;
 - общий разносторонний тест, включающий вопросы о способности обучаться, психологические вопросы, а также вопросы нравственного характера с целью формирования личностного портрета соискателя.

3. Собеседование по следующим темам:

- насколько профессионально и качественно кандидат представляет весь спектр выполняемых им функций;
- ориентированность на коллективную деятельность или индивидуальную, социальная адаптированность, коммуникабельность;
- производственная этика, способность принимать повышенные нагрузки, стремление к профессиональному росту, способность справиться с возложенными обязанностями;
- ответственность, честность, порядочность, пунктуальность, отношение к режиму работы на предприятии.

По результатам собеседования должны быть приняты решения по отбору конкретных кандидатов на должность, после чего проводится заключительный этап процесса отбора персонала – стажировка.

Короткая стажировка, от 2 до 3 дней – позволяет соискателю наиболее полно погрузиться в производственную среду организации, в данной ситуации возникает процесс двухстороннего тестирования, так как тестируется и кандидат, и работодатель. В режиме реального времени соискатель и руководить подразделения оценивают положительные и отрицательные результаты в процессе стажировки более качественно и взвешенно принимают решение.

Предложенная система стимулирования новых (адаптируемых) работников, и реализация ее в АО «НМТП» позволит добиться следующих положительных моментов в организации управления процессом адаптации нового персонала на предприятии:

- создать последовательный, прозрачный и доступный для каждого нового работника, независимо от его ранга и класса, механизм дополнительного стимулирования и заинтересовать работника в быстром развитии на предприятии;
- внедрить в практику работы предприятия действительно эффективную систему стимулирования адаптационной работы в отношении новых работников, направленную на создание объективно равных возможностей и прав на вознаграждение для любого нового сотрудника предприятия.

Таким образом, предлагаемая система отбора и подбора с учетом адаптации персонала позволит организовать в АО «НМТП» действующую систему отбора персонала, применение которой способно будет в течение 2 недель осуществлять поиск и найм на работу квалифицированных сотрудников с учетом предварительного отбора по обязательным критериям и последующей оценки персонала на основе собеседования и практического испытания в процессе стажировки. Причем, будет создан не только механизм отбора и подбора персонала, но и стимулирующий (в виде возможности увеличения заработной платы) механизм эффективного выполнения работы специалистами АО «НМТП» и быстрой адаптации новых работников.

Рубрика: Современное управление

УДК 657

РАЗВИТИЕ КУЛЬТУРЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ В РАМКАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГБУ «ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР ВОСТОЧНОГО ВОЕННОГО ОКРУГА» МИНОБОРОНЫ РОССИИ (г. УССУРИЙСК)

М.Е. Шеловилова

бакалавр

Е.В. Трофименкова

доцент кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Сегодня культура современной России оказывает большое влияние на решение вопросов социальной сферы посредством программных проектов. Приморский край, являясь неотъемлемой частью России, старается поддерживать планку культурного развития на достаточно высоком уровне. Проведение социально-культурных мероприятий, направленных на поддержку гармоничного развития культуры Приморского края, привлекают не только мест-

ных зрителей, но и любителей культуры и искусства из других регионов. В статье предложены направления совершенствования деятельности на примере «Драматический театр Восточного военного округа».

Ключевые слова: культура, театр, развитие, приоритетные направления.

DEVELOPMENT OF THE CULTURE OF THE PRIMORSKY TERRITORY WITHIN THE FRAMEWORK OF THE ACTIVITIES OF THE FEDERAL STATE BUDGETARY INSTITUTION "DRAMA THEATER OF THE EASTERN MILITARY DISTRICT" OF THE MINISTRY OF DEFENSE OF RUSSIA (USSURIYSK)

Today, the culture of modern Russia has a great influence on the solution of issues of the social sphere through the means of program projects. Primorsky Krai, being an integral part of Russia, tries to maintain the bar of cultural development at a sufficiently high level. Conducting social and cultural events aimed at supporting the harmonious development of the culture of the Primorsky Territory attract not only local spectators, but also lovers of culture and art from other regions. The article offers directions for improving activities on the example of the "Drama Theater of the Eastern Military District".

Keywords: culture, theater, development, priority areas.

Культура России на современном этапе требует тщательного многостороннего и глубокого рассмотрения. Так как культура сопровождает человека на всех этапах его жизнедеятельности, она постоянно изменяется и трансформируется.

Приморский край имеет большой потенциал для развития туризма, как внутреннего, так и международного, обладая при этом всеми ресурсами, которые позволят организовать культурные, познавательные и событийные мероприятия мирового уровня. Это позволяет региону развивать культурно-познавательный туризм.

Для этого мы рассмотрим области культурного развития Приморского края; программы и приоритетные направления развития культуры. Так же на основе анализа основных финансовых показателей рассмотрим совершенствование основных направлений развития деятельности культуры в ФГБУ «Драматический театр Восточного военного округа» Минобороны России города Уссурийска.

Понятие «культура» включает в себя огромное количество значений, так как она неразрывно связана с человеческой жизнедеятельностью. Во все времена культура занимала умы ученых, она являлась предметом изучения философии, культурологии, истории, искусствознания, лингвистики, политологии, этнологии, психологии, экономики, педагогики и др. В виду того, что понятие «культура» является универсальным, его используют не только как научный термин, но и в повседневной жизни он употребляется довольно часто [7].

Культура как набор определенных правил, оказывает на человека управленческое воздействие, используются при этом эмоции человека, его мысли и чувства [6].

Культура облагораживает человека, делает его личностью.

Развитие театра, его расцвет или упадок, преобладание в театре тех или иных художественных тенденций всегда были тесно связаны с развитием общества. И театр в этом процессе занимал далеко не последнюю роль [2].

Являясь зрелищным видом искусства, театр включает в себя элементы: литературы, музыки, хореографии, вокала, изобразительного искусства и других, и обладающий собственной спецификой. Драматическое действо, главным носителем которого является актер, в своем процессе отражает действительность, характеры, дает оценку тем или иным действиям, утверждениям или идеям.

Представляя собой коллективное искусство, при создании спектакля принимают участие не только режиссёр и актеры, но и другие незаменимые сотрудники театра, а именно: художник-сценограф, хореограф, бутафоры, звукорежиссёр, костюмеры, осветители, работники сцены и др.

Государственная политика в сфере культуры Приморского региона направлена на обеспечение конституционных прав граждан по созданию, сохранению и освоению культурных ценностей, реализацию культурного и духовного потенциала каждой личности и общества в целом,

обеспечение эффективного научно-обоснованного управления культурными процессами, исходящими на территории края, учитывая запросы и интересы населения, анализ состояния отрасли и тенденций её развития.

Для того, что бы остановить отток населения из региона, руководство Приморского края в области культурной политики направляет все усилия на формирование в крае культурной среды для развития духовно-нравственной, творческой, гармоничной и успешной личности.

В целях сохранения и развития отрасли постановлением Администрации края утверждена государственная программа Приморского края «Развитие культуры Приморского края на 2013-2021 годы» [1].

Данная государственная программа преследует следующие цели: реализация стратегической роли культуры как духовно-нравственного основания развития личности и государства, единства российского общества; создание условий для дальнейшего развития культуры и искусства в Приморском крае, сохранения национально-культурных традиций для формирования духовно-нравственных ориентиров граждан; пополнение и сохранение архивных фондов Приморского края, обеспечение государства и граждан архивной информацией в объемах, необходимых для их успешного функционирования и жизнедеятельности, расширение доступа граждан к архивным документам.

Театр, в отличие от других индустриальных предприятий, создает особенный «продукт», который несет в себе художественные задачи, воплощенные в спектакли. Именно это отличает театр от других отраслей хозяйства.

Культурная жизнь Приморского края не менее разнообразна, чем в любых других регионах. На рынке театральных услуг выбор предложений очень большой и поэтому организаторы театрально-зрелищных мероприятий очень заинтересованы в том, чтобы билеты на их мероприятия можно было приобрести легко и недорого.

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Драматический театр Восточного военного округа» Минобороны России. Данное учреждение культуры ведет свою историю со сценических постановок театра 1-й Особой Дальневосточной Краснознаменной армии (Дальневосточного фронта), который был образован на основании приказа №51 от 1 июля 1937 года по Ворошиловскому (Уссурийскому) Дому Красной армии.

В далёком 1940 году театр был выделен из системы Дома Красной армии, тогда же переведен в подчинение отделу культуры Управления политической пропаганды 1-й Особой Дальневосточной Краснознаменной армии. С этого же года театр стал называться Ворошиловским (Уссурийским) армейским театром 1-й Особой Дальневосточной Краснознаменной Армии. С 1945 года театр несколько раз менял название, а с 2011 года стал именоваться Федеральным государственным учреждением «Драматический театр Восточного военного округа».

Формирование и удовлетворение духовных потребностей военнослужащих и гражданского персонала Вооруженных Сил, а также членов их семей – вот основная задача военного театра. На данный момент в России шесть действующих военных театров.

Спектакли театра разнообразны по жанрам: сказки для детей, музыкальные сказки, биографические поэмы, психологический триллер, комедии, мюзиклы, мелодрамы, моноспектакли. На данный момент в репертуаре театра 32 спектакля, в разработке 5 новых спектаклей.

Основная цель Учреждения – сохранение, создание и распространение театрального искусства, освоение культурных ценностей, организация культурного досуга военнослужащих и членов их семей, гражданского персонала вооружённых сил.

Учреждение самостоятельно ведёт финансово-хозяйственную деятельность, имеет самостоятельный баланс, выполняет государственное задание, а также ведёт приносящую доход деятельность согласно Устава.

Финансовое обеспечение театра состоит из следующих источников: финансирование в виде предоставления субсидии (бюджетное), поступления от оказания театром платных услуг (выполнение работ). Федеральное финансирование представляет собой обеспечение на выполнение государственного задания показ (организация показов) спектаклей (театральных постановок). Средства, полученные от основной деятельности, театр направляет на оплату труда, создание и выпуск новых постановок, рекламные и полиграфические расходы, ремонт и содержание помещений, а также на проведение гастрольных и выездных спектаклей.

Доходная часть бюджета театра складывается из следующих статей «Субсидии на выполнение государственного задания», «Приносящая доход деятельность».

Состав бюджета

Статьи бюджета	2018	2019	2020	Темп роста	
				2019 к 2018	2020 к 2019
Финансовое обеспечение «Субсидии на выполнение государственного задания», руб.	34042141,00	39840600,00	40342100,00	1,17	1,01
Финансовое обеспечение «Приносящая доход деятельность», руб.	2765300,00	4649050,00	1874027,26	1,68	0,40
Всего, руб.	36807441,00	44489650,00	42216127,26	1,20	0,95

Как видно из таблицы 1 финансовое обеспечение предприятия по статье «Субсидии на выполнение государственного задания» имеют тенденцию к увеличению, так в 2018 году субсидия составляла 34042141,00 руб.; в 2019 субсидийные поступления увеличились и составили 39840600,00 руб. или увеличились на 17 процентов в сравнении с 2018 годом; в 2020 году финансовое обеспечение так же увеличилось, составило 40342100,00 руб., что на 1 процент больше, чем в 2019 году. Доходы от приносящей доход деятельности в 2019 году больше на 1883750 руб. чем в 2018 году, в 2020 году доходы от реализации билетов снизились на 2775022,74 руб. по сравнению с 2019 годом. Это связано с ситуацией самоизоляции, которая длилась с апреля по август 2020 г. Ни в 2019 году, ни в 2020 году театр не получал субсидий на капитальный ремонт.

Результаты анализа экономической деятельности ФГБУ «Драматический театр ВВО» Минобороны РФ позволяют сделать вывод, что предприятие функционирует стабильно, выполняя государственное задание на сто процентов и получает доходы от реализации платных услуг, не смотря, на то, что в 2020 году в связи с эпидемией коронавируса планы работы были изменены.

Проводя анализ состояния театральной деятельности Приморского края можно сделать вывод о том, что театр – это искусство, которое объединив в себе средства воздействия на человека литературы, музыки, живописи, пластики, является эффективным методом для формирования гармоничной личности [4].

Только показанный зрителю «здесь и сейчас» спектакль заслуживает его оценку – аплодисменты, обретает свое подлинное бытие.

Не отстает театр и от внедрения в свою деятельность современных инновационных технологий. Технологические инновации в процессе постановки и проката спектакля, в процессе обслуживания зрителя, привлечения новых зрителей, позволяют совершенствовать системы менеджмента и маркетинга, хотя и требуют тщательной проработки всех деталей и системного подхода [3, 5].

Это может быть и реклама в социальных сетях о новых постановках и спектаклях; и рассылки лояльным зрителям (те, кто был в театре хотя бы раз в этом году); и зрители, которые раньше были в театре, но за прошедший год не посетили его ни разу (можно пригласить их на премьеру). Для возможности такого общения со зрителем необходимо периодически перед началом спектакля проводить анкетирование в форме непринуждённой беседы. Эти инструменты хороши тем, что не требуют больших финансовых и временных затрат. Но требуют заинтересованности всего коллектива театра в достижении поставленных задач по привлечению новых зрителей и заполняемости театрального зала.

Для совершенствования направлений деятельности в ФГБУ «Драматический театр Восточного военного округа» Минобороны России города Уссурийска предлагаем руководству театра применять следующие направления в своей работе:

- сохранение новых и капитально-возобновленных спектаклей;
- увеличить показы спектаклей на стационаре театра;
- увеличение количества спектаклей на гастролях и выездах;

- расширить географию выездных и гастрольных показов;
- проведение выставок, инсталляций, связанных с историей театра в фойе театра;
- формирование и удовлетворение духовных потребностей зрителей в сценическом искусстве;
- привлечение молодёжи к культуре и искусству посредством проведения акции «Приглашаем молодежь!». Идея в том, чтобы в городе более 20 общеобразовательных школ, суворовское училище, несколько учебных заведений среднего профессионального образования, высшие учебные заведения представляется возможным провести такую акцию. Конечно, для этого потребуются совместная работа администраторов театра и классных руководителей, директоров школ. Но выиграют от этого все. Так, например, если от каждого учебного заведения (26 шт.) придут 20 человек, сумма за вырученные билеты составит 52 000 рублей. Это не только возможность получить материальную выгоду, но и возможность заполучить нового зрителя, который захочет прийти в театр снова и снова.

Без грамотно организованных управленческих мероприятий достижение целей совершенствования театра будет просто невозможно. Как любое учреждение культуры, театр находится в постоянном поиске финансовых, кадровых и временных ресурсов. Стратегия театра в этой ситуации должна ориентироваться на опережение, приложение сил руководства театра для решения задачи обеспечения гарантий нормальности функционирования его при переходе к системе проектной организации театральной жизни.

В целом театральная деятельность является отличной почвой для внедрения всех видов инноваций.

1. Государственная программа Приморского края «Развитие культуры Приморского края на 2013 – 2021 годы»: Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 N 387-па (с изменениями и дополнениями) // Министерство культуры и архивного дела Приморского края: [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/culture/gosudarstvennaya-programma-primorskogo-kрая-razvitie-kultury-primorskogo-kraja-na-2013-2017-gody/> (дата обращения 01.04.2021).

2. Заславский Г.А., Иванов О.В., Костылев П.Н., Чернов А.Г. Обзор публикаций в отечественных изданиях о тенденциях развития театра и театре будущего: научное. – Москва: Российский институт театрального искусства – ГИТИС, 2019. – 268 с.

3. Иванов О. В., Карпушкин И. С., Чистякова О. В. Обзор зарубежных исследований театра и проектов театра будущего: обзор составлен по публикациям в зарубежных изданиях на тему театра будущего: о теоретических концепциях и экспериментах, о зрителе и новых технологиях, о сочетании традиции и новации. – Москва: Российский институт театрального искусства – ГИТИС, 2019. – 296 с.

4. Каган М. С. Человек в теории культуры: учебное пособие для вузов. – Москва: Юрайт, 2019. – 195 с.

5. Коленько С. Г. Менеджмент в сфере культуры и искусства: учебник и практикум для академического бакалавриата. – Москва: Юрайт, 2019. – 370 с.

6. Креленко Н. С. История культуры: от Возрождения до модерна: учеб. пособие. – Москва: Инфра-М, 2019. – 320 с.

7. Липперт Ю. История культуры: введение в историю культуры. – Москва: URSS, 2019. – 262 с.

8. Трофименкова Е.В. Развитие инновационных технологий в сельскохозяйственных организациях Приморского края // Цифровые технологии – основа современного развития АПК: сб. материалов междунар. науч. конф. – 2020. – С. 290–295.

9. Красова Е.В. Иностранная рабочая сила как элемент воспроизводства трудовых ресурсов региона // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 2-21. – С. 4722–4726.

УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ ОРГАНИЗАЦИИ

А.Д. Шибанова
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Каждое предприятие ставит перед собой цель получить максимальные результаты от своей деятельности, однако предприятия не существуют автономно, они зависят от экономической ситуации в стране, конкуренции и многих других факторов. Таким образом, деятельность предприятий всегда связана с рисками, поэтому организация их оценки и умение ими управлять могут минимизировать потери предприятия.

Ключевые слова: *финансово-хозяйственная деятельность предприятия, финансовый результат, финансовый риск, анализ, управление рисками.*

MANAGEMENT OF FINANCIAL RISK OF ORGANIZATION

Each enterprise sets a goal to get the maximum results from its activity, but enterprises don't exist independently, they depend on the economic situation in the country, competition and many other factors. Thus, the activities of enterprises are always associated with risks, so the organization of their assessment and the ability to manage them can minimize the losses of the enterprise.

Keywords: *financial and economic activity, financial result, financial risk, analysis, risk management.*

Осуществляя финансово-хозяйственную деятельность, предприятия сталкиваются с огромным количеством факторов, которые влияют на результаты, получаемые от этой деятельности. Такие факторы называют рисками, все вместе они образуют портфель бизнес-рисков предприятия, значительную долю которого представляют финансовые риски.

Целью любого предприятия является извлечение максимально высоких результатов финансово-хозяйственной деятельности.

Получение высокой прибыли без потери платежеспособности и конкурентоспособности называют финансовой устойчивостью предприятия. Именно ей и угрожают финансовые риски.

Таким образом, для достижения положительных результатов финансово-хозяйственной деятельности необходимо уметь идентифицировать риски, оценивать их последствия и иметь возможность грамотно применять меры по их минимизации и предотвращению.

Цель: проанализировать методы управления финансовыми рисками.

Задачи: рассмотреть факторы, влияющие на деятельность предприятия, рассмотреть процесс управления финансовым риском, рассмотреть методы управления финансовыми рисками.

Объект исследования: финансовые риски предприятия.

Предмет исследования: методы управления финансовыми рисками.

Методы исследования: изучение источников, анализ, синтез и классификация полученной информации.

Финансовая устойчивость предприятия определяет его стабильное положение и возможность дальнейшего функционирования.

Риск присутствует в нашей жизни повсюду, он ставит нас перед выбором, который, как правило, происходит в условиях неопределенности. Так же и предприятия, каждый день они проводят множество операций и сделок, результат которых очень сложно предугадать. Все финансовые операции представляют опасность для предприятий, поэтому необходимо понимать, что они не всегда приводят к прибыльному результату, уметь правильно предположить возможные последствия.

Финансовые риски – это риски, связанные с потерей денежных средств. Они возникают в процессе взаимодействия с различными финансовыми институтами – банками, страховыми и

инвестиционными компаниями, биржами [1]. Соответственно, в зависимости от взаимодействия они подразделяются на:

1) риски, связанные с покупательной способностью денег: инфляционный, дефляционный, валютный риски и риск ликвидности;

2) инвестиционные риски: риск снижения финансовой устойчивости, процентный риск, кредитный риск, риск упущенной выгоды, биржевой риск, селективный риск, риск банкротства;

3) риски, связанные с формой организации хозяйственной деятельности организации: авансовый, оборотный, портфельный, системный и несистемный риски, риск ликвидности [2].

Существует множество факторов, способных вызвать финансовые риски, они в большей или меньшей мере являются внешними, их изменения требуют постоянного внимания.

Внешние факторы – это те факторы, которые влияют на предприятие извне, то есть находятся за ее пределами. Поэтому организации должны быстро и своевременно реагировать на любые изменения внешней среды и уметь к ним приспособливаться.

Внешние факторы можно разделить на факторы микро- и макросреды. Факторы микросреды оказывают прямое влияние на результаты финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Факторы микросреды – это так называемые факторы «ближнего» окружения. В ходе их анализа необходимо обращать внимание на конкурентов, потребителей, поставщиков и т.д.

Факторы макросреды более обширны, они имеют более глобальный характер. К таким факторам относятся экономическое положение страны, политическая и законодательно-правовая обстановка, социальное положение, уровень развития передовых технологий. Их оценка – более трудоемкий процесс, однако, отталкиваясь от нее, можно определить состояние и тенденции факторов микросреды [3].

Процесс управления финансовыми состоит из пяти этапов:

1) выявление всех потенциальных рисков, связанных с финансовой деятельностью предприятия;

2) оценка и ранжирование потенциальных рисков;

3) выбор методов и определение путей нейтрализации финансовых рисков;

4) применение выбранных методов;

5) оценка результатов и корректировка выбранных методов.

На первом этапе производится выявление рисков либо путем определения характерных финансовых рисков для определенной финансовой операции или направления финансово-хозяйственной деятельности, либо предприятие самостоятельно определяет финансовые риски, которые могут возникнуть при проведении той или иной операции или направления деятельности организации. Формируется портфель финансовых рисков.

Далее необходимо определить возможные финансовые потери. Это осуществляется путем распределения финансовых рисков по зонам риска (безрисковая, зона допустимого риска, зона критического риска, зона катастрофического риска). Оценка производится путем применения экспертного, статистического, расчетно-аналитического или аналогового методов оценки вероятности возникновения рисков [4].

Метод экспертных оценок один из самых распространенных. Согласно данному методу,

оценка факторов предоставляется экспертам в области финансов, они оценивают факторы по определенной шкале, каждому фактору выставляется своя оценка. Затем определяется величина каждого фактора по отдельности и производится дальнейшая математическая обработка результатов.

Статистические методы также часто используются при оценке рисков, они дают более полное количественное представление о уровне риска, однако требуют наличия подробной статистической информации. Статистические методы используют при оценке появления рисков при осуществлении отдельной финансовой операции или при планировании инвестиционного проекта.

Расчетно-аналитические методы по большей части применяются при оценке риска неплатежеспособности и риска потери финансовой устойчивости. Базой для проведения анализа является внутренняя документация предприятия. Такая оценка производится в зависимости от установленных плановых значений финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

Аналоговые методы применяются при оценке кредитного, валютного и инвестиционного рисков, они определяют уровень вероятности возникновения риска по финансовым операциям, которые производятся на предприятии чаще всего [5].

В таблице представлены достоинства и недостатки статистических, расчетно-аналитических методов и метода экспертных оценок.

Таблица

Достоинства и недостатки методов оценки вероятности появления рисков

Достоинства	Недостатки
Метод экспертных оценок	
<ul style="list-style-type: none"> - простота процедуры получения результатов; - не требуют специальных данных, которые могут являться коммерческой тайной; - используются для оценки любого вида риска. 	<ul style="list-style-type: none"> - человеческий фактор; - полученные результаты часто являются предположениями; - возможно участие недостаточно квалифицированных экспертов; - субъективны, не всегда достоверны; - часто необходимо использование дополнительной методики.
Статистические методы	
<ul style="list-style-type: none"> - простые математические расчеты; - несложная трактовка результатов; - объективность, точность; - опора на научно-практический инструментарий; - можно сочетать с другими методами. 	<ul style="list-style-type: none"> - необходима обширная и достоверная статистическая база (чем больше данных, тем точнее оценка); - не исключается возможность стандартизации оцениваемой ситуации.
Расчетно-аналитические методы	
<ul style="list-style-type: none"> - простые математические расчеты; - простая трактовка результатов; - используются для оценки любого вида риска; - можно сочетать с другими методами. 	<ul style="list-style-type: none"> - некоторые способы применяются только в ситуации полной определенности; - субъективны, что снижает точность результатов; - методы не всегда универсальны.

Источник: сост. авт. на основании [6].

Далее необходимо выбрать метод снижения или нейтрализации риска. Можно выделить несколько наиболее применимых на практике методов.

1) Уклонение от риска.

Такой метод применим на предприятиях, где все деловые отношения построены с доверенными контрагентами. Как правило, такие предприятия участвуют только в тех инновационных проектах, в результатах которых они уверены. Также метод предусматривает перенесение риска на третье лицо.

2) Локализация риска.

Метод используется в случае, когда удалось выявить источник финансового риска, это позволяет контролировать опасные места, что снижает общий уровень риска. Метод используют крупные предприятия, которые могут позволить себе создание венчурной компании для наиболее рискованных или сомнительных проектов.

3) Диссипация или рассеивание риска.

Метод, смысл которого состоит в распределении риска между всеми участниками, которые рассчитывают на положительный результат;

4) Возмещение или компенсация риска.

Данный метод подразумевает использование стратегического планирования. Стратегическое планирование направлено на всестороннее изучение финансово-хозяйственной деятельности предприятия: потенциал, слабые места, специфичность рисков и др [7].

Следующие этапы состоят в применении выбранных методов, оценке результатов и, при необходимости, корректировке.

Таким образом, управление финансовыми рисками предприятия – это сложный процесс, требующий большого внимания и специальных знаний. Правильная оценка рисков, выбор ме-

тогда их минимизации и квалифицированные эксперты в области финансов – это те элементы управления рисками, которые помогут максимально предугадать и минимизировать финансовые риски.

1. Артамонов Н.А., Кургинян Д.Г., Содиков А.Х. Анализ методов управления финансовым риском // Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral». – 2019. – №2. – С. 330-334.
2. Методы оценки рисков, методы оценки финансовых рисков [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ceae.ru/metodic-6.htm>
3. Тхагапсова С.К., Амадаев А.А., Газиева Л.Р. Управление финансовыми рисками организации // Вестник Академии знаний. – 2019. – №35(6). – С. 272-275.
4. Шеина Е.Г. Этапы управления финансовыми рисками хозяйствующего субъекта // Евразийский союз ученых. – 2018. – №12(9). – С. 126-128.
5. Солодов А.К. Основы финансового риск-менеджмента: учебник и учебное пособие. – Москва: Издание Александра К. Солодова, 2018. – 286 с.
6. Тимошина Н.В., Комарова О.В. Современные проблемы количественной оценки рисков // Контентус. – 2018. – №10(75). – С. 44-48.
7. Терентьева Л.А., Добровольская Ю.Д. Финансовые риски компаний: сущность, классификация, проблемы снижения // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2019. – №2(36). – С. 423-429.

Рубрика: Актуальные проблемы рынка

УДК 339.138

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА 3D-ПРИНТЕРОВ В РОССИИ

В.В. Шинкаренко, К.С. Костюк, М.В. Медведев

бакалавры

В.В. Жохова

канд. экон. наук, доцент кафедры ММТ

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Нет достаточной информации в настоящее время о производстве российских и международных 3D-принтерах, их параметрах, особенностях, областях их применения, а также мало исследованы российские рынки анализируемого товара.

Ключевые слова: *потенциальные потребители, 3D-принтеры, 3D-технологии, ценообразование, потребитель, целевой рынок.*

3D-PRINTER MARKET RESEARCH IN RUSSIA

At present, there is not enough information about the production of Russian and international 3D-printers, their parameters, features, and areas of their application, and the Russian markets of the analyzed product are not well studied.

Keywords: *potential consumers, 3D-printers, 3D-technologist, pricing, consumer, target market.*

Цель, проблема и актуальность исследования

Актуальность исследования: 3D-технологии в той или иной форме применяются уже не одно десятилетие в разных сферах деятельности. Возможности 3D-принтеров безграничны, широкое использование потенциала трехмерной печати позволяет экономить средства и время, повышает производительность. Разработанные новые технические параметры 3D-принтеров создают более совершенные модели и прототипы и способствуют реализации массы идей в объектах разных отраслей.

Проблема: но в настоящее время нет достаточной информации о производстве российских и международных 3D-принтерах, их параметрах, особенностях, областях их применения, а также мало исследованы российские рынки анализируемого товара

Цель: провести маркетинговое исследование российского рынка 3D-принтеров.

Новизна заключается в анализе результатов проведенных маркетинговых исследований целевого российского рынка 3D-технологий, учитывающих отраслевую особенность поведения потребителей анализируемого рынка 3D-принтеров.

Применение 3D-технологий на российском рынке

3D-технологии применяются в той или иной форме уже не одно десятилетие в разных сферах деятельности. Возможности 3D-принтеров безграничны, широкое использование потенциала трехмерной печати позволяет экономить средства и время, повышает производительность. Разработанные новые технические параметры 3D-принтеров создают более совершенные модели и прототипы и способствуют реализации массы идей в объектах разных отраслей.

Область применения

- Авиационная техника (дроны, квадрокоптеры);
- Авиакосмическая отрасль
- Медицина (изготовление имплантов);
- Архитектура;
- Дизайн;
- Производство, протезирование;
- Персональное оборудование (импортозамещение);
- Одежда и обувь;
- Автомобили и запчасти [4].

Основными «игроками» на российском рынке 3D-принтеров являются: авиакосмическая отрасль (30%), медицина и центры аддитивных производств (15%), представлено на рисунке 1.

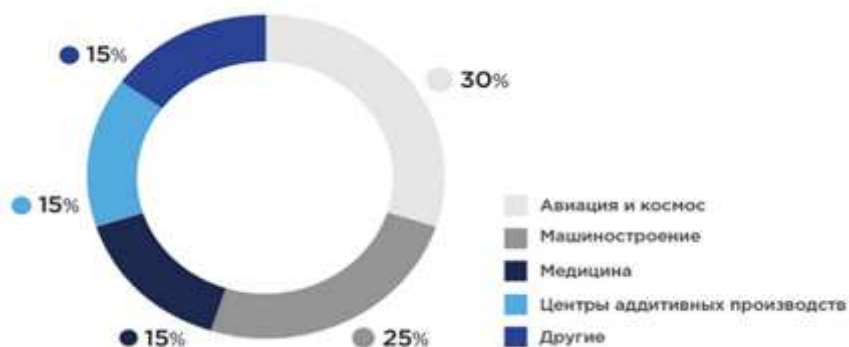


Рис. 1. Основные «Игроки» на рынке 3D-принтеров

Самые подготовленные сферы для внедрения 3D-печати в ближайший пятилетний период ближайшие 5 лет: электроника (28%), автопром (25%), медицинская область (16%), представлено на рис. 2. На рисунке 3 показаны поставки российских 3D-принтеров на международный рынок, где частные покупки клиентов товара преобладают над профессиональными.

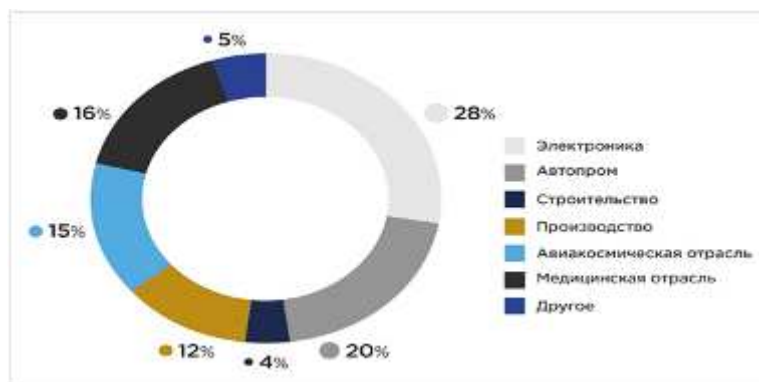


Рис. 2. Области применения 3D-принтеров

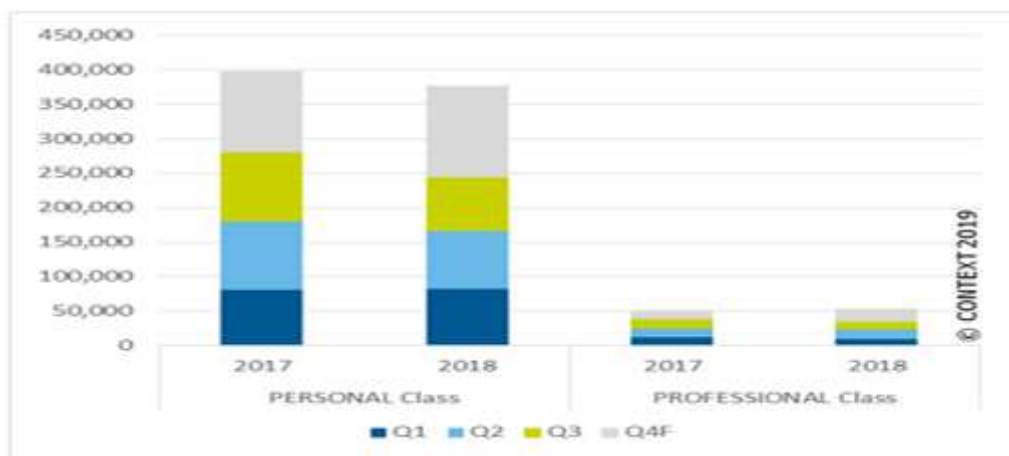


Рис. 3. Поставки российских 3D-принтеров на международный рынок

Нами исследованы основные виды 3D-принтеров [6]:

- SLA лазерная стереолитография
- SLS (EBM, SLM) селективное лазерное спекание
- FDM метод последовательного наплавления
- DLP технология цифрового проектирования
- MJM многоструйная укладка полимера

И рассмотрены их основные технические характеристики и параметры (табл.)

Таблица 1

Основные технические характеристики и параметры 3D-принтеров

№ п/п	Параметры	Общие характеристики	Особенности	Области применения
1	Операционные системы	У принтера из США (Windows 7 (64-bit и выше), у российского (Windows XP и выше)	Оптимизация цепочек поставок	Архитектура
2	Размеры, мм	1- (405x375x530), 2 – (490x430x390)	Внедрение инновационных стратегий разработки продуктов	Медицина
3	Вес, кг	1 – 17,5; 2 – 15. Российский принтер весит меньше.	Персонализация массовых продуктов	Образование

Основные российские производители 3D-принтеров

PICASO 3D – первый российский производитель персональных 3D-принтеров. Разработки и производство 3D-принтеров ведется с 2011 года, опережая зарубежные аналоги. Это самый популярный Российский бренд 3D-технологий на российском 3D-рынке. На сегодняшний день PICASO 3D объединяет безопасность и легкость использования офисного оборудования и профессиональное качество промышленных 3D принтеров. Компания подала заявки на патенты ряда технологий и технических решений в области аддитивного производства. Усовершенствование и расширение возможностей печати и продуктовой линейки и реальные сферы применения продукции, являются ключевыми задачами [1].

ZAV – это доступный по цене и качеству 3D-принтер. Простая и надежная кинематика H-Vot, в сочетании с легким и компактным радиатором хотенда собственной разработки, обеспечивает превосходное качество печати на высоких скоростях [2]. Компания предлагает набор электронных компонентов, металлических частей и схему для корпуса, а пользователь может самостоятельно выбрать части принтера из любого материала или сделать их самостоятельно. Корпус принтера можно изготовить из металла, пластика, акрила и даже из фанеры. Если есть потребность заменить стандартные комплектующие на более производительные и собрать принтер полностью под свои нужды, это можно сделать.

IMPRINTA работает на рынке с 2013 года, является относительно новой компанией. Она представляет на рынке две модели 3D-принтера: Hercules и Hercules Strong. Первый – Hercules, особого фурора не вызвал за отсутствием каких-либо выдающихся характеристик. Hercules Strong – усовершенствованный вариант, быстро полюбился публике. Он имеет преимущества: большой рабочий объем в 300x300x400мм и низкая цена для подобного принтера – в районе 150 000 рублей [3]. Также имеет закрытый корпус и подогреваемую платформу для печати АБС-пластиком, обладает высокой надежностью и качественной печатью. В настоящее время компания разработала новую модель в низком ценовом сегменте.

Преимущества и недостатки при использовании 3D-принтеров

Преимуществами использования 3D-принтеров как на российском, так и на международном рынках является: экономичное использование сырья; изготовление деталей любой сложности; применение в различной области; нет необходимости в переоборудовании производства для выпуска новой продукции, так как можно производить разные детали, почти не меняя настроек [5].

Недостатками использования 3D-принтеров отмечены: недостаточно соблюдаются заданные размеры, в отличие от штамповки и ЧПУ-фрезерованием (так как идет разработка новых более точных моделей); ограниченность размеров печатаемых изделий для большинства моделей принтеров (уже существуют 3D-принтеры с камерой печати размером в куб с ребром в 1м и более); некоторые природные материалы невозможно использовать в 3D-печати с сохранением всех их полезных свойств, даже на фоне постоянного внедрения новых; мало квалифицированных специалистов в данной области, 3D-печать требует профессионализма (все больше учебных заведений готовят соответствующих специалистов).

Выводы по исследованию

3D-печать появилась на российском рынке еще в 80-х годах, но широкое коммерческое распространение 3D-принтеры получили только в начале 2010-х. Анализируемые компании должны были набрать популярность так же быстро, как когда-то персональные компьютеры и мобильные устройства, что не произошло. Многие производители уходят с рынка, не получив достаточно прибыли, на их место становятся новые стартапы [7].

Проблема российского рынка состоит в том, что конечный потребитель не осознает для чего нужна технология 3D-печати, не понимает рынок предложения, не оценивает их стоимость по существу и не готов массово приобретать данный товар. Российские 3D-технологии предлагают множество возможностей, которые позволяют воплотить идею в жизнь намного быстрее, чем когда-либо ранее, экономя сырье, время и деньги, позволяя сделать почти любой производственный процесс эффективнее, быстрее и прибыльнее.

-
1. Официальный сайт PICASO 3D. [Электронный ресурс]. – URL: <https://picaso-3d.ru/ru/>
 2. Официальный сайт ZAV. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.zav3d.ru/>
 3. IMPRINTA производитель 3D-принтеров. [Электронный ресурс]. – URL: <https://imprinta.ru/>
 4. 3D-week.ru области применения 3D-принтеров.. [Электронный ресурс]. – URL: <https://3d-week.ru/oblasti-primeneniya-3d-printerov-v-nashi-dni/>
 5. Перспективы внедрения аддитивных технологий. [Электронный ресурс]. – URL: <https://3dtoday.ru/blogs/news3dtoday/rynok-texnologii-3d-pecati-v-rossii-i-mire-perspektivy-vnedreniya-additivnyx-texnologii-v-proizvodstvo>
 6. Секреты трехмерного бизнеса. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.dp.ru/a/2018/06/12/Trehmernij_biznes
 7. Российские 3D-принтеры [Электронный ресурс]. – URL: <https://3dtool.ru/category/3d-printery/rossijskie-3d-printery/?gclid>

ПРОБЛЕМЫ СТАНОВЛЕНИЯ КРЕАТИВНЫХ КЛАСТЕРОВ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

А.Р. Шкробот

бакалавр

В.А. Андреев

ст. преп.ь кафедры экономики и управления

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Целью исследования является выявление проблем, которые в свою очередь препятствуют становлению креативных кластеров в Приморском крае. Проведены фокус-групповые дискуссии и интервью с представителями креативных индустрий различных направлений и статуса на рынке. В ходе исследования выявлены четыре сферы жизнедеятельности, которые оказывают существенное влияние на становление креативного кластера. Сделан вывод о потенциальной возможности становления кластера. Даны рекомендации по устранению препятствий.

Ключевые слова: креативные индустрии, креативная экономика, конвергенция креативной экономики, креативный кластер, сферы жизнедеятельности.

PROBLEMS OF FORMATION OF CREATIVE CLUSTERS IN THE PRIMORSKY TERRITORY

The aim of the study is to identify the problems that, in turn, hinder the formation of creative clusters in the Primorsky territory. Focus group discussions and interviews were conducted with representatives of creative industries of various directions and status in the market. The study identified four areas of life that have a significant impact on the formation of a creative cluster. The conclusion is made about the potential for the formation of a cluster. Recommendations for removing obstacles are given.

Keywords: creative industries, creative economy, convergence of the creative economy, creative cluster, spheres of life.

По итогам пленарного заседания, которое состоялось 13 ноября 2020 года, форума АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» Президент РФ поручил Правительству РФ совместно с АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» и органами исполнительной власти субъектов РФ разработать механизмы преобразования в креативные кластеры промышленных территорий и объектов недвижимости, не участвующих в хозяйственном обороте, и представить соответствующие предложения по реализации пилотных проектов [1, с. 4].

Проблема заключается в отсутствии в Приморском крае правовой проработки вопроса создания креативных кластеров и современных организационно-технологических решений, позволяющих пустующие или заброшенные объекты использовать для размещения представителей креативных индустрий.

Цель исследования – выяснить, какие существуют проблемы становления креативных кластеров в Приморском крае. В ходе исследования применен метод глубинного интервью с представителями креативных индустрий и метод фокус-групповой дискуссии.

Под объектом исследования рассматривается сфера креативных индустрий, в которую входят около 30 сфер экономической деятельности, основанных на интеллектуальной деятельности, авторстве: дизайн, кино, реклама, мода, программирование и другое.

Предмет исследования – процесс конвергенции (сближения, объединения) юридически самостоятельных хозяйствующих субъектов в сфере креативной деятельности в результате сотрудничества в рамках федерального, регионального проекта.

По оценке АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» доля креативных индустрий в ВРП Приморского края на 2020 год составляло 2,8%, что приблизительно составляет 8400 организаций [2, с 1]. Самыми большими по количеству организаций выделяют деятельность в области архитектуры и инженерно-технического проектирования, технических испытаний, исследований и анализа; разработка компьютерного и программного обеспечения, консультационные услуги в данной области; образование дополнительное (табл. 1).

Таблица 1

Топ-10 ОКВЭД Креативных индустрий Приморского края по количеству организаций

1	Деятельность в области архитектуры и инженерно-технического проектирования, технических испытаний, исследований и анализа	1371
2	Разработка компьютерного и программного обеспечения, консультационные услуги в данной области и другие сопутствующие услуги	1140
3	Образование дополнительное	1105
4	Деятельность рекламная	914
5	Деятельность в области отдыха и развлечений	560
6	Деятельность в области информационных технологий	472
7	Деятельность в области фотографии	292
8	Научные исследования и разработки	286
9	Деятельность творческая, деятельность в области искусства и организации развлечений	277
10	Деятельность издательская	195

Отсутствие в Приморском крае механизмов преобразования территорий в креативных кластеры обуславливается препятствиями в становлении со стороны социальной, правовой и экономической сфер жизнедеятельности.

Одним из этапов исследования являлась фокус-групповая дискуссия. Форматом дискуссии был выбран круглый стол представителей креативных индустрий и органов исполнительной власти Приморского края. Главный вопрос встречи: «Какие меры поддержки может предоставить край представителям креативной экономики?» По итогам составлен список мер (табл. 2), оказываемых в настоящее время субъектам малого и среднего бизнеса креативной сферы, и предложения по созданию новых мер поддержки.

Таблица 2

Меры поддержки представителям креативных индустрий, оказываемые в настоящее время

Вид поддержки	Исполнитель
Займ «Старт»	Микрокредитная компания «Фонд развития Приморского края»
Обеспечение мероприятий по модернизации систем коммунальной инфраструктуры	Фонд содействия реформирования жилищно-коммунального хозяйства
Оказание консультационной поддержки	Центр «Мой бизнес»
Пониженный тариф страховых взносов (14%) для IT-организаций	УФНС России по Приморскому краю

К предложениям по созданию новых мер поддержки относятся: создание концепции и закона развития и государственной поддержки экономики креативной сферы Приморского края, предоставление целевых субсидий из средств краевого бюджета, финансовые гарантии по обязательствам перед коммерческими банками, информационная поддержка и сопровождение.

Вторым этапом исследования являлось проведение глубинных интервью с представителями креативных индустрий и опроса населения (не представителей креативных индустрий). Для проведения интервью был составлен список вопросов:

1. Как считаете, в Приморском крае есть креативные люди? Может у Вас есть знакомые, которые являются представителями креативных индустрий?
2. Как думаете, какую поддержку от государства необходимо оказывать представителям креативных индустрий, и вообще есть ли необходимость?
3. Как считаете, необходимо ли создать креативный кластер в Приморском крае?
4. Присоединились бы Вы в качестве резидента к креативному кластеру?
5. Какое наполнение должно быть в креативном кластере, чтобы туда хотели приходить как отдыхать, так и учиться все жители края, а также приезжие граждане?

В интервью-опросе приняли участие около 20 представителей креативных индустрий и 50 человек населения (не представители креативных индустрий). На первый вопрос 70 человек ответили, что безусловно креативные люди есть в Приморском крае. В пример приводили уличных художников и музыкантов. Абсолютно у каждого опрошенного есть друг(зья) либо знакомый(ые) – фотографы, дизайнеры, музыканты и другие представители креативных индустрий.

Результаты второго вопроса были не столь единогласны. 13 представителей креативных индустрий ответили, что им не хватает имущественной поддержки. 7 представителей ответили, что не нуждаются в поддержке от государства. Была выявлена закономерность, первая группа в основном состояла из малых компаний или индивидуальных предпринимателей, а вторая представила мнение средних компаний.

На третий вопрос 12 представителей креативных индустрий и 45 человек населения ответили, что креативный кластер нужен, так как это новый способ привлечения людей и место отдыха. 8 представителей креативных индустрий и 5 человек населения дали отрицательный ответ. Причина такого ответа для представителей креативных индустрий – другие планы на бизнес, для граждан – другие увлечения.

Четвертый вопрос задавался исключительно представителям креативных индустрий. 12 представителей (компании на стадии юности и стабилизации) выразили желание стать частью креативного кластера. 8 представителей (в основном это компании на стадии расцвета) идут в другом направлении развития собственного бизнеса.

По мнению 50 людей-потребителей в креативном кластере должно быть следующее наполнение: дизайнерский шоу-румы, кафе, салоны красоты, тату салон, коворкинг место, пространство под выставки и показы.

В Российской Федерации существуют примеры правового регулирования отрасли креативной экономики (табл 3), которые могут стать основой для концептуального и правового обоснования развития и государственной поддержки отрасли креативных индустрий в Приморском крае.

Таблица 3

Правовое регулирование отрасли креативной экономики в РФ

Нормативно-правовой акт, документ стратегического планирования	Субъект РФ	Статус НПА, документа стратегического планирования
Концепция развития креативной экономики Республики Саха (Якутия) до 2025 года [3, с 5]	Республика Саха (Якутия)	Утверждена распоряжением Правительства Республики Саха (Якутия) от 27 декабря 2019 года № 1736-р
Закон Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 27 июля 2020 года № 70-оз «О креативных индустриях в Ханты-Мансийской автономном округе – Югре» [4, с 2]	Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	Принят Думой Ханты-Мансийского автономного округа – Югры 27 июля 2020 года
Порядок реализации пилотного проекта по созданию в городе Москве креативных технопарков [5, с 4]	Город Москва	Утвержден постановлением Правительства Москвы от 10.07.2019 № 868-ПП

В ходе исследования выявлены следующие проблемы становления креативных кластеров в Приморском крае: отсутствие правовой и концептуальной базы, неоднозначное настроение представителей креативной экономики к сотрудничеству с органами власти, отсутствие финансовой поддержки субъектов предпринимательства сферы креативной экономики.

По поручению Президента РФ предложения по созданию креативных кластеров должны быть представлены в срок до 1 сентября 2021 года. Это станет отправной точкой в создании единой правовой базы по развитию и поддержке сферы креативных индустрий.

В мае 2021 года в послании Президента РФ Федеральному Собранию озвучено поручение создать Фонд культурных инициатив, который будет оказывать финансовую поддержку проектам, цель которых направлена на развитие сферы креативной экономики.

-
1. Атлас креативных индустрий [Электронный ресурс]. – URL: <https://asi.ru/news/180985/>
 2. Закон Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 27 июля 2020 года №70-оз [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/570852489>
 3. Перечень поручений по итогам пленарного заседания форума АСИ [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/64694>
 4. Постановление правительства Москвы от 10 июля 2019 года №868-ПП [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/560661961>
 5. Распоряжение Правительства Республики Саха (Якутия) от 27 декабря 2019 года №1736-р [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/561716583>

Секция. ИННОВАТИКА НА ТРАНСПОРТЕ

Рубрика: Инноватика на транспорт

УДК 625.7.8

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЛАСТМАССЫ ДЛЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ГОРОДЕ ВЛАДИВОСТОКЕ

А.А. Ахматшин

бакалавр

А.А. Яценко

доцент, кафедра транспортных процессов и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассмотрены вопросы, связанные с экологической проблемой в городе Владивостоке, которая с каждым годом ухудшается из-за увеличения количества бытовых отходов. А также ухудшение качества дорог. В данной статье будет приложена методика по повышению качества дорог используя бытовые отходы.

Ключевые слова: битум, пластик, смесь, мусорные отходы, сухой процесс, влажный процесс.

USE OF PLASTIC FOR ROAD CONSTRUCTION IN THE CITY OF VLADIVOSTOK

The article deals with issues related to the environmental problem in the city of Vladivostok, which is getting worse every year due to an increase in the amount of household waste. As well as the deterioration of road quality. In this article, we will propose a method for improving the quality of roads that use household waste.

Keywords: bitumen, plastic, mixture, waste, dry process, wet process.

Целью данной статьи является предложение использования пластмасса в дорожном строительстве в городе Владивостоке.

Цель достигается решением следующих задач:

- 1) исследование окружающей среды
- 2) методы использования пластмасса
- 3) экономически целесообразно использовать пластик в строительстве дорожного покрытия
- 4) вывод.

За последние годы в городе Владивостоке происходит ухудшение экологии. Одна из проблем загрязнения окружающей среды – это выброс пластиковых отходов, так как разложение пластиковых изделий, созданных по разным технологиям, колеблется от 400 до 700 лет. Человек в среднем за год выбрасывает 500 кг мусорных отходов, численность населения в городе Владивостоке составляет 606 561 за 2020 год, пластик составляет 13% из выброшенного бытового мусора. В среднем в городе Владивостоке выбрасывается 39 426 тонн пластика в год, что оказывает плохое влияние на окружающую среду. Вторичное использование пластика значительно улучшит экологическое положение. Сбор отходов пластика на территории г. Владивостока осуществляет компания ООО «Гранула-ДВ». [4] Компания перерабатывает в месяц от 30 до 50 тонн пластиковых отходов в хлопья или пэт-флекс путем измельчения.

Переработанный пластик применяется в строительных материалах, таких как утеплитель и химическое волокно. Использование пластика как добавку в дорожное покрытие даст стимул данной компании в наращивание перерабатывающихся мощностей и открытию новых филиалов по переработке пластиковых отходов в городах региона, что в свою очередь благотворно повлияет на экологическую обстановку в регионе. Предлагается использовать пластиковые отходы как добавку для строительства дорожного покрытия в городе Владивостоке.

Идея использования пластиковых отходов в строительстве дорог относительно новая. Опыт использования таких технологий в Индии, Гана, Эфиопия и Нидерланды показывает, что применение 5-10% пластика в битумной смеси для дорожного покрытия повышают ряд показателей: устойчивости, прочности и долговечности дорожного покрытия. Кроме того, использование пластика в дорожном строительстве приобретает все большее значение в настоящее время из-за его производительности, срока службы и низкой стоимости. [1]

Преимущества:

- утилизация отходов пластика больше не будет проблемой;
- снижение себе стоимости 1 км пути;
- возрастает допустимая нагрузка на дорожное покрытие, за счет повышения прочности связывания заполнителя и битума (что не мало важно при использовании крупно тоннажного транспорта);
- дорожное покрытие при использовании пластика имеет меньшую гигроскопичность по сравнению с асфальта битумным покрытием. Это свойство позволяет с меньшим ущербом переносить резкие перепады температуры от плюсовых до минусовых значений в весенне-осенний и зимний период.

Недостатки:

- термическая обработка пластика может привести к выбросу вредных газов в атмосферу.

Асфальт — это сильный, универсальный и химически стойкий связующий материал, который адаптируется к различным видам его применениям. Асфальт связывает щебень и гравий (обычно называемый агрегатом) в прочные поверхностные покрытия дорог. [5]

На данный момент существует два технологии добавления пластика в асфальт.

1. Сухой процесс
2. Влажный процесс

Сухой процесс.

В сухом процессе горячий агрегат, нагревают примерно до температуры 160°C. После нагрева, горячий заполнитель переносится в смесительную камеру. В смесительную камеру необходимо добавить измельченные пластмассовые отходы. Размер измельченных отходов пластика предпочтительно должен составлять 2–3 мм. Пыль и другие примеси не должны превышать 1%. Он равномерно покрывается по всему агрегату в течение 30-60 секунд, придавая ему маслянистый вид. Битум добавляют в горячий заполнитель с пластиковым покрытием при температуре 160°C. Заполнитель при покрытии пластиком улучшает свои качества по отношению к пустотам, влагопоглощению и прочности. [2] Покрытие из пластика уменьшает пористость и помогает улучшить качество заполнителя и его производительность в гибком дорожном покрытии. На рисунке показана обработка пластика сухим процессом.

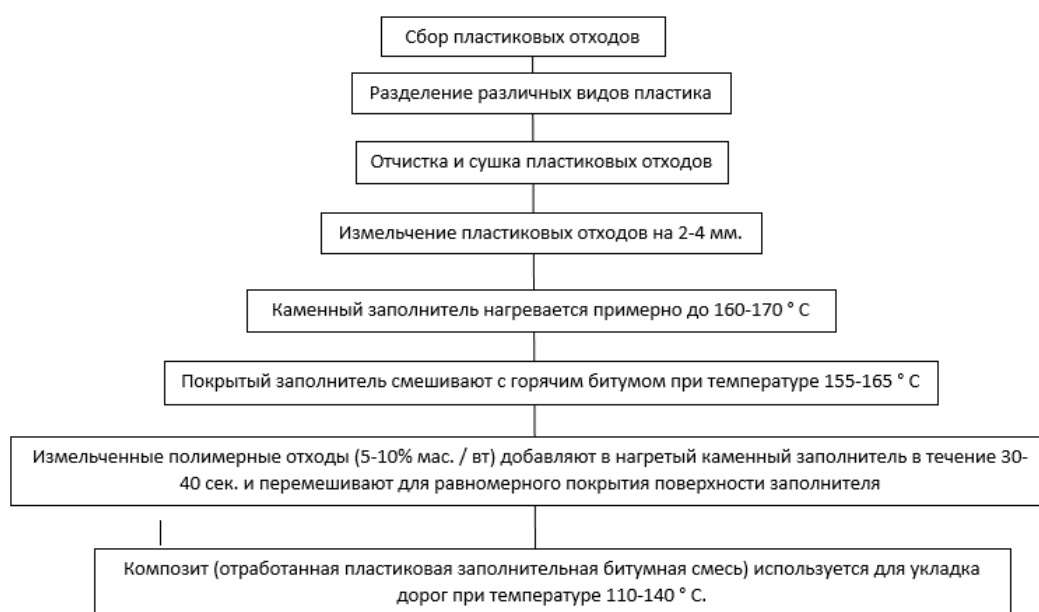


Рис. Обработка пластика сухим процессом

Преимущества сухого процесса:

- пластик покрывается поверх камней;
- улучшаются поверхностные свойства заполнителей;
- требуемая температура такая же, как температура укладки дороги.
- возможно использование отходов пластика более 15%;
- можно использовать гибкие пленки из всех типов пластика;
- удваивает свойство связывания агрегатов;
- не требуется никакого нового оборудования;
- битумное соединение прочнее обычного;
- покрытые заполнители демонстрируют повышенную прочность;
- по мере замены битума возможна более высокая экономическая эффективность на 15%;
- отсутствие деградации дорог даже через 5-6 лет после строительства;
- может практиковаться в любых климатических условиях;
- отсутствие выделения каких-либо токсичных газов, так как максимальная температура составляет 180 С°.

Недостатки сухого процесса:

- этот процесс применим только к пластиковым отходам.

Влажный процесс.

Этот процесс предполагает, что битум должен быть смешан с переработанным пластиком перед добавлением его в заполнители. Отходы пластика измельчают и превращают в порошок. Порошкообразные отходы пластика непосредственно смешивают с битумом. Необходимо обеспечить равномерное смешивание пластика и битума, а диапазон температур для этого метода составляет от 155 С° до 165 С°. Пластиковые отходы расплавляют и смешивают с битумом в определенном соотношении. Рекомендуется использования пластика 6-8% пластичного порошка в битумной смеси. При смешивании пластика с битумом повышается способность битума выдерживать высокие температуры. Пластик повышает температуру плавления битума и заставляет дорогу сохранять свою гибкость в течение зимы, а также повышается способность выдерживать высокие температуры летом, что приводит к ее долгому сроку службы. Использование измельченных пластиковых отходов действует как сильное “связующее” для смолы, делая асфальт долговечным. Битуминозная бетонная смесь удовлетворяет всем указанным критериям для проектирования поверхностного слоя дорожного покрытия.

Преимущества влажного процесса:

- этот процесс может быть использован для переработки отходов любого типа, размера, формы (Пластмассы, резина и т.д.)

Недостатки влажного процесса:

- трудоемкость – больше энергии на смешивание;
- требуется мощная механика;
- требуется дополнительное охлаждение, так как неправильное добавление битума может привести к образованию воздушных карманов на дорогах; [3]
- максимальное количество отходов пластика может быть добавлено около 8 %.

Экономическая обоснованность использования пластика.

Одним из основных факторов, которые необходимо учитывать на любом технологическом и глобальном рынке, является экономика. Чтобы сравнить стоимость строительства между обычной дорогой и битумной дорогой с пластиковым покрытием, рассмотрим дорогу шириной 3,75 м и расстоянием 1 км.

Стоимость отходов пластика = 5 рублей /- за кг

Стоимость битума = 52 рубля /- за кг

Как правило, на 1 км дороги требуется 10 тонн битума.

Стоимость битума за 1 км = 52 × 100000 кг = 520 000 рублей

Для битумной дороги с пластиковым покрытием, выше уже говорилось, что требуется 10% пластика. Битумная дорога с пластиковым покрытием (9000 кг битума + требуемое количество пластика = 1000 кг)

Стоимость битума в битумной дороге с пластиковым покрытием + стоимость необходимого пластика = 9000×52+5000=473 000 рублей общая стоимость.

Экономия при строительстве на 1 км = (стоимость битума на обычную дорогу – стоимость битумной дороги с пластиковым покрытием на 1 км) 520 000 – 473 000 = 47 000 рублей на 1 километр.

Бытовые отходы пластика быстро растут. Из-за роста отходов усложняется экологическая обстановка в регионе. Таким образом, предлагаю использование пластиковые отходы как один из компонентов в производстве дорожного покрытия. Пластиковое покрытие повышает температуру плавления, а также способствует повышению прочности связывания и увеличивает площадь контакта между наполнителем и битумом. Помогает в устранении пустот, что позволяет выдерживать интенсивное движение и демонстрировать лучшую долговечность. Использование пластика в строительстве дорожного покрытия, так же является экономически выгодно.

1. Переработка отходов и промышленных материалов [Электронный ресурс]. – URL: <http://promplace.ru/obrabatyvau-schaya-promyshlennost-i-pererabotka-materialov-staty/pererabotka-plastika-1469.htm> (дата обращения: 17.07.2017).
2. Мобильные дорожные покрытия // Техполимер. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.texpolimer.ru/production/mobilnye-dorozhnye-plity/> (дата обращения: 17.05.2019).
3. М. Гарсайд, Глобальная статистика производства пластмасс. – URL: <https://www.statista.com/statistics/282732/global-production-of-plastics-since-1950/> (2019).
4. Мобильные дорожные покрытия – плиты МДП МОБИСТЕК // Претор менеджмент. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pretorroad.ru/produksiya-iz-polimernykh-kompozitnykh-materialov/mobilnye-dorozhnyepokrytiya.html> (дата обращения: 17.05.2019)
5. Утилизация отходов пластика–Обращения с отходами [Электронный ресурс]. – URL: <http://vlc.ru/city-environment/ecology/ecologyrecycling/1793>
6. Все о ремонте и строительстве – Асфальт – что это? Из чего делают? [Электронный ресурс]. – URL: https://o-remonte.info/asfalt-cto-eto-iz-chego-delayut/#Из_чего_делают_асфальт_Из_чего_состоит

Рубрика: Экспедиция

УДК 656.61, 164.1

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ (НА ПРИМЕРЕ ООО «ТЭК «СЕЙКО-99» Г. ВЛАДИВОСТОК)»

С.А. Белашова

бакалавр

О.В. Лайчук

канд. экон. наук, доцент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

На сегодняшний день транспортно-экспедиционная деятельность является одним из основных направлений развития транспортной системы страны. Наличие широкой и развитой сети транспортно-экспедиторских предприятий представляет собой неотъемлемый элемент транспортной инфраструктуры. Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что организация эффективной системы экспедирования грузов с комплексом услуг для грузопользователей снижает общие издержки, связанные с перемещением грузов, сокращает время перевозки и упрощает процессы, связанные с доставкой грузов.

Ключевые слова: логистика, экспедиционная деятельность, контейнерные перевозки, оптимизация транспортно-логистических процессов, морские линии, грузопоток.

OPTIMIZATION OF FREIGHT FORWARDING ACTIVITIES OF THE ENTERPRISE BASED ON AN EXAMPLE OF « ТЕК «SEIKO-99» LTD., VLADIVOSTOK

Nowadays, freight-forwarding activities are one of the main directions of the development of the country's transport system. The presence of a wide and developed network of freight forwarding en-

terprises is an integral element of the transport infrastructure. The relevance of the chosen topic is because the organization of an effective freight forwarding system with a range of services for cargo owners reduces the overall costs associated with the movement of goods, reduces the transportation time and simplifies the processes associated with the delivery of goods.

Keywords: *logistic, expedition logistics, Container transport, optimization of transport and logistics processes, marine line, cargo flow.*

Целью исследования является поиск путей оптимизации транспортно-экспедиционной деятельности предприятия на примере ООО «ТЭК «СейКо-99» г. Владивосток.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- рассмотрены теоретические основы транспортно-экспедиционной деятельности предприятия;
- охарактеризованы особенности и проанализированы транспортно-экспедиционные процессы деятельности ООО «ТЭК «СейКо-99»;
- проанализирована транспортно-экспедиционная деятельность ООО «ТЭК «СейКо-99»;
- разработаны мероприятия по оптимизации транспортно-экспедиционной деятельности ООО «ТЭК «СейКо-99».

Транспортно-экспедиционная деятельность (ТЭД) – деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю [1]. «Транспортно-экспедиционные услуги – услуги по организации перевозки груза, заключению договоров перевозки груза, обеспечению отправки и получения груза, а также иные услуги, связанные с перевозкой груза» (ФЗ №87 от 30 июня 2003 года «О Транспортно-экспедиционной деятельности») [2]

Анализ транспортно-логистических процессов нацелен на снижение затрат на перевозку и улучшение качества обслуживания клиентов. Достижение этой цели необходимо решение целого комплекса задач анализа транспортно-логистических процессов, среди которых [3]: определение вида транспорта, транспортного средства, морской линии, маршрута транспортировки.

Транспортно-экспедиционные компании также оказывают услуги логистического сервиса. Логистический сервис представляют собой комплекс услуг, которые оказываются во время проведения и оформления заказа, покупки, поставки и дальнейшего обслуживания товара. В комплекс данных услуг входит [4]:

- общение с клиентами;
- поиск поставщиков;
- поиск транспортных компаний;
- организация перевозки;
- слежение за грузом на всех этапах перевозки;
- оформление необходимой документации [5].

Для формирования логистического сервиса в транспортно-экспедиционной компании необходимо выполнить комплекс работ, которые включают в себя шесть этапов [6]:

- сегментация потребительского рынка;
- определение наиболее значимых услуг для покупателей;
- ранжирование услуг;
- определение стандартов услуг в разрезе отдельных сегментов рынка;
- оценка оказываемых услуг, установление взаимосвязи между уровнем сервиса и стоимостью оказываемых услуг, определение уровня сервиса, нужного для обеспечения конкурентоспособности компании;
- установление обратной связи с покупателями для обеспечения соответствия услуг потребностям покупателей.

Анализ транспортно-экспедиционной деятельности на предприятии включает в себя три основных элемента: оценка конкурентов, оценку грузооборота и материального состояния предприятия, оценка логистического сервиса компании. В целом, выявление скрытых возможностей в каждом из этих элементов, позволит разработать меры по оптимизации, которые представляют собой: процедуры поиска, оценки, выбора, проектирования и внедрения улучшений в логистических подсистемах с учетом выбранного критерия (сервис, затраты, время и т.п.).

Анализ транспортно-экспедиционной деятельности проводился на примере общества с ограниченной ответственностью «ТЭК «СейКо-99» (ООО «ТЭК «СейКо-99»), г. Владивосток. Общество создано в 1998 г. и действует в соответствии с Гражданским кодексом РФ, Феде-

ральным законом «Об обществах с ограниченной ответственностью» от 08.02.1998 г. Основным предметом деятельности компании является: посреднические услуги; внешнеэкономическая деятельность; торговля оптовая и розничная (код ОКВЭД 46.44) [7]. Общество осуществляет перевозку контейнеров, сборных грузов, генерального груза, а также насыпные, наливные, опасные груза и т.д. из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы, США в различные пункты назначения по заявке клиента. Основные финансовые показатели компании наглядно представлены на рис. 1.

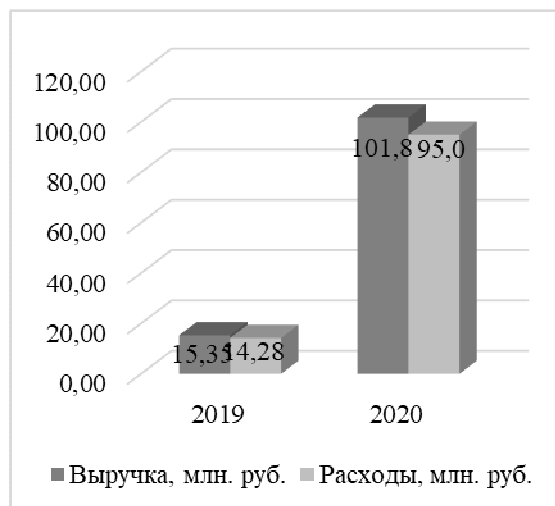


Рис. 1. Динамика выручки и расходов ООО «ТЭК «СейКо-99» за 2019–2020 гг.

Данные из графика, изображённого на рисунке 1 свидетельствуют, что в ООО «ТЭК «СейКо-99» выручка предприятия за 2020г. выросла почти в 7 раз. Это обусловлено повышением цен на перевозку вовремя пандемии. Соответственно, Выручка увеличилась, расходы увеличились, компания заработала прибыль от продаж, но рентабельность компании снизилась на 0,27%. В дальнейшем, если не принять меры по улучшению транспортно-экспедиторской деятельности компании, это может привести к убытку.

Анализ основных факторов грузоперевозки в ООО «ТЭК «СейКо-99» за 2019-2020 гг. свидетельствует о снижении грузооборота, а также увеличении времени перевозок во время пандемии что наглядно представлено в табл. 1.

Таблица 1

Основные факторы грузоперевозки ООО «ТЭК «СейКо-99» за 2019-2020 гг.

№	Основные характеристики	Данные ООО «ТЭК «СейКо-99» на конец года	
		2019	2020
1	Грузооборот (по данным порта г. Владивосток), в %	+ 6,2%	+4,5%
2	Количество клиентов	9	7
3	Среднее время расчёта (дня)	1-3	1-3
4	Среднее время доставки по морю (Шанхай-Владивосток)	5-7	Более 30
5	Количество сотрудников	5	12

Данные табл. 1 свидетельствуют, что в ООО «ТЭК «СейКо-99» Пандемия затронула деятельность всех международных перевозчиков. Грузооборот (по данным порта г. Владивосток), в 2020 году сократился, компания потеряла 2 клиента, но темнее менее выручка компании выросла, что говорит о многократном увеличении цен. Среднее время расчёта осталось таким же, а вот среднее время доставки по морю многократно выросло. Раньше время перевозки от Шанхая до Владивостока составляло 5-7 дней, сейчас же доставка может длиться более месяца, так как практически все морские линии сменили маршрут перевозки. Количество сотрудников в

2020 г. увеличилось, это обусловлено переводом в компанию сотрудников из другого филиала предприятия и не хваткой рабочих мощностей.

На основе деятельности компании была составленная полная логистическая цепочка работы предприятия и были выявлены узкие места компании «ТЭК «СейКо-99», данная система представлена на рис. 2.

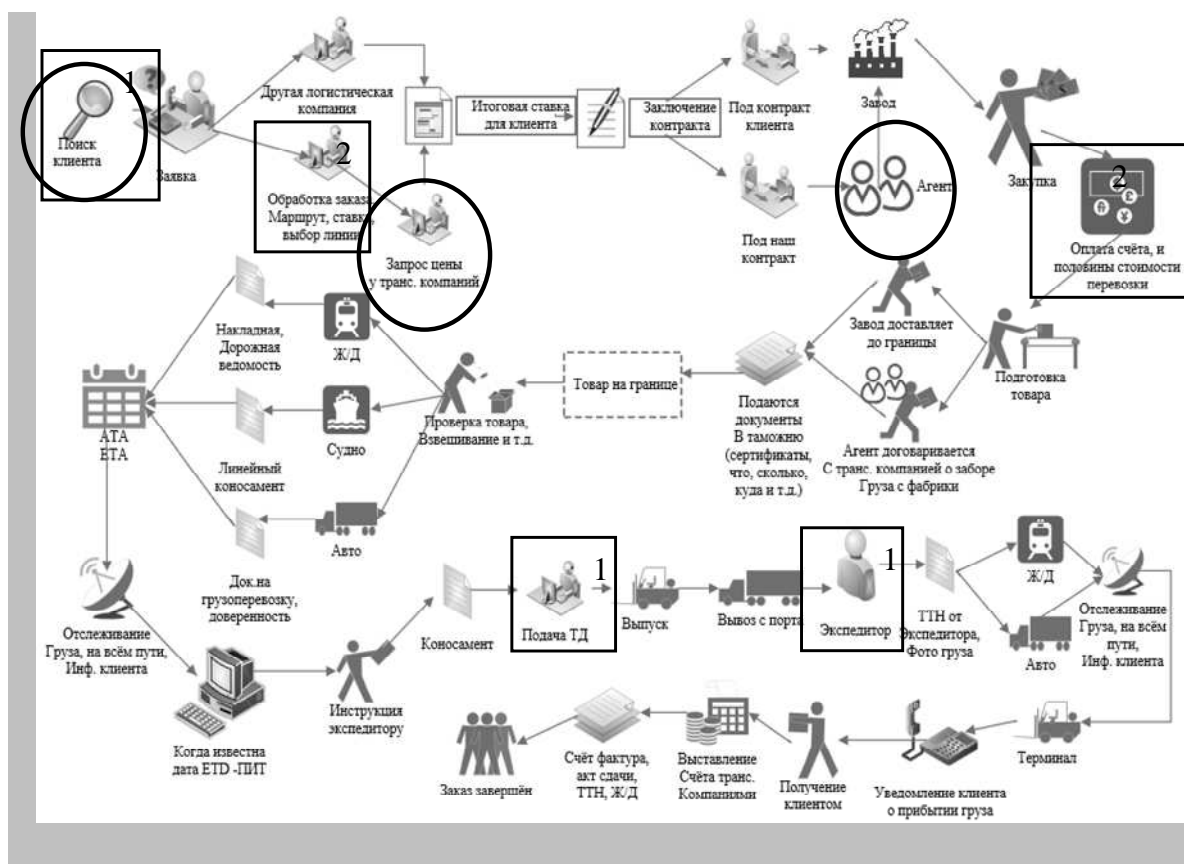


Рис. 2. Узкие места в цепи поставок товаров из стран АТР в ООО «ТЭК «Сейко-99» за 2019–2020 гг.

На рисунке 2 в логистической цепи поставок, кругом обозначены три узких места компании, на которые стоит обратить внимание. Это проблема, связанная с поиском клиентов, поиск транспортных компаний для перевозки и поиск агентов в других странах. Прямоугольниками обозначен перевод сотрудников компании в составе семи человек и внедрение их в цепочку поставок. На всех этапах отражены все действия ООО «ТЭК «Сейко-99» как транспортно-экспедиторской компании посредством сотрудничества с морской линией. На основе этого, можно сделать заключение, что наиболее подходящим условием поставки является FOB, EXW.

Компания «ТЭК «СейКо-99» пользуется транспортными услугами морских линий. Основными партнёрами компании являются: CMA, Maersc и HMM. Для анализа морских перевозчиков компании были использованы данные 2019-2020 года. При сравнении морских перевозчиков вначале следует обращать внимание на основные данные по каждой компании. Сравнение основных показателей CMA, Maersc и HMM, – партнёров компании «ТЭК «СейКо-99», представлены в табл.2.

Таблица 2

Основные данные о партнёрах компании «ТЭК «СейКо-99» за 2019 – 2020 гг.

Показатель	Значение показателя		
	CMA	Maersc	HMM
Место в мире (по вместимости судов)	4	1	8
Кол-во судов	Более 500 судов	Более 610	Более 55

Показатель	Значение показателя		
	СМА	Maersc	НММ
Офисов, филиалов в России	11	3	1
Кол-во контейнеров	Более 2,680,000	Более 3,400,000	Более 385,000
Кол-во сотрудников (по миру)	Более чем 110 000	Более 80 000	Более 1 307
Ассортимент услуг	25	Более 20	34

Таким образом, показатели таблицы 2 доказывают, что Maersc действительно оправдывает своё звание крупнейшей маркой линии, так как имеет наибольшее количество контейнеров и судов, по сравнению с другими морскими линиями. В этом есть свои недостатки, так как услуги, оказываемые столь большой, известной и проверенной компанией, обойдутся немного дороже, чем обычные перевозки другими морскими линиями. Для более детального изучения деятельности компании были проанализированы основные географические показатели морских линий. Данные сравнительного анализа географических факторов партнёров компании «ТЭК «СейКо-99» за 2019-2020 гг. представлены в табл. 3.

Таблица 3

Сравнение географических факторов морских линий компании «ТЭК «СейКо-99» за 2019 – 2020 гг.

Показатель	Значение показателя		
	СМА	Maersc	НММ
Кол-во торговых путей	200	более 150	более 60
Масштаб работы (кол-во стран мира)	160	135	более 100
Работают в портах	420	57	81
Стоки в России	Москва, Екатеринбург	Москва, Екатеринбург, Новосибирск, Петербург, Челябинск, Красноярск, Пермь, Самара, Иркутск и др. 17 стоков	Москва, Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Челябинск Самара
Среднее время перевозки (дни)	12	13	8 -10

Географические показатели СМА, Maersc и НММ помогли выявить некоторые особенности при перевозке. Несмотря на то, что компания Maersc является первой в мире по вместительности судов, она уступает компании СМА в количестве обслуживаемых портов и времени перевозки, ХММ также обошёл Maersc в количестве 24 портов. ХММ выигрывает за счёт времени перевозки. Maersc чаще всего актуален в перевозки товара в труднодоступные места, так как имеет наибольшее количество стоков в России, тем временем у СМА имеется лишь два стока: в Москве и Екатеринбурге, чем сильно усложняет работу с данной линией.

Далее сравниваются экономические показатели морских линий для выбора меньшей ставки на перевозку. Для более удобного сравнения ставок и drop off (цена на возврат контейнера в сток) морских линий, был взят наиболее популярный маршрут Шанхай – Владивосток – Москва, 20фт контейнер. Сравнительная таблица ставок морских линий за 2019-2020 гг. приведена в табл. 4.

Таблица 4

Сравнение ставок морских линий, основных партнёров ООО «ТЭК «СейКо-99» за 2019 г. в долларах

Показатель	Значение показателя								
	СМА			Maersc			HMM		
	20 фт, долл.	40 фт, долл.	40 HQ, долл.	20 фт, долл.	40 фт, долл.	40 HQ, долл.	20 фт, долл.	40 фт, долл.	40 HQ, долл.
Ставка	600	750	750	600	1 000	820	550	600	700
Drop off	0	40	0	125	400	50	300	300	0
Итого	600	790	750	725	1 400	870	850	900	700

Основываясь на данных, приведённых в результате проработки маршрута Шанхай – Владивосток – Москва, можно сделать вывод, что компания СМА выгодна лишь в том случае, если перевозка осуществляется до города Москва или Екатеринбург, так как только в этих городах есть сток обратно через который возвращается пустой контейнер. Если понадобится перевозка в другие города России, потребуется другая морская линия и сравнение итоговых ставок. Ставки фрахта и дропа постоянно меняются. Ценовой фактор и время перевозки очень сильно зависят от условий перевозки, маршрута, типа контейнера и погодных условий.

Таблица 5

Сравнение ставок морских линий, основных партнёров ООО «ТЭК «СейКо-99» за 2020 г. в долларах

Показатель	Значение показателя					
	СМА		Maersc		HMM	
	20 фт, долл.	40 фт, долл.	20 фт, долл.	40 фт, долл.	20 фт, долл.	40 фт, долл.
Ставка	3 500	7 000	4 000	8 500	3 500	7 500
Drop off	300	300	400	250	150	200
Итого:	3 800	7 300	4 800	8 750	3 650	7 700

Таким образом, за время пандемии 2020 г. ставки фрахта увеличились в 5 раз, оказав влияние на грузоперевозку в целом.

Для того, чтобы выделить основе потребительские предпочтения, был рассчитан общий рейтинг, учитывающий оценку по четырем вышеназванным критериям.

Формула критериев потребительских предпочтений указана ниже:

$$R = (\bar{D} + \bar{L} + \bar{P} + \bar{S})/4 \quad (1)$$

где, D – критерий потребительских предпочтений;

L – критерий комплексности логистических услуг;

P – критерий позиции компании на рынке;

S – критерий удовлетворённости клиентов.

Оценка потребительских предпочтений представляет из себя перечень показателей, выделенных потребителями с расставленными по важности для потребителей весовыми коэффициентами. Из четырнадцати представленных в анкете, были выделены десять наиболее важных для клиентов показателей. Критерии потребительских предпочтений в сфере внешнеэкономической деятельности на Дальнем Востоке представлены в табл. 6.

Таблица 6

**Критерии потребительских предпочтений в сфере внешнеэкономической деятельности
на Дальнем Востоке**

№	Наименование показателя	Вес
1	Выдерживание сроков транспортировки	0,20
2	Тарифная политика	0,15
3	Своевременное предоставление документации	0,15
4	Возможность отслеживания отправленных грузов	0,10
5	Возможность доставки сборных грузов	0,10
6	Широкая география доставки грузов	0,10
7	Репутация	0,07
8	Частота отправок	0,05
9	Квалификация персонала	0,05
10	Возможность отправки разными морскими линиями	0,03
Итого:		1

Результаты исследования заносятся в оценочный лист, который составляется в отдельности для каждой компании, участвующей в анализе конкурентоспособности. Форма такого листа представлена в табл. 7.

Таблица 7

**Оценочный лист предприятия транспортной отрасли по критерию потребительских
предпочтений для компании «ТЭК «СейКо-99» (показатель «D»)**

Наименование компании		ООО «ТЭК «СейКо-99»				
№	Качество предоставляемых услуг	Вес показателя	Оценка			Среднее значение показателя
	Наименование показателей		Клиентская	Экспертная	По данным компании	
1	Выдерживание сроков транспортировки	0,20	3,5	4	4	0,77
2	Тарифная политика	0,15	4	3,5	4	0,58
3	Своевременное предоставление документации	0,15	4,5	4	4	0,63
4	Возможность отслеживания отправленных грузов	0,10	3,5	4	5	0,42
5	Возможность доставки сборных грузов	0,10	3,5	5	4	0,42
6	Широкая география доставки грузов	0,10	5	3	3	0,37
7	Репутация	0,07	4	3	4	0,26
8	Частота отправок	0,05	4	3,5		0,19
9	Квалификация персонала	0,05	4,5	4	4,5	0,22
10	Возможность отправки разными ж/д скоростями	0,03	4,5	4	5	0,14
Сумма		3,96				

Показатель D компании «ТЭК «СейКо-99» по критерию потребительских предпочтений составил 3,96 балла. Оценка по критерию комплексности предоставляемых логистических услуг производится исходя из данных, предоставляемых самой компанией, где респондент сообщает, оказывает он данную услугу или нет. Максимальный суммарный балл за каждую предоставленную услугу – единица. Количество услуг – десять. Весовой коэффициент для каждой услуги одинаков и равен 0,5 балла. Пример расчета оценки по критерию комплексности логистических услуг для компании «ТЭК «СейКо-99» представлен в табл. 8.

Таблица 8

Расчет оценки по критерию комплексности логистических услуг для компании «ТЭК «СейКо-99», (показатель «L»)

№	Название показателя	Вес показателя	Услуги, предоставляемые компанией	Вес показателя, умноженный на балл
1	Ж/д, авто, авиа и мультимодальные перевозки грузов	0,5	1	0,5
2	Услуги таможенного оформления грузов	0,5	1	0,5
3	Доставка контейнеров «от двери до двери»	0,5	1	0,5
4	Доставка сборных грузов	0,5	1	0,5
5	Погрузочно-разгрузочные работы	0,5	1	0,5
6	Отслеживание вагонов и контейнеров в пути	0,5	1	0,5
7	Страхование грузов	0,5	1	0,5
8	Поиск поставщика	0,5	1	0,5
9	Складские услуги	0,5	1	0,5
10	Консолидация грузов	0,5	1	0,5
Итого показатель L				5

Показатель L компании «ТЭК «СейКо-99» составил 5 баллов. Следующий критерий «Позиция компании на рынке» состоит из таких показателей как: период работы компании на рынке, число сотрудников компании, объем грузоперевозок в динамике, наличие у предприятия складских помещений, наличие собственных транспортных средств и мнение экспертов рынка ВЭД о позиции компании на рынке ВЭД. Пример расчета критерия по выделенным показателям представлен в табл. 9.

Таблица 9

Расчет оценки по критерию «позиция компании на рынке для компании «ТЭК «СейКо-99» (показатель «P»)

Позиция компании на рынке		Вес показателя	Клиентская оценка	Экспертная оценка	Оценка по данным компании	Среднее значение по показателю
1	Сколько лет работает компания на рынке	0,10	5	5	5	0,50
2	Число сотрудников	0,05	4	3	3,5	0,18
3	Объем перевозок	0,15	5	2	3,5	0,53
4	Наличие складских помещений	0,20	3	4	2,5	0,63
5	Наличие транспортных средств (судов, подвижного состава)	0,10	0,5	0,5	1	0,07
6	Мнение экспертов	0,40	–	3,5	–	1,40
Итого показатель P						3,30

Таким образом, показатель Р компании «ТЭК «СейКо-99» по критерию позиция компании на рынке составил 3,30 балла. Критерий «Удовлетворенность потребителей» оценивался с помощью опроса анкетирования. Опрос проводился среди всех клиентов ООО «ТЭК «СейКо-99», по четырнадцати равнозначным критериям по 5 бальной шкале, в количестве семи предприятий, представленных в табл. 10.

Таблица 10

Расчет оценки по критерию удовлетворенность потребителей для компании «ТЭК «СейКо-99» (показатель «S»)

№	Критерий/оценки	Клиент 1	Клиент 2	Клиент 3	Клиент 4	Клиент 5	Клиент 6	Клиент 7
1	Тарифная политика компании-перевозчика	5	4,5	5	5	4	5	5
2	Выдерживание сроков транспортировки	4,5	4	4,5	5	4	4	5
3	Известность компании на рынке	3	3,5	3	4	2,5	3,5	4
4	Репутация компании	4	4,5	4	5	4	4,5	5
6	Опыт работы (лет)	5	5	5	5	5	5	5
7	Широкий спектр услуг	5	4,5	5	5	5	4,5	5
8	Возможность отслеживания отправленных грузов	3,5	4	3,5	4	3	4,5	5
9	Своевременное предоставление документации	4	5	4	5	5	5	4,5
10	Квалификация персонала	4,5	3,5	4,5	5	5	4,5	5
11	Наличие акций, бонусов	5	4	5	4,5	5	5	4
12	Наличие удобного сайта (калькулятор, лич. каб.)	3,5	3	3,5	4	4	4	3
13	Возможность доставки сборных грузов	4	3	4	5	4	4,5	5
14	Широкая география работы	5	3,5	5	4	3	4,5	5
Среднее значение по каждому клиенту		4,31	4,00	4,31	4,65	4,12	4,50	4,65
Итого показатель S:		4,36						

В таблице 10 показано, как каждый из опрошенных клиентов, пользующихся услугами компании «ТЭК «СейКо-99» оценивает качество работы компании по выделенным критериям. Таким образом, общий критерий удовлетворенность потребителей для компании S равен 4,36. Итого, сумма общего рейтингового балла для ООО «ТЭК «СейКо-99» по формуле 1 составила:

$$R = (3,96 + 5 + 3,30 + 4,36)/4 = 4,2 \text{ балла}$$

Следовательно, общая рейтинговая оценка транспортно-экспедиционной компании «ТЭК «СейКо-99» равняется 4,2 баллам. Определение общего рейтинга компании позволило наглядно рассмотреть каждый критерий потребительских предпочтений и выделить показатели с наивысшей оценкой услуг ООО «ТЭК «Сейко-99». Также, по итоговой таблице критериев потребительских предпочтений была проведена параллель интересов потребителей услуг компании с интересами самой компании. Схема основных критериев интересов компании и потребителей ООО «ТЭК «Сейко-99», наглядно представлена на рисунке 3.



Рис. 3. Основные критерии интересов компании и потребителей ООО «ТЭК «Сейко-99» за 2019-2020 гг.

С учетом выявленных проблем в работе логистического предприятия ООО «ТЭК «Сейко-99» были разработаны следующие рекомендации по их оптимизации:

- 1) для удержания клиентов и поддержки:
 - ввести программу акций и бонусов постоянным клиентам.
- 2) для увеличения грузооборота и улучшения условий перевозки груза:
 - разработать мероприятия по поиску дальнейших резервов для поддержания гибкой транзитной политике компании.
- 3) для поиска новых клиентов и поддержания отношений со старыми:
 - изучать потребности клиентов.

В целом, в результате внедрения перечисленных выше рекомендаций улучшится качество обслуживания клиентов, повысится эффективность работы и укрепится конкурентоспособность ООО «ТЭК «Сейко-99».

1. Вологдин А. А. Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности: учебник и практикум для вузов. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва: Изд-во Юрайт, 2020. – 387 с.
2. Роскомнадзор / федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций / [Электронный ресурс]. 2019. – URL: <https://rkn.gov.ru/personal-data/register/?id=25-19-005291>
3. Компания «ТЭК» СейКо-99» / All Right Reserved / [Электронный ресурс]. 2019. – URL: <http://seiko99.ru/>
4. Лист-Орг / Отчетность организации ООО «ТЭК «СейКо-99» / [Электронный ресурс]. – 2021. – URL: https://www.audit-it.ru/buh_otchet/2540200921_ooo-tek-seyko-99
5. Лузина, Т. В., Решетникова С. С. Ценообразование во внешней торговле: учебник для вузов. – Москва: Изд-во Юрайт, 2020. – 278 с.
6. Прокушев Е. Ф. Костин А. А. Внешнеэкономическая деятельность: учебник и практикум для вузов / под ред. Е. Ф. Прокушева. – 10-е изд., перераб. и доп. – Москва: Изд-во Юрайт, 2020. – 450 с.

МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ НА ОСНОВЕ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

А.Р. Блюдик,
магистрант

В.В. Жохова

канд. экон. наук, доцент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Оптимизация рабочих операций морских портов неразрывно связана с эффективным движением и обработкой большого количества информации между всеми участниками логистической цепочки. Базирующееся на применении цифровых технологий информационное взаимодействие, в частности использование электронного документооборота, рассматривается в данной статье как один из важных элементов модернизации системы управления логистической деятельностью морских портов Приморского края.

***Ключевые слова:** управление логистикой, информационное взаимодействие, цифровые технологии, электронный документооборот, морской порт.*

MODERNIZATION OF THE LOGISTICS MANAGEMENT SYSTEM OF THE SEAPORTS OF PRIMORSKY KRAI ON THE BASIS OF DIGITAL TECHNOLOGIES

Optimizing the operational operations of seaports is inextricably linked to the efficient movement and process-ing of a large amount of information between all participants in the logistics chain. Information interaction based on the use of digital technologies, in particular the use of electronic document management, is considered in this article as one of the important elements of the modernization of the logistics management system of the seaports of the Primorsky Territory.

***Keywords:** logistics management, information interaction, digital technologies, electronic document management, seaport.*

В современных условиях развития экономики эволюция любой её сферы невозможна без использования инновационных достижений в области цифровых технологий. Цифровая трансформация имеет особое значение в модернизации логистических систем и структурных составляющих цепочек поставок.

Важность внедрения цифровых технологий в управление логистической деятельностью портов Приморского края обозначена в Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года [1]. Порты Приморского края, с точки зрения логистики, являются составными элементами международных транспортных узлов, функционирование которых способствует развитию экономики. Один лишь порт Владивосток занимает пятое место по грузообороту портов Дальневосточного бассейна [2]. В условиях серьёзной конкуренции необходимость модернизации системы управления морской логистикой Приморья становится актуальным вопросом стратегического развития края.

Обеспечение системы управления морским портом электронным документооборотом позволяет автоматизировать технологические операции, сокращать время обработки судов и грузов, улучшать взаимодействие порта не только внутри собственных подразделений, но и с внешними контрагентами, ускорять ведение учёта, статистики порта, принятие управленческих решений и приносить прочие положительные эффекты, речь о которых пойдёт в настоящей статье.

Объект данного исследования – система управления логистической деятельностью морских портов Приморского края. Предмет исследования – модернизация системы управления логи-

стической деятельностью морских портов Приморского края на основе цифровых технологий в условиях глобального тренда на развитие и интеграцию IT-технологий в бизнес.

Актуальность исследования модернизации системы управления логистической деятельностью морских портов Приморского края продиктована среднесрочной перспективой развития цифровой экономики Российской Федерации до 2024 года в рамках национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» [3], Постановлением Администрации Приморского края от 27 декабря 2019 года № 919-па «Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2020-2027 годы» [4], определяющим цифровизацию транспорта как необходимого фактора совершенствования процессов организации и управления транспортно-экспедиционной деятельностью и поддержания конкурентоспособности морской логистической отрасли Приморского края.

Научная новизна исследования заключается в проведении обзорного анализа научных статей в области цифровизации в логистике с целью определения понятий «цифровые технологии» и «цифровые технологии в логистике», а также в изучении влияния Индустрии 4.0 на систему управления логистической деятельностью морских портов.

Целью научной статьи является определение влияния цифровых технологий на модернизацию системы управления логистической деятельностью морских портов Приморского края.

Поставленная цель определила следующие задачи:

- провести обзорный анализ российских и зарубежных научных статей по изучению цифровых технологий;
- определить основные понятия в научном исследовании;
- обосновать важность электронного документооборота в системе управления логистической деятельностью морских портов;
- описать влияние Индустрии 4.0 на модернизацию системы управления логистической деятельностью морских портов Приморского края.

Теоретической основой исследования стали работы отечественных и зарубежных учёных, посвящённые изучению цифровых технологий в логистической деятельности. Методологическая основа исследования состояла приёмов исследования – анализ и системный подход. Первостепенными задачами в рамках исследовательской работы стало проведение анализа публикаций по теме исследования и определение понятий «цифровые технологии», «цифровые технологии в логистике».

Для проведения анализа исследований по цифровым технологиям в морском транспорте, было решено обратиться к наиболее авторитетным базам журналов и статей в области цифровых технологий в логистической деятельности в период 2016-2020 гг.: Scopus, Web of Science, издательской корпорации Elsevier на портале: ScienceDirect и eLibrary.ru. Поиск статей в журналах по базе ScienceDirect производился путем введения в поисковую строку запроса словосочетаний «digital technologies», «digital technologies in logistics», «control system».

Анализ публикаций выявил тенденцию растущего интереса к теме цифровых технологий в логистике морского транспорта, что отражено графиками на рис. 1 и 2.

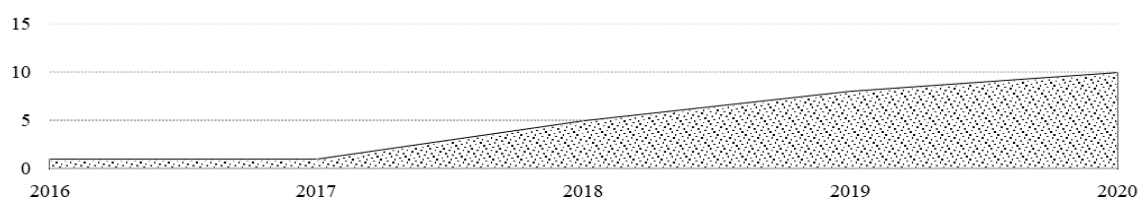


Рис. 1. Количество анализируемых публикаций базы eLibrary

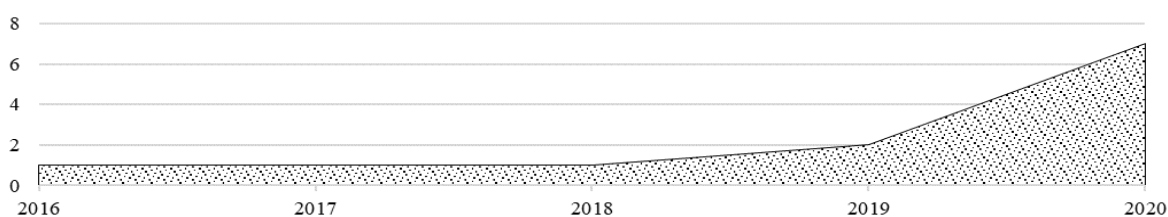


Рис. 2. Количество анализируемых публикаций базы ScienceDirect

Исследование показало: цифровые технологии в логистике морского транспорта рассматриваются учёными как неотъемлемый элемент модернизации логистики, с помощью которого можно добиться повышения качества портовых услуг, согласованности работы внутрипортовых подразделений, эффективности во взаимодействии порта с другими видами транспорта и с контрагентами [5, 6]. Наблюдая повышенный интерес научного сообщества к теме динамично развивающихся цифровых технологий, в анализируемый период, можно предположить прирост работ по данной теме и в последующие периоды.

Отобранные научные статьи были опубликованы в зарубежных журналах: Research in Transportation Business & Management, Maritime Supply Chains, Advances in Transport Policy and Planning и др. (рис. 3), и сосредоточены в российских журналах: «Транспортное дело России», «Автоматика на транспорте», «Логистика», «Экономика и предпринимательство», «Вестник Астраханского технического университета. Серия: Морская наука и технологии» и др.

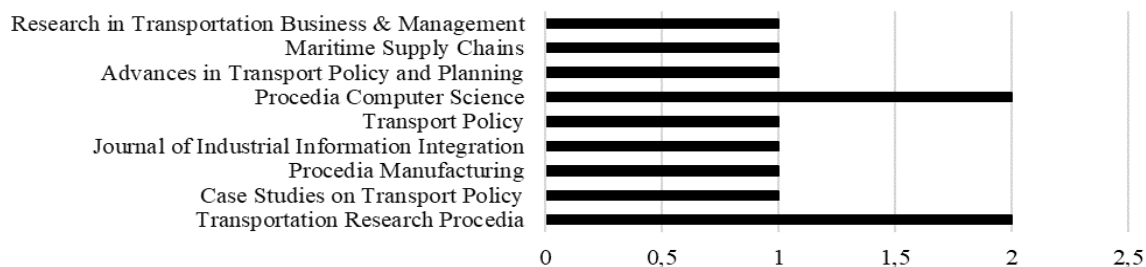


Рис. 3. Распределение анализируемых публикаций в журналах (ScienceDirect)

Данные выборки статей: 10 статей в международных научных журналах и 25 статей в российских журналах за период 2016–2020 гг. представлены в табл. 1

Таблица 1

Данные выборки статей для анализа

№	Журнал	Количество статей	Импакт-фактор
1	Транспортное дело России	1	1,951
2	Логистика	1	0,581
3	Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки	1	0,516
4	Вестник Астраханского технического университета. Серия: Морская наука и технологии	1	0,44
5	Автоматика на транспорте	1	0,339
6	Экономика и предпринимательство	1	0,309
7	International Journal of Open Information Technologies	2	14,7
8	Transportation Research Procedia	2	6,1
9	Case Studies on Transport Policy	1	5,2
10	Procedia Manufacturing	1	2,6
11	Journal of Industrial Information Integration	1	2,5
12	Transport Policy	1	2,5
13	Procedia Computer Science	2	1,9
14	Advances in Transport Policy and Planning	1	1,703
15	Maritime Supply Chains	1	1,538
16	Research in Transportation Business & Management	1	1,5

Проведя обзор научных публикаций, становится очевидно, что тема цифровых технологий в транспорте особенно актуальна в последнее время. В работах изучаются такие технологии,

как автоматизированные информационные системы [Н.В. Богатых, Г.М. Грошев, Н.В. Климова, А.В. Сугоровский, А.Д. Манаков, П.Е. Булавский, 2018], цифровые двойники «берег-судно» [А.А. Климов, В.П. Куприяновский, В.В. Аленков, К.О. Анисимов, А.Б. Володин, Ю.В. Куприяновская, 2020], IoT и блокчейн [Ю.В. Куприяновская, В.П. Куприяновский, А.А. Климов, Д.Е. Намиот, А.В. Долбнев, С.А. Снягов, Ю.П. Липунцов, А.Г. Арсенян, С.Н. Евтушенко, О.Н. Ларин, 2018], RFID [Т.А. Ильина, Д.Н. Кирина, 2020], беспилотники и роботы [С. Гнездилов, Г.Т. Пономарева, А. Р. Рафикова, 2018]. Исследователей интересует вопрос о перспективах внедрения этих технологий в логистику морского транспорта. Также, в выборку включены публикации, посвящённые обзору иностранного опыта внедрения цифровых-технологий. Например, опыт компаний IBM, Maersk, порта Гамбург изучали следующие авторы: Э.И. Башарова, М.П. Веселова, И.Ю. Татаева, М.А. Яковлева. Большинство учёных отмечают, что внедрение цифровых технологий требует прозрачности систем управления портом, а значит деятельность функциональных блоков современного порта может быть оптимизирована с помощью комплексного подхода к построению модели архитектуры портовой логистики [7].

Зарубежные учёные также активно исследуют применение блокчейна в грузоперевозках с целью снижения неэффективности морской цепочки поставок и логистики (Э. Ираннежад), применение цифровых информационных платформ для обмена логистическими данными (М. Ченг, Дж. Ван), автоматизацию портовых процессов (А. Конкаа, А. Фебрароа, Д. Джильоа, Ф. Ребораа) и другие. Все эти технологии, вкупе с кибербезопасностью, 3D-печатью, аналитикой больших данных, VR и AR представляют собой столпы, на которых держится Индустрия 4.0.

Особое внимание уделяется модернизации логистики морских портов. Важной научной новостью учёные выделяют информационную скоординированность внутри порта, во взаимодействии с судами, с прочими стейкхолдерами (например, таможней). Авторы отмечают, что координация должна осуществляться не только на уровне планирования, но и на операционном уровне. Причём, интеграция должна затрагивать не только конкретный отдельный порт, терминалы, пользователей портовой инфраструктуры, но и выходить далеко за пределы глобальной цепочки поставок [8].

Остро стоит вопрос координации различных функциональных подразделений морского порта между собой, в том числе координация документооборота, который на сегодняшний день в большинстве кейсов является фрагментированным. Всё это отражается на качестве обмена информацией, вызывает задержки во времени, что может привести к снижению эффективности логистической деятельности морского порта [9].

Результаты поиска определений «цифровые технологии» отображены в табл. 2.

Таблица 2

Подходы к определению цифровых технологий

Автор	Определение
[FadTech4U, 2018]	Это набор процедур и исследований, необходимых для создания научных достижений, выражаемых в электронном виде
[L. Barnewold, V.G. Lottermoser, 2020]	Использование компьютеризированных или цифровых устройств или систем и оцифрованных данных, которые предназначены для снижения затрат, повышения производительности бизнеса и преобразования методов осуществления деятельности компании
[О.В. Машевская, 2020]	Технологии, использующие компьютеры/современную технику для записи кодовых импульсов и сигналов в определённой последовательности и с определённой частотой
[Цифровое издательство «Staff Writer», 2020]	Тип передачи информации, который включает в себя разбиение сообщения или формы связи между двумя машинами на двоичный код
[R. Krishnandas, R. Renganathan, 2021]	Электронные инструменты, системы, устройства и ресурсы, которые генерируют, хранят или обрабатывают данные

Отмечено отсутствие единого подхода к понятию «цифровые технологии». Главный недостаток представленных определений заключается в том, что они не указывают контекст, в рамках которого бы определялось понятие «цифровые технологии». В общем виде цифровые технологии – это набор методов, инструментов, систем и устройств для записи, обработки, пере-

дачи и управления данными с целью повышения производительности и автоматизации различных технологических процессов.

В таблице 3 представлены определения цифровых технологий в логистике

Таблица 3

Подходы к определению «цифровые технологии в логистике»

Автор	Определение
[Г. Бубнова, П. Куренков, В. Емец, 2018]	Оцифрованные архивы информации, а также системы сбора, обработки и хранения данных, управления перевозками, оказания различных услуг и др.
[В.Л. Василёнок, 2020]	Взаимосвязанные технологии по сбору, хранению, обработке, передаче данных в информационных системах, а также статистические данные
[А.А. Чугуреева, Г.И. Шепелин, 2020]	Комплексные решения для автоматизации всего жизненного цикла производства, анализа грузопотоков, контроля и учёта, поддерживающие работу транспортно-логистической компании
[В.Л. Василёнок, А.И. Круглова, 2020]	Поиск, хранение и способ передачи информации, а также цифровые технологии, обеспечивающие выявление и прогнозирование потребностей, оптимизации маршрутов, направлений материальных и информационных потоков, в том числе сокращение времени существования в цепях поставок

При анализе определений, содержащихся в таблице, выявлены следующие основные тезисы:

– цифровые технологии в логистике рассматриваются как система взаимосвязанных технологий по сбору, обработке, хранению данных, включающая в себя объединённые информационным потоком персонал, оборудование и процедуры (технологии);

– рассмотрение данной системы предполагает, что различные функциональные подразделения компании, а также внешние контрагенты используют аналогичные цифровые продукты, способные синхронизировать и конвертировать информацию при обмене.

Исследование различных определений цифровых технологий в логистике позволило сформулировать вариант определения, сочетающий в себе представленные различными авторами характерные черты: цифровые технологии в логистике – это взаимосвязанный комплекс автоматизированных решений, содержащий в себе оцифрованные данные, а также процесс их сбора, хранения, обработки, передачи в целях оптимизации планирования, регулирования, контроля логистической деятельности.

Почему цифровые технологии так важны для модернизации системы управления логистикой? Система управления морской логистикой – это часть цепочки поставок, которая с помощью комбинации программных инструментов реализует и контролирует эффективное движение, хранение грузов и соответствующей информации от точки отправления до точки доставки, обеспечивая требования клиентов [10]. Наметившийся глобальный тренд на цифровую экономику подразумевает необходимость для предприятий морского транспорта преобразовывать свою систему управления и стратегию развития таким образом, чтобы уметь адаптироваться под цифровые запросы потребителей услуг этих предприятий, реализовывать свою деятельность точно в срок, тем самым укрепляя свои конкурентные позиции не только на региональном, но и на международном рынке морских транспортных услуг.

Исследование влияния цифровых технологий на логистику морских портов Приморского края показало следующие полезные эффекты:

– повышается скорость получения заказов и их обработки, транспортировки грузов, управления мощностями и парком транспорта морского порта;

– минимизируется бумажное оформление заявок и сделок, следовательно, уменьшается объём затрат;

– цифровые технологии в системе управления позволяют вести более точный учёт и внутрипортовую статистику, а значит планирование и оценка альтернатив будет обеспечивать более быстрое и эффективное принятие управленческих решений.

На сегодняшний день на рынке существуют следующие цифровые решения, которые можно применять в системе управления логистической деятельностью [11]: CRM-система (Customer Relationship Management). Это автоматизированная система сбора и хранения информации о клиентах, существующая с целью анализа этой информации и дальнейшей разработки

стратегии взаимодействия с клиентами, формирования управленческих решений; ERP-система (Enterprise Resource Planning). Это система, основной задачей которой является учёт, планирование и контроль расходов организации на выполнение заказов клиентов. Указанные выше задачи касаются всех бизнес-процессов организации. Примеры готовых решений системы ERP – 1С, Галактика, Парус, Oracle, SAP, Microsoft и другие.

Перечисленные автоматизированные системы в своей работе используют и электронный документооборот. Электронный документооборот (далее ЭДО) – это система управления различными видами документов на предприятии с использованием компьютерных программ и электронных систем хранения данных, включающая в себя комплекс документов, рабочий процесс, хранилища документов, информационно-поисковые системы и процессы, используемые для отслеживания, хранения и контроля документов [12]. В системе управления логистической деятельностью морских портов ЭДО помогает не только оперативно обмениваться документацией между подразделениями и с контрагентами, но и оперативно принимать управленческие решения.

Обоснование использования Индустрии 4.0 в системе управления логистической деятельностью морских портов Приморского края заключается в том, что именно этот метод позволяет связывать необходимые для управления «информационные атрибуты» с субъектами, ресурсами и операциями и обеспечивать для них автоматический обмен в режиме реального времени. В феврале 2021 года Евразийский межправительственный совет утвердил концепцию развития электронного документооборота в морских портах государств-членов ЕАЭС, а также план мероприятий по развитию электронного документооборота на 2021-2022 гг. [13].

В настоящее время в Приморском крае уже существует опыт использования ЭДО в системе управления логистической деятельностью. Сервисный центр FESCO, функционирующий с 2018 года центр цифрового развития транспортной группы, находится во Владивостоке. Он обслуживает 25 компаний в 9 городах, оборот составляет свыше 45 млрд. рублей, осуществляет 64 различных видов сервиса. Фокус внимания на необходимости наличия в портах системы ЭДО обусловлен тем, что товарно-транспортные документы – это максимально задействованное в операционной деятельности ядро интегрированной информационной системы. Унификация и стандартизация документооборота, перевод его в электронное пространство сможет в значительной степени повлиять на эффективность логистической деятельности морских портов Приморского края.

В процессе исследования были получены следующие результаты:

1. Определены понятия: «цифровые технологии» и «цифровые технологии в логистике».
2. Обозначена важность электронного документооборота в системе управления логистической деятельностью морских портов.
3. Изучено влияние Индустрии 4.0 в системе управления логистикой морских портов на примере Приморского края:
 - оптимизирует время и издержки на рабочие операции;
 - развивает внутрипортовые логистические связи и связи со стейкхолдерами;
 - организывает эффективное взаимодействие порта с другими видами транспорта;
 - ускоряет ведение учёта операций и ведение портовой статистики.

Полученные результаты научного исследования могут внести определенный вклад в развитие теоретических знаний в области исследования информационных технологий в логистике морских портов. Практическая значимость исследования будет заключаться в том, что полученные результаты могут помочь менеджерам морского транспорта, использующих информационные технологии, в модернизации их логистической деятельности. В качестве возможных перспективных направлений дальнейших научных исследований можно выделить проведение лонгитюдного исследования, которое позволит рассмотреть факторы развития логистической деятельности морских портов.

1. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2030 года – Текст: электронный // Инвестиционный портал Приморского края: [сайт]. 2018. – URL: <https://invest.primorsky.ru/files/guide/strategy/strategy2030.pdf>

2. Гриванова О.В. Влияние транспортной составляющей на социально-экономическое развитие г. Владивостока – Текст: электронный // eLIBRARY. 2019. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41506118&>

3. Национальный проект «Цифровая экономика Российской Федерации» – Текст: электронный // Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации: [сайт]. 2021. – URL: <https://digital.gov.ru/ru/activity/directions/858/>

4. Постановление Администрации Приморского края от 27 декабря 2019 года N 919-па Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2020-2027 годы – Текст: электронный // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. 2019. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/561690635>

5. Грошев Г.М., Климова Н.В., Сугоровский А.В., Манаков А.Д., Булавский П.Е. Автоматизация информационного обеспечения независимых участников мультимодальных перевозок контейнеров в морской порт в транспортном узле – Текст: электронный // Автоматика на транспорте. – 2018. – Т. 4. – № 3. – С. 315–332. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36485701>

6. Коробкова М.Н. Применение механизма «единого окна» в морских портах в целях повышения качества портовых услуг – Текст: электронный // Ученые записки Санкт-Петербургского университета имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. – 2017. – № 2 (62). – С. 37-41. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32485890>

7. Власов, М.П. Функциональная модель системы управления портовой логистикой – Текст: электронный / М.П. Власов, А.И. Лёвина, О.Ю. Ильяшенко // Экономика и предпринимательство. – 2018. – №12 (101). – С. 1142-1145. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id==36722303>

8. Zarueloa I., Soeanea M., Bermúdezb B. Industry 4.0 in the port and maritime industry: A literature review // Journal of Industrial Information Integration. – 2020. – Vol. 20. – P. 100–117. – URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2452414X20300480>

9. Concaa A., Febbraroa A., Giglioa D., Reboraa F. Automation in freight port call process: real time data sharing to improve the stowage planning // Transportation Research Procedia. – 2018. – Vol. 30. – P. 70-79. – URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146518300802>

10. Определение системы управления морской логистикой – Текст: электронный / Maritime Logistics: Logistics Management // Цифровая библиотека Scribd. – 2021. – URL: <https://ru.scribd.com/doc/27912060/Maritime-Logistics>

11. Газдиев И.И. Цифровые технологии в системе управления организацией – Текст: электронный // Научный электронный журнал «Меридиан». – 2020. – №8 (42). – С. 51–53. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42469472>

12. Ефремова Л.И., Колекина А.О. Выбор системы электронного документооборота для предприятия – Текст: электронный // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. – 2019. – Т. 2. № 1. – С. 23-31. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id==37186959>

13. ЕАЭС запустит электронный документооборот в морских портах – Текст: электронный // Федеральная таможенная служба: [сайт]. – 2021. – URL: <https://customs.gov.ru/press/prensa-o-nas/document/267747>

Рубрика: Управление предприятиями. Организация производства, торговли и транспорта
УДК 65.011.56

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В ЛОГИСТИКЕ

Е.И. Волкова

бакалавр

Е.М. Трапезникова

аспирант, ассистент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Искусственный интеллект является краеугольным камнем успеха компаний в различных секторах экономики. В данной статье автор рассматривает ключевые аспекты, тенденции и перспективы применения искусственного интеллекта в логистике.

Ключевые слова: искусственный интеллект, логистика, интеллектуальная логистика, «умный» склад, интеллектуальные машины, эффективность работы.

ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN LOGISTICS

Artificial intelligence is the cornerstone of the success of companies in various sectors of the economy. In this article, the author examines the key aspects, trends and prospects for the use of artificial intelligence in logistics.

Keywords: artificial intelligence, logistics, intelligent logistics, "smart" warehouse, intelligent machines, work efficiency.

В период цифровой трансформации всех сфер человеческой жизни, в научных сообществах особенно часто обсуждается тема искусственного интеллекта, интеллектуальных машин и их эффективности. Сегодня интеллектуальные системы и интеллектуальные машины имеют широкое распространение в повседневной жизни: у каждого, кто владеет смартфоном, есть личный виртуальный голосовой помощник, например, Siri, который умеет создавать необходимые поисковые запросы и транслировать их результаты, анализировать информацию и выдавать рекомендации подходящие владельцу, поставить будильник, напомнить о мероприятии, позвонить и многое другое. Существуют, роботы помогающие человеку в быту, например, робот – пылесос, робот – мойщик окон, газонокосилка, снегоуборщик. Есть роботы, который могут приготовить кофе, мороженое, роботы – официанты и промоутеры, заменяющие сотрудников, чье применение позволяет использовать человеческий труд в более сложной и важной работе.

В торговле искусственный интеллект и интеллектуальные машины, в том числе роботы, используется достаточно активно в разных областях, начиная от проектирования товара и заканчивая связью с конечным потребителем. Интеллектуальная логистика привлекла к себе широкое внимание и стала свидетелем быстрых улучшений. Однако, проведенное РАЭК и НИУ ВШЭ исследование «Цифровая экономика от теории к практике: как российский бизнес использует искусственный интеллект» демонстрирует низкую частоту использования искусственного интеллекта в логистике – в 13 % случаях (рис. 1), что делает данный вопрос еще наиболее привлекательным для исследования [2].



Рис. 1. Частота использования искусственного интеллекта в различных секторах экономики России, %

В настоящее время проблеме искусственного интеллекта в логистике посвящено множество статей, в том числе работы К. Н. Шаран [10], В.В. Негреевой [4] и другие. В этих работах авторы рассказывают о преимуществах использования искусственного интеллекта и приводят примеры, которые в свою очередь это подтверждают. Однако, в исследуемых научных трудах, отсутствуют данные о том, что применение этих технологий может нанести риски и для оборудования, и для людей. В данном исследовании автором был проведен анализ отечественных и зарубежных научных статей и статистических данных, с целью выявления наиболее перспективных технологий, достоинств и недостатков использования искусственного интеллекта в логистике.

Главной целью логистики является оптимизация цепочки поставок наиболее эффективным, для компании образом. Складирование играет жизненно важную роль в цепочке поставок и преобладает в качестве ключевого элемента в логистике. «Умный склад» – комплекс техноло-

гий, который позволяет ритейлерам и логистическим операторам оптимально и максимально эффективно для себя решать задачи складской логистики. В таком наборе процессы – объекты автоматизации – неразрывно связаны с инструментами автоматизации. «Умное» складирование крайне необходимо для улучшения управления организацией и ее успеха, поэтому автор данной работы рассматривает применение искусственного интеллекта на складе в первую очередь.

Искусственный интеллект на складах необходим для того, чтобы сделать его умной средой для автоматизированной логистики. Первые современные складские роботы появились в 1990-х годах с развитием компьютеров. Очевидно, что возможности современных технологий искусственного интеллекта значительно расширились. Но их главное предназначение осталось неизменным – эффективное выполнение различных операций на складах: оптимизации пространства, ускорения операций, избавления человека от трудоемкой работы, или работы наносящей вред организму. Предприятия, использующие роботов, имеют огромное преимущество перед своими конкурентами, так как работа выполняется гораздо быстрее и качественнее.

Рассмотрим некоторые разновидности роботов, применяемых на складе, и их функции. Роботы – тележки способны отбирать товары с конвейерной ленты и распределять их по лоткам, считывая коды. Автоматически управляемые тележки сами разгружаются, раскладывают груз по полкам и собирают в контейнеры. Исследование показало, что эти роботы сортируют 4500 пакетов в час, что эффективнее человеческого труда в 10 раз.

Для того чтобы продукция не занимала много места на складе и не подвергалась порчи при хранении, она должна быть качественно уложена и упакована. Для этой цели применяются паллетайзеры. Продукция, упакованная на паллетайзере, имеет аккуратный внешний вид, защищена от воздействий внешней среды и готова к дальнейшему использованию и транспортировке. Использование паллетайзера исключает возможность ошибки, которая могла бы быть допущена при упаковке человеком [6].

Роботы – сортировщики (рисунок 2) нужны для сортировки товара. Они разбирают товары из кучи с точной идентификацией, используя базу данных трёхмерных изображений предметов, с которыми он работает, имеет высокую грузоподъемность и рассчитан на высокие нагрузки.

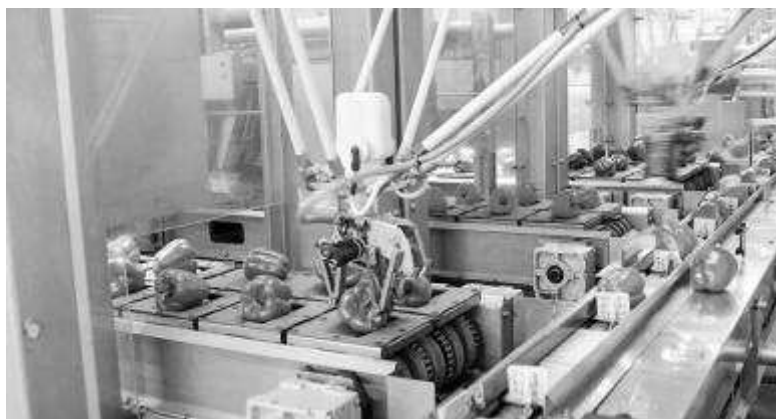


Рис. 2. Четырехкоординатный параллельный робот Quattro

На складах с высокими стеллажами применяются роботы – беспилотники. Они способны проводить инвентаризацию быстро и качественно на самых высоких полках, и тратят на это гораздо меньше времени, чем сотрудники. Дроны могут перемещаться по складу, делая 30 фотографий в секунду. Инвентаризация склада вручную может занимать около месяца, а благодаря дронам, это время сокращается до одного дня.

В Московском аэропорту Домодедово Голландская компания Vanderlande протестировала роботизированный склад временного хранения багажа. Новая технология позволяет безошибочно доставлять багаж на нужный рейс. Пассажиры могут за 24 часа до вылета сдать багаж на склад. Между стеллажами со скоростью 14 км/ч перемещают сумки, оснащенные микрочипами. Через 2 минуты после команды робот находит нужный лоток и перевозит сумку к месту комплектации рейса [7].

Одна из крупнейших физических розничных сетей в мире Walmart использует роботов, которые несколько раз в день проезжают мимо полок и сканируют товар, отправляя на склад информацию о купленных продуктах и неправильных ценниках [11].



Рис. 3. Робота-мерчандайзер с RFID-считывателями

Компания R2 Robotics разрабатывает аналогичного робота-мерчандайзера (рисунок 3), способного проводить инвентаризацию при считывании RFID-меток на товарах в магазинах розничной торговли [8].

Транспортировка товара – является не менее важным логистическим процессом, чем его хранение. Искусственный интеллект в транспортной логистике позволяет создавать системы управления транспортными потоками и транспортными единицами. Эти системы способны работать в непрерывном режиме, связываться транспортным средством, а не с водителем и самостоятельно регулировать движение транспорта, исходя из ситуации. С помощью искусственного интеллекта можно оптимизировать цепи поставок, технологии искусственного интеллекта позволяют определить, сколько единиц транспорта понадобится для доставки товара клиентам, рассчитать затраты и прибыль. Система строит несколько цепей поставок и определяет среди них наиболее оптимальную.

В современных грузовых транспортных средствах искусственный интеллект используется для идентификации дорожных знаков и разметки, реагирования на погоду и ситуацию на дороге. Все это позволяет создать комфортные условия вождения. Автопроизводители встраивают в свои грузовики устройства, позволяющие следить за состоянием и износом узлов и агрегатов автомобиля, что даёт возможность исключать риски поломок в пути [3].

Компания Here Technologies разработала датчик, способный обнаружить опасность на дороге, анализируя изображения с фронтальных камер, смартфонов или видеорегистраторов. Устройство сканирует объекты, окружающие водителя на дороге, например, пешеходов, велосипедистов, дорожные знаки, светофоры. Всё направлено на то, чтобы доставить товар в указанные сроки, в надлежащем состоянии и безопасно для всех субъектов деятельности [5].

В закупочной логистике искусственный интеллект способен анализировать ситуацию на рынке, например рост цен, уровень конкуренции, появление нового продукта или сезонное изменение спроса, что значительно упрощает работу человека при формировании заказов и ценовой политики. Система анализирует расходы предприятия на логистические процессы, предоставляет данные, собирая информацию со всех операций. Эти данные способствуют совершенствованию компании, ведь на основе представленной информации, компания может пересмотреть какие – то расходы и перенаправить капитал в другой, более оптимальный процесс.

Искусственный интеллект позволит экономить время и человеческие силы при поиске поставщиков. SAP разработала программу, которая будет выбирать поставщиков при помощи чат – ботов. Как только создается новый аукцион, чат-боты вносят предложения о том, как долго он должен продлиться, сколько участников могут делать ставки и каких поставщиков следует пригласить на аукцион. Чат – боты размещают заказы, принимают документы, проводят платежи. Они способны обрабатывать заказы с низкой стоимостью, их можно использовать для «холодных звонков». Наиболее конкурентными будут боты, работающие непрерывно. Они смогут круглосуточно обслуживать клиентов [9].

Искусственный интеллект нашел свое применение и в производственной логистике, например в оценке качества готовой продукции. С его помощью можно определять дефекты, которые не увидел сотрудник. Машинное зрение позволяет машинам «видеть» продукты на производственной линии и выявлять любые недостатки за достаточно короткий промежуток времени. Искусственный интеллект способен с высокой точностью определять, когда производст-

венное оборудование нуждается в техническом обслуживании, своевременно выявляет неисправности, чтобы сделать возможным профилактическое обслуживание.

Использование искусственного интеллекта повысит эффективность в логистике. Во – первых в сфере закупок значительно увеличился объём данных. Искусственный интеллект прекрасно справляется с такими задачами, как хранение большого количества информации, обработка этой информации и анализ, при этом работа будет выполнена намного быстрее, чем если бы это делал человек.

На складах роботы выполняют ту работу, которая может нанести вред человеку, что способствует улучшению условий труда. Теперь людям не приходится носить тяжести, снижается риск случаев, наносящих вред жизни и здоровью. Сотрудники не тратят время на инвентаризацию склада, сортировку товара. Подсчитано, что, когда человек выполняет 100 операций в час, роботы могут увеличить эту цифру до 300 или 500. Повышается производительность, сотрудники могут обрабатывать гораздо больше товаров в день.

Использование искусственного интеллекта минимизирует количество ошибок, избавляет человека от рутинной работы. Роботы, в отличие от человека, не устают и могут работать больше времени. Искусственный интеллект сам построит маршруты доставки с учётом погоды и ситуации на дороге, выберет самый оптимальный путь. Исключаются варианты, при которых товар доставляется в ненадлежащем качестве или не по тому адресу. При использовании интеллектуальных машин, можно сократить количество расходов, которое тратилось на зарплаты персонала, отпускные, несчастные случаи. В этом случае можно привлечь много клиентов, так как у предприятия есть возможность снизить цену по сравнению с конкурентами, но это не будет отражаться на качестве продукции. Также клиентов будет привлекать знание о том, что предприятие использует роботов – они будут уверены в качестве товара и доставки. Объединяя человеческий интеллект с искусственным интеллектом, компании могут экономить время, сократить операционные расходы и устранить ошибки, допущенные вручную, а сотрудники могут больше сосредоточиться на аналитических и сложных задачах [1].

Таким образом, автором выделяются следующие наиболее важные результаты применения искусственного интеллекта в логистике:

- быстрая работа с большим объёмом информации;
- анализ и прогнозирование спроса;
- автоматизация логистических процессов (упаковка, сортировка, хранение и другие);
- совершенствование внутренних процессов, за счет их полной или частичной автоматизации (выбор поставщиков, транспортировка товара и т.д.);
- разработка индивидуальных предложений на основе анализа клиента;
- оптимизация цепочек поставок;
- сокращение рисков вреда здоровью людей;
- минимизация ошибок.

Необходимо отметить, что помимо хороших сторон использования искусственного интеллекта есть определённые риски. Искусственный интеллект работает с большой базой данных, в которой хранится личная информация и предприятия, и клиентов, если произойдёт сбой, то вся эта информация перестанет быть конфиденциальной и может попасть в руки злоумышленников. Роботы часто очень ограничены с точки зрения сферы их использования и не всегда могут реагировать на изменяющиеся обстоятельства или непредвиденные ситуации должным образом в отличие от человека. Временная невозможность роботом выполнять свои функции, например, в случае поломки, нарушит цепочку действий и остановит весь процесс. Также справедливо отметить их высокую стоимость, однако, в конечном итоге, как показывает практика, вложения в технические инновации оказываются оправданными.

Использование искусственного интеллекта позволит логистике развиваться. Человеческий труд будет направлен на решение более сложных аналитических задач и работу с клиентами напрямую. Однако, чем больше на предприятии будет роботов, тем меньше понадобится рабочей силы, что может привести к росту безработицы. Люди с низкой квалификацией не будут востребованы, так как будет отсутствовать потребность в физической силе, всю тяжёлую работу будут выполнять роботы. Больше всего будут востребованы люди, хорошо знающие IT – технологии и умеющие работать с ними, чтобы контролировать работу роботов и системы. Помимо этого будут востребованы специалисты, которые будут работать с людьми, например, принимать заказы и составлять договоры. С этой задачей роботы справляются хуже, так как при работе с клиентами важно учитывать его потребности и принимать оптимальные решения с

учётом личных особенностей. Специалист сможет наладить хорошие отношения с клиентами, ответить на все интересующие вопросы, подстроиться под него. Роботы пока способны отвечать только шаблонно, что может ввести заказчика в заблуждение.

1. Еремина Л. В., Мамойки А. Ю., Папикян А. С. Повышение эффективности логистического планирования за счет использования искусственного интеллекта // Техника. Технологии. Инженерия. – 2019. – №. 4. – С. 1–7.
2. Исследование РАЭК / НИУ ВШЭ «Цифровая экономика от теории к практике: как российский бизнес использует искусственный интеллект» [Электронный ресурс]. – URL: <https://raec.ru/upload/files/190715-ii.pdf> (дата обращения: 28.03.2021)
3. Ларин О. Н., Буш Ю. Д. Основные приоритеты цифровизации в транспортной логистике // Россия: тенденции и перспективы развития. – 2019. – №. 14-1.
4. Негреева В.В., Замятина А. А., Шпакович Д. К., Шаронова А.Д. Использование цифровых технологий в логистике // Экономика и экологический менеджмент. – 2020. – №2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ispolzovanie-tsifrovyyh-tehnologiy-v-logistike> (дата обращения: 10.04.2021).
5. Об опасностях на дороге предупредит искусственный интеллект [Электронный ресурс] // Грузовики и Дороги: [сайт]. – URL: <http://truckandroad.ru/avtomobili/ob-opasnostjah-na-dorogepredupredit-iskusstvennyj-intellekt.html> (дата обращения: 15.04.2021)
6. Паллетайзер [Электронный ресурс] // Promplace: [сайт]. – URL: <https://promplace.ru/palletajzer-425.htm> (дата обращения: 01.04.2021)
7. Роботы будут сортировать багаж в аэропорту Домодедово, осень 2018 [Электронный ресурс] // Домодедово московский аэропорт: [сайт]. URL: https://www.dme.ru/book/news/roboty-budut-sortirovat_bagazh-v-aeroportu-domodedovo/ (дата обращения: 10.04.2021).
8. Роботы для автоматизации учета товаров в торговом зале [Электронный ресурс] // RoboTrends: [сайт]. – URL: <http://robotrends.ru/robopedia/roboty-dlya-avtomatizacii-ucheta-tovarov-v-torgovom-zale> (дата обращения: 01.04.2021)
9. Три сценария применения искусственного интеллекта в закупках [Электронный ресурс] // LeverX: [сайт]. URL: <https://leverx.ru/news/artificial-intelligence-in-procurement> (дата обращения: 20.04.2021)
10. Шаран К. Н. Искусственный интеллект в логистике // Интерэкспо Гео-Сибирь. – 2018. – Т. 2. – №. 8.
11. AI's impact on retail – Examples of Walmart and Amazon [Электронный ресурс] // Big Data Made Simple: [сайт]. URL: <https://bigdata-madesimple.com/ais-impact-on-retail-examples-of-walmart-and-amazon/>(дата обращения: 30.03.2021)

Рубрика: Эксплуатация автомобильного транспорта

УДК 62-932.4

ВОЗВРАТ РОТОРНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК

О.А. Гамолин
бакалавр

Г.Л. Овсянникова

научный руководитель, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Для автомобильного рынка важно надежность автомобиля и доверие покупателя. Особенно это касается двигателей автомобилей и их ресурса. Выявление неисправности и ремонта разных двигателей транспортного средства важная часть не только на Дальнем Востоке, но и во всей современной России. Выявление неисправности и починка является главной задачей любого механика в автомобильном сервисе.

Ключевые слова: двигатель, ремонт, ротор, роторно-поршневой двигатель, автомобиль, проблема, Mazda.

RETURN OF ROTARY ENGINES TO THE AUTOMOTIVE MARKET

For the automotive market, vehicle reliability and customer confidence are important. This is especially true of car engines and their resource. Troubleshooting and repair of various vehicle engines is an important part not only in the Far East, but also throughout modern Russia. Troubleshooting and repairing is the main task of any mechanic in an automotive service.

Keywords: engine, repair, rotor, rotary piston engine, car, problem, Mazda.

Роторно-поршневой двигатель, двигатель внутреннего сгорания появившийся в 1957 году. Особенность двигателя в применении трёхгранного ротора (поршня) имеющего вид треугольника Рёло. В роторно-поршневом двигателе есть как плюсы, так и недостатки, как и у любого двигателя. Сейчас на рынке автотранспорта представлено три самых распространенных видов двигателей. Обычный поршневой двигатель, который стоит практически везде, гибриды где помимо поршневого двигателя используется электродвигатель, а также полностью электродвигатели, работающие на заряде от батареи. Первый серийный автомобиль с роторным двигателем был немецкий спорткар NSU Spider. А первым массовым автомобилем был NSU Ro 80 в количестве 37204 экземпляров. После этих автомобилей серийное и мелкосерийное производство роторно-поршневого двигателя производились фирмами Mazda и ВАЗ. В 1991 году «Мазда 787B» с роторным мотором победила в гонке «24 часа Ле-Мана». Это была первая и единственная победа автомобиля с таким двигателем. Интересный факт, сейчас далеко не все обычные поршневые моторы доживают до финиша в продолжительных гонках на выносливость. На данный момент на городских дорогах можно заметить две модели машин, которые оснащены таким двигателем. Обе модели принадлежат компании Mazda. Это модели серии RX, Mazda RX 7 и Mazda RX 8. Mazda выпустила по всему миру свыше одного миллиона двигателей с роторным двигателем. Главной проблемой или же недостатком роторных двигателей можно считать, то что для них нужны специализированные мастера, которые будут знать, что и как делать в этом двигателе. Ведь он отличается от обычного. Зачастую обычные автосервисы отказываются брать двигателя на ремонт или обслуживание. Если же раньше было всего две модели автомобилей, которые постепенно сокращали своё существование на дорогах общего пользования и переходили в авто выходного дня или же перетекали в спортивные дисциплины. Но ведь теперь на подходе новые, свежие модели автомобилей с ротором которые будут заполнять городские дороги как в России, так и за границей. На данный момент Mazda готовит к выпуску ряд моделей с роторным двигателем в ближайшие пару лет. Первым из них будет Mazda MX-30 которая уже в 2022 году будет на рынке продаж.

Роторный двигатель (далее – РПД) привлек внимание многих известных автомобильных компаний. Конструкция и принцип действия двигателя позволяли получить достойные преимущества перед обычными поршневыми двигателями. Первое, ротор за счёт своей конструкции имел лучшую среди остальных двигателей сбалансированность, а также был подвержен минимальным вибрациям. Второе, ротор выдавал восхитительные динамические характеристики. Без существенной нагрузки на двигатель, авто с роторно-поршневым мотором легко можно разогнать до 100 км/час и более на низкой передаче при высоких оборотах двигателя. Смотри на ротор с технической точки зрения, устройство двигателя проще, чем обычного поршневого. Но, первый требует щепетильного и качественного технического обслуживания. В качестве материала для производства ротора выбран чугун, что вполне логично. Сам же ротор пустотелый, а по его краям специально сделаны насечки для камер сгорания. Рассмотрим, как работает это чудо технической мысли под названием ротор, более подробно. Работу поршня в РПД выполняет трех вершинный ротор, преобразующий силу давления газов во вращательное движение эксцентрикового вала. Движение ротора относительно статора обеспечивается парой шестерен, одна из которых жестко закреплена на роторе, а вторая на боковой крышке статора. Шестерня неподвижно закреплена на корпусе двигателя. С ней в зацеплении находится шестерня ротора. Ротор с зубчатым колесом как бы обкатывается вокруг шестерни. Вал вращается в подшипниках, размещенных на корпусе, и имеет цилиндрический эксцентрик, на котором вращается ротор. Взаимодействие этих шестерен обеспечивает целесообразное движение ротора относительно корпуса, в результате которого образуются три разобщенных камеры пере-

менного объема. Передаточное отношение шестерен 2:3, поэтому за один оборот эксцентрикового вала ротор поворачивается на 120 градусов, а за полный оборот ротора в каждой из камер совершается полный четырехтактный цикл. Газообмен регулируется вершиной ротора при прохождении ее через впускное и выпускное окно. Такая конструкция позволяет осуществлять 4-тактный цикл без применения специального механизма газораспределения. Герметизация камер обеспечивается радиальными и торцевыми уплотнительными пластинами, прижимаемыми к цилиндру центробежными силами, давлением газа и ленточными пружинами. Крутящий момент получается в результате действия газовых сил через ротор на эксцентрик вала. Смесеобразование, зажигание, смазка, охлаждение, запуск – принципиально такие же, как и у обычного поршневого двигателя внутреннего сгорания. В роторно-поршневых двигателях, изменяя форму ротора и параметр формы эпитрохоиды, можно получить степень сжатия до 11–12. Однако при таком увеличении степени сжатия значительно ухудшается форма камеры сгорания и соответственно снижается экономичность. Практически степень сжатия выбирают в пределах 8,5–10. В РПД используют две свечи зажигания одну из них устанавливают в одной части камеры сгорания, а другую – в другой. Как показывают эксперименты, роторно-поршневые двигатели могут работать на низкооктановых топливах (с октановым числом 66 или 72) без детонации при степени сжатия 9. Зона корпуса двигателя, в которой происходит сгорание смеси, не омывается холодными газами при наполнении, поэтому температура стенки корпуса в этом месте выше, чем у поршневого двигателя. Количество теплоты, отводимой от стенки за период сгорания, несмотря на увеличение времени сгорания, возрастает сравнительно мало из-за высоких температур стенки корпуса и ротора двигателя, а, следовательно, уменьшается теплоотвод под ним. Обслуживание РПД самое обычное – замена эксплуатационных жидкостей. Строго рекомендуется применять только высококачественное минеральное масло, так как «синтетика», сгорая в двигателе, закоксовывает уплотнения ротора. Расход 500 граммов масла на 1000 км пробега – норма для этого двигателя, ведь часть масла специальным насосом впрыскивается прямо во впускной коллектор для дополнительной смазки трущихся поверхностей. Но из-за постоянных доливов масло требуется менять не чаще, чем через 10–12 тыс. км, и обязательно после зимней эксплуатации. Этому мотору все равно на каком бензине работать, нужно только соответствующим образом настроить систему зажигания. Кроме того, этот двигатель с легкостью проходит все тесты на экологичность.

Настало время поговорить о плюсах и минусах роторного двигателя. Распространенное мнение о недолговечности, ненадежности и проблемах при эксплуатации роторных двигателей не соответствует действительности. Все зависит от правильного и своевременного обслуживания роторного автомобиля. Запас мощности в РПД – более, чем достаточный. Кроме того, ремонтируется он легче, чем обычный ДВС, так как деталей в сборке в несколько раз меньше. Меньшая масса из-за отсутствия необходимости в поршнях, шатунах и коленвале. Основной блок роторного двигателя имеет меньшие размеры и массу при лучших динамических характеристиках и управляемости. Роторный двигатель существенно меньше традиционного двигателя такой же мощности. Небольшие размеры роторного двигателя выгодны не только тем, что уменьшают массу, но они также улучшают управляемость, облегчают оптимальное расположение трансмиссии и позволяют сделать автомобиль более просторным для водителя и пассажиров. В РПД меньший уровень вибрации. Все части роторного двигателя непрерывно вращаются в одном направлении, а не изменяют направление своего движения так, как поршни обычного двигателя. Роторные двигатели внутренне сбалансированы, что снижает уровень вибрации.

Уязвимые части роторного двигателя. Одни из самых уязвимых деталей, уплотнения роторов. Их износ может привести к более серьезным поломкам, поэтому следует следить за состоянием уплотнений. В то же время роторный двигатель не терпит пренебрежение графиком технического обслуживания. Он требует своевременного осмотра, обслуживания, замены масла, катушек и свечей зажигания. Полезно периодически замерять компрессию и проверять состояние масляных форсунок. Если этого не делать, можно упустить момент, когда при недостаточной смазке в секторах начали появляться царапины. При правильном и своевременном обслуживании роторного мотора, можно проехать на нем 150-200 тыс. км, не попав на капитальный ремонт.

Список слабых мест роторного двигателя Mazda – ремонт, замена, обслуживание, а также рекомендации приведены в табл. 1.

Анализ уязвимых мест роторного двигателя и рекомендации по устранению

Деталь	Срок службы (замена)	Рекомендации
Катушки зажигания	Около 30тыс. км.	При самостоятельной замене катушек можно перепутать подключение высоковольтных проводов к свече – важно этого не допустить.
Свечи зажигания	Около 30тыс. км.	РПД требует наличия двух иридиевых свечей зажигания, ввиду продолговатости камеры сгорания. При этом свечи отличаются друг от друга. Снизу устанавливается запальная, а сверху дожигательная. Поэтому важно не перепутать их во время замены.
Масляные форсунки	Около 50тыс. км.	Определить изношенность детали позволяет сокращение темпа расхода масла. Советую проверять исправность форсунок каждый раз, когда проводится замена масла. Легкий и быстрый способ проверить техническое состояние форсунки, стянуть воздушный шланг со впускного тракта и организовать в системе вакуум. Если форсунка выдержала, значит она в хорошем состоянии.
Износ апексов	Предельно допустимый износ составляет 0,8 мм Как только высота пластины снизилась до 4,5мм следует срочная их замена.	РПД требует время от времени отслеживать компрессию, которая не должна быть ниже 6,5 бар, а в идеале – 8 бар. Если вы обнаружили повышение расхода масла или холостые обороты двигателя начали плавать, обратитесь в СЦ.

Несмотря на вышеперечисленные проблемы, в России хватает поклонников роторных машин, что уж говорить о других странах, где популяция намного выше и применение в автоспорте тоже выше. Хотя сама Mazda сняла роторную RX 8 с производства, на её замену в скором времени выйдут новые автомобили уже с улучшенным ротором в паре с электромотором.

План эволюция модельного ряда Mazda будет идти по двум параллельным траекториям. Первая траектория относится к малым транспортным средствам, электромобили и все типы гибридов, включая варианты с роторным двигателем. Ко второй траектории будут относиться «большие» автомобили Mazda, где будет делаться упор на применение ДВС с шестью цилиндрами объёмом двигателя более трёх литров, включая дизели. Такими силовыми установками будут оснащаться крупные седаны с задним приводом и большие кроссоверы, как например Mazda CX-9. Вот только встает вопрос, останется ли к 2025 году достаточное количество ценителей классических ДВС, это стоит под большим вопросом. С учётом ужесточения экологического класса и всех его норм во всём мире. Чтобы попадать и удовлетворять эти требования, свои флагманские модели Mazda может уже в 2025 году начать делать гибридами в паре с роторным двигателем. Для автосервисов, которые будут заниматься роторными двигателями нового и старого поколения, необходимо будет обученный персонал, который будет знать устройство и нюансы роторного двигателя, чтобы оперативно чинить и устранять неисправности. А также давать рекомендации по обслуживанию автомобиля. Чтобы разбирать, собирать, перебирать роторный двигатель или какие-то отдельные его части понадобится специальное оборудование и знание как его применять. Персонал автосервиса занимающимся роторным двигателем должен знать последовательность разбора и сборки узлов и агрегатов двигателя и его самого. В ближайшие 2–3 года на рынках автотранспорта появятся новые свежие модели автомобилей с ротором, а значит и на дорогах общего пользования. И всем этим машинам на роторном двигателе нужны будут сервисы для обслуживания, диагностики и починки их автомобилей.

1. Роторы vs поршни: гонка вооружения. – URL: https://vsluh.ru/novosti/transport/rotory-vs-porshni-gonka-vooruzheniya_162171/

2. Роторные двигатели. –URL: <https://nami.ru/uploads/docs/expert-consil/55cc3f05aafe7Yamanin-post.pdf>

3. Устройство и принцип работы роторно-поршневого двигателя MAZDA. – URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/42046181.pdf>

СПОСОБЫ УВЕЛИЧЕНИЯ СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

М.А. Гончаров

бакалавр

Г.Л. Овсянникова

научный руководитель, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Автобусы – довольно популярны для осуществления пассажирских перевозок. Они призваны транспортировать большие потоки людей, и очень часто автобусам приходится работать в тяжелых, даже экстремальных условиях, испытывая серьезные нагрузки на все системы автомобиля, в первую очередь нагрузки приходятся на ходовую часть, работу коробки переключения передач (КПП) и двигателя. Поэтому, как и любая техника, со временем выходят из строя. Чтобы они были в надлежащем техническом состоянии и хорошо справлялись со своими обязанностями, необходимо проводить их диагностику, ежедневное техническое обслуживание и при необходимости выполнять ремонт.

Ключевые слова: автобус, пассажирские перевозки, тяжелые условия работы, техническое состояние, диагностика, ремонт.

WAYS TO INCREASE THE SERVICE LIFE OF PUBLIC TRANSPORT

Buses are quite popular for passenger transportation. They are designed to transport large streams of people, and very often buses have to work in difficult, even extreme conditions, experiencing serious loads on all systems of the car, first of all, the loads fall on the chassis, the operation of the gearbox and the engine. Therefore, like any technique, they fail over time. In order for them to be in proper technical condition and to cope well with their duties, it is necessary to carry out their diagnostics, daily maintenance and, if necessary, carry out repairs.

Keywords: bus, passenger transportation, difficult working conditions, technical condition, diagnostics, repair.

Техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава могут выполняться как силами автотранспортных предприятий (организаций), так и станциями технического обслуживания (базами централизованного технического обслуживания), так называемый аутсорсинг – это передача некоторых функций организации другой компании, которая специализируется в данном направлении. Капитальный ремонт подвижного состава и его агрегатов, как правило, производится авторемонтными, агрегаторемонтными заводами и специализированными предприятиями (шиноремонтными заводами, мастерскими по ремонту аккумуляторов, топливной аппаратуры, электрооборудования и др.). Осуществление технического обслуживания и ремонта подвижного состава в автотранспортном предприятии (организации) возлагается на техническую службу, руководимую главным инженером. [2]

Федеральный закон от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязывает компании и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств (ч. 4 ст. 20). Порядок проведения предрейсового контроля должен быть установлен федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Между тем до недавнего времени такой порядок установлен не был. Обязанность субъектов транспортной деятельности обеспечить проведение предрейсового контроля технического состояния транспортного средства и запрет выпускать на линию транспортные средства, не прошедшие предрейсовый контроль, были установлены Правилами обеспечения безопасности пе-

ревозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом (утв. приказом Минтранса России от 15.01.2014 № 7. Подробный перечень требований к организации и проведению предрейсового контроля технического состояния транспортных средств установил Минтранс России в приказе от 06.04.2017 № 141 «Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств». Основная цель принятия этого нормативного акта – исключить возможность выпуска на линию технически неисправных транспортных средств. [3]

Согласно Порядку предрейсовый контроль необходимо проводить до выезда транспортного средства с места его постоянной стоянки. Осуществляется предрейсовый контроль должен контролером технического состояния автотранспортных средств. Контролер должен соответствовать профессиональным и квалификационным требованиям к работникам компаний и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, утвержденным приказом Минтранса России от 28.09.2015 № 287. Так, контролер технического состояния автотранспортных средств должен соответствовать одному из требований:

- либо о наличии диплома о среднем профессиональном образовании по специальности 23.02.03 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта»;

- либо о наличии диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу 23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта» с опытом работы в области контроля технического состояния и обслуживания автотранспортных средств не менее одного года;

- либо о наличии диплома об образовании не ниже среднего профессионального по иным специальностям и диплома о профессиональной переподготовке с присвоением квалификации контролера технического состояния автотранспортных средств.

Контролер, проводя предрейсовый контроль, проверяет работоспособность и состояние основных узлов и систем транспортного средства, влияющих на безопасность дорожного движения, на соответствие положениям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (принят решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877), а также постановления Правительства РФ от 23.10.93 № 1090 «О правилах дорожного движения». Порядок определяет, что именно должен проверить контролер в рамках предрейсового контроля: исправность тормозной системы и рулевого управления, колес и шин, звукового сигнала, аппаратуры спутниковой навигации, исправность замков дверей, работоспособность стеклоочистителей и внешних световых приборов, светоотражателей, герметичность систем, узлов и агрегатов транспортного средства, укомплектованность медицинской аптечкой, огнетушителем и др.

По итогам прохождения транспортным средством предрейсового контроля его технического состояния заполняется путевой лист. Если несоответствий требованиям Порядка не обнаружено, контролер проставляет в путевом листе отметку «прошел предрейсовый контроль технического состояния», указывает дату и время проведения предрейсового контроля и заверяет эти данные своей подписью с указанием фамилии и инициалов (п. 16.1 приказа Минтранса России от 18.09.2008 № 152 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов»). Выпуск транспортного средства на линию без отметки о прохождении предрейсового контроля и подписи контролера не допускается. [1]

От качества выполнения этих работ в большой степени будут зависеть безопасность жизни водителя и пассажиров. Количество поломок можно снизить регулярным проведением технического осмотра и соблюдением самых элементарных правил.

Двигатель – ключевой элемент любого передвижного средства. Неисправности двигателя наступают при эксплуатации автобуса в жестком режиме: гонки, когда один водитель автобуса хочет догнать и обогнать другой автобус, добавляет обороты двигателя рывками, рывками же и тормозит, не успев набрать скорость. При этом поршни двигателя чуть ли не выбивает, обороты максимальные, что ведет к раннему износу поршневой системы автобуса. Для его продолжительной службы необходимо помнить о контроле уровня масла и регулярной его замене. Необходимо знать, что от пробега машины зависит частота замены моторного масла. Также необходимо достоверно знать, какой вид масла нужен автомобилю данной марки. В настоящее время на рынке горюче-смазочной продукции имеется широкий ассортимент двигательных масел. Перемешивание масел различных видов может отрицательно отразиться на двигателе. При приобретении масла важно обращать внимание на срок реализации и дату изготовления. Рекомендуется отказаться от всевозможных присадок, поскольку в качественном масле уже имеют-

ся такие добавки, и при перемешивании с другими присадками увеличивается вероятность ухудшить его параметры.

Не менее важным элементом любой машины считается и коробка переключения передач (КПП). Для увеличения срока эксплуатации КПП, необходимо руководствоваться элементарными рекомендациями. Переключение передач необходимо выполнять без резких движений и до конца, по максимуму выжимая сцепление. Рекомендуется избегать движения на низких оборотах, так как это приводит к износу коробки переключения передач и двигателя. Первым признаком неисправности коробки передач КПП является пробуксовка сцепления. Как правило сцепление страдает из-за неграмотного управления автобусом, ранним или наоборот поздним переключением передач КПП. Кроме того, не стоит забывать и о регулярной замене масла в коробке.

Требует особого внимания и топливная система автомобиля. Поскольку в настоящее время качество топлива на автозаправках зачастую не соответствует заявленным характеристикам, постепенно выходит из строя топливная система машины. Больше всего при этом страдают топливные фильтры. Если в каком-нибудь автомобиле отсутствует топливный фильтр, то его необходимо незамедлительно установить. Для сохранения топливной системы машины необходимо заправляться исключительно надежными марками бензина на проверенных автозаправках.

Неисправности электропроводки происходят от естественного старения проводки, от тряски на дороге при этом обрывы проводов не редкость, от окисления проводов в условиях зимы, когда дорогу щедро посыпают реагентами, разъедающей снег, оседающей на днище автобуса и на электропроводке.

Принципиальное значение для безопасности перевозок имеет своевременная замена изнашивающихся агрегатов – тормозных колодок и колёс. Из-за длительных и тяжелых условий эксплуатации на общественном транспорте их необходимо обновлять несколько раз в год. Иначе, без такого обновления транспортное средство станет опасным уже через полтора года. Лучше всего приобретать оригинальные запчасти для проведения ремонта у проверенных поставщиков.

Ресурс службы автобусов зависит во многом от дорожного покрытия. Из-за плохого качества дорог именно ходовая часть является самой уязвимой во время движения. Неисправности могут появляться постепенно, по мере износа деталей, или возникать внезапно в результате попадания в яму или, к примеру, резкого наезда на бордюр. Если своевременно не проводить диагностику ходовой части автобуса, то первыми выходят из строя амортизаторы, которые призваны гасить колебания подвески. Не заменив вовремя амортизаторы, следующей поломкой будет выход из строя сайлент-блоков и воздушной подушки.

Так же эффективность работы автомобильного транспорта базируется на надежности подвижного состава, которая обеспечивается в процессе его изначального производства совершенством конструкции и качеством изготовления, своевременным обеспечением и использованием нормативных запасов материалов и запасных частей высокого качества и необходимой номенклатуры, соблюдением государственных стандартов и Правил технической эксплуатации. [5]

От производителей подвижного состава наблюдается тенденция внедрения современного развития машиностроения, заключающаяся в отказе от применения релейно-аналоговых схем, громоздких и неэффективных трансформаторных источников питания, полупроводниковых блоков, трансформаторов тока и напряжения. Взамен этого разрабатываются и внедряются эргономичные и намного более эффективные микропроцессорные системы, импульсные источники питания, преобразователи напряжения и частоты, IGBT-модули, твердотельные реле, датчики тока и напряжения. Данные разработки призваны увеличить надежность, компактность, КПД подвижного состава, сэкономить топливо и электроэнергию. [4]

Зачастую срок эксплуатации общественного транспорта зависит и от бережного отношения самих пассажиров. Это относится к элементам салона транспортного средства: сиденья, поручни, кондиционеры и т.д.

В заключение можно сказать, что срок службы общественного транспорта зависит от внимательного и бережного отношения к нему, качественного предрейсового контроля и своевременного технического обслуживания. Ведь поломку лучше предупредить, чем ремонтировать.

1. Минтранс утвердил порядок проведения предрейсового контроля состояния транспортных средств [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.eg-online.ru/article/349085/>

2. Назначение и виды технического обслуживания и ремонта [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.sl-24.ru/teh-ek-glava3.htm>

3. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) "О безопасности дорожного движения". [Электронный ресурс]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/16db67ba2656536d83e1eeb8bc449a68755c77c3/

4. Ремонт и обслуживание общественного транспорта [Электронный ресурс]. – URL: <http://smartloco.ru/obshestvennyj-transport>

5. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. [Электронный ресурс]. – URL: <https://zakonbase.ru/content/part/604497?print=1>

Рубрика: Инноватика на транспорте

УДК 656.1

ВНЕДРЕНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

В.П. Гревен

бакалавр

А.А. Яценко

доцент, кафедра транспортных процессов и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Ежегодно на дорогах Приморского края появляется все больше и больше автомобилей, что значительно влияет на скорость движения автомобилей и безопасность дорожного движения в целом. Это проявляется в непредвиденных заторах и увеличении времени в пути. Данная статья посвящена изучению голландских стандартов в интеллектуальных транспортных системах Нидерландов и применению их в Приморском крае.

Ключевые слова и словосочетания: интеллектуальные транспортные системы, Приморский край, голландские стандарты, транспортный поток.

INTRODUCING INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS TO ENSURE ROAD SAFETY

Every year on the roads of the Far East there are more and more cars, which significantly affects the speed of travel and road safety in general. This is manifested in unforeseen congestion and increased travel time. This article explores the new Dutch standards in the intelligent transport systems of the Netherlands and their application.

Keywords: intelligent transport systems, far east, Dutch standards, traffic flow.

Актуальность данной темы определена высоким уровнем автомобилизации в Приморском крае. Городские районы становятся все более оживленными. Растет число участников дорожного движения, способное привести к заторам и небезопасным дорожным ситуациям. С помощью интеллектуальных систем транспортным службам предоставляется возможность выбора приоритетных транспортных средств и определение их первоочередности между друг другом в различных ситуациях. Это создает оптимальный и безопасный транспортный поток.

Научная новизна исследования заключается в предложении ряда новшеств по созданию безопасного транспортного потока.

Цель исследования заключается в повышении уровня безопасности дорожного движения за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Задачи поставлены исходя из цели и включают в себя:

- 1) собрать и анализировать статистические данные уровня автомобилизации по России
- 2) систематизировать и анализировать статистические данные результативности ИТС
- 3) сделать выводы о возможности внедрения системы в Приморском крае

На протяжении нескольких лет Приморский край удерживает первое место по уровню автомобилизации по сравнению с другими регионами.

В среднем в России на 1 тысячу жителей приходится 319 легковых автомобилей. В 39 регионах РФ уровень автомобилизации выше среднего по стране. Самая высокая обеспеченность легковыми автомобилями в Приморском крае – 471 автомобиль на 1 тыс. жителей на 2021 год (рис. 1). [1]



Рис. 1. Уровень автомобилизации в России в 2021 году

Высокий уровень автомобилизации существенно влияет на скорость потока и время поездки. Это затрагивает не только личный транспорт, но и общественный, экстренные службы и большегрузные автомобили и способствует появлению небезопасного транспортного потока.

Для улучшения качества дорожного движения в Нидерландах применяется новая технология, основанная на принципе зеленого потока от компании «Dygniq».

С помощью интеллектуальных транспортных систем (далее ИТС) пользователи дорожного движения оперативно получают информацию о светофоре, к которому они приближаются. Конкретным целевым группам может быть присвоена приоритетность прохождения светофора. Эта приоритетность устроена с помощью систем на борту отдельных транспортных средств в сочетании с интеллектуальными системами управления движением и платформой, которая соединяет транспортные средства с системой управления движением. Транспортные средства запрашивают первоочередность проезда светофора. Затем этот запрос проверяется и предоставляется или отклоняется приоритетный уровень [2].

Система регулирования дорожного движения сверяет приоритетный запрос с общим оборотом транспортных средств и любыми другими приоритетными запросами. Водитель получает обратную связь по результатам приоритетного запроса, а также, получает информацию о светофоре, к которому он приближается, например, время до зеленого сигнала, или советы по поддержанию скорости, чтобы быть уверенными в том, что они могут проехать на зеленый свет светофора без остановки. Эта технология является весьма новаторским инструментом для многих городов, муниципалитетов и провинций и предлагает множество возможностей для осуществления политики в области дорожного движения, стимулируя при этом безопасный и быстрый транспортный поток.

Дорожные службы могут использовать систему приоритетов, позволяющую большегрузным транспортным средствам двигаться безопаснее через городские районы или обеспечить альтернативный маршрут. Водители получают информацию о светофорах, которая позволяет им корректировать свой маршрут на дороге. Так как грузовые автомобили меньше останавливаются и ускоряются, создается более плавный поток, способствующий снижению расхода топлива. Каждая предотвращенная остановка может экономить от 0,5 до 1,5 литров топлива, в зависимости от веса и типа транспортного средства. Это также значительно снижает выбросы углекислого газа. Кроме того, меньшее количество остановок означает меньше потерянного времени и высокую оценку ожидаемого времени прибытия.

Аварийные службы должны добраться до места быстро, и приоритетная система позволяет автоматически получать зеленый свет на перекрестках, которые они проходят. Приоритетные транспортные средства, которые используют включенные проблесковые маячки связываются со светофорами на маршруте через приложение на борту. Система сверяет их с другими участниками движения на перекрестке и предпринимает действия. Так автомобилю экстренных служб будет включён зеленый сигнал светофора, и он пересечет перекресток беспрепятственно вместе с мешающим ему проехать потоком автомобилей.

Та же платформа, которая регулирует движение и отдает приоритет грузовикам и аварийным службам, также отдает приоритет общественному транспорту, как автобусы. Водитель автобуса получает информацию о времени до смены красного сигнала на зеленый, время продолжительности зеленого сигнала, и советы по поддержанию скорости. Автобус обменивается данными заполняемости с системой управления движением, так что приоритеты могут быть скорректированы в реальном времени. Ведь важнее отдавать приоритет на оживленном перекрестке заполненному автобусу, который может опоздать на следующую остановку, чем почти пустому автобусу. Приоритет может быть отдан не только на основе заполняемости и времени прибытия автобуса, но и на основе потребления топлива. Так как меньшее количество остановок и отсутствие лишнего разгона означают низкое потребление топлива.

Данная система запущена в Нидерландах и имеет хорошие показатели, доказывающие работоспособность ИТС.

За основу взята статистика за 2019–2020 год Эйнховен (рис. 2).

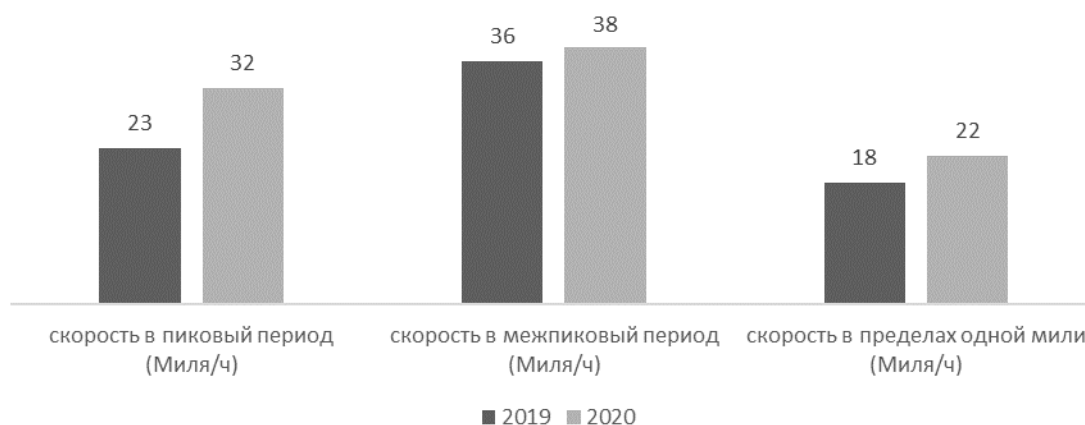


Рис. 2. Статистика скоростей г. Эйнховен, Нидерланды

В 2020 году в Эйнховене было потрачено 17 часов ожидания в пробках, а сохранено 35 часов. [3]

Внедрение системы в Нидерландах было очень успешным в последние годы. Например, несколько интеллектуальных светофоров в Эйнховене образуют «коридор ИТС», что приводит к улучшению транспортного потока на 9-12% и значительному сокращению количества остановок. Приоритет для грузовых автомобилей в Нидерландах дает прирост времени в пути на 14%, а кроме того, количество остановок сократилось примерно на 4%. На одном из более сложных маршрутов в Нидерландах, так называемом «Плейруте», транспортный поток в утренний и вечерний час пик улучшился примерно на 20%. [4]

Преимущества интеллектуальных транспортных систем компании «Dunpic»:

- 1) оптимальный и безопасный поток с учетом окружающей среды;
- 2) больше комфорта вождения для водителей;
- 3) оптимальное использование имеющихся дорожных мощностей;
- 4) всегда зеленый свет для аварийно-спасательных служб;
- 5) одна техническая платформа для регулирования дорожного движения и определения приоритетов общественного транспорта, транспортных средств скорой помощи

Так как система соответствует новым голландским стандартам и успешно функционирует, то ее применение способно улучшить ситуацию на дорогах Приморского края. Система создает безопасный транспортный поток с предупреждениями о скорости и времени работы сигнала

светофора, выдает приоритет аварийным службам и общественному транспорту, что приведет к созданию единого расписания движения автобусов и трамваев.

1. Уровень автомобилизации в России [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.narinfo.ru/infographics/segmenty-rynka/na-tysyachu-rossiyan-prikhodit-sya-319-legkovykh-avtomobiley>
2. Интеллектуальная транспортная система [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.dynniqmobility.com/products-and-services/smart-mobility-priority-services/>
3. Статистика скоростей города Эйндховен в Нидерландах [Электронный ресурс]. – URL: <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Eindhoven&index=281>
4. Успешное развёртывание системы в Нидерландах [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.dynniqmobility.com/imflow-is-the-first-its-application-to-meet-new-dutch-standards/>

Рубрика: Экономика

УДК 656.7.025

ФОРМИРОВАНИЕ КРИТЕРИЕВ УНИКАЛЬНОСТИ ТЕХНОЛОГИЙ ГОСТЕПРИИМСТВА ДЛЯ АВИАКОМПАНИИ

А.В. Данова

бакалавр

И.А. Шеромова

д-р техн. наук, профессор кафедры дизайна и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В статье рассматривается ассортимент дополнительных услуг в качестве важного фактора выбора пассажиром той или иной авиакомпании. Представлен анализ деятельности зарубежных авиакомпаний на предмет выявления особенностей предоставления услуг. На основе полученных результатов даны рекомендации по совершенствованию ассортимента и технологий предоставления услуг для российских авиакомпаний.

Ключевые слова: авиакомпания, ассортимент услуг, технологии предоставления услуг, совершенствование, уникальность.

FORMATION OF CRITERIA FOR THE UNIQUENESS OF HOSPITALITY TECHNOLOGIES FOR THE AIRLINE

The article considers the range of additional services as an important factor in the passenger's choice of a particular airline. The article presents an analysis of the activities of foreign airlines in order to identify the features of providing services. Based on the results obtained, recommendations are given for improving the range and technologies of providing services for Russian airlines.

Keywords: airline, range of services, service delivery technologies, improvement, uniqueness.

Качество обслуживания авиапассажиров – отличительная черта любой авиакомпании. В условиях большой конкуренции качество предоставляемого сервиса является одним из самых важных определяющих факторов при выборе той или иной авиакомпании. В памяти пассажира первое впечатление от перелета остается на долгое время, поэтому авиакомпании важно не только произвести положительное впечатление на пассажиров в первый раз, но и поддерживать высокий уровень комфорта в последующие разы.

Для сохранения на своих рейсах максимального количества пассажиров, а также привлечения потенциальных клиентов авиапредприятию необходимо прилагать значительные усилия к созданию комфортных условий перевозки. Повысить конкурентоспособность авиакомпании возможно за счет внедрения новых услуг, либо технологий их предоставления. Особенно в этом способны помочь технологии гостеприимства, уже успешно используемые многими зарубежными авиакомпаниями. В этом и состоит актуальность данного исследования.

Цель исследования состоит в выявлении особенностей формирования уникальности технологий гостеприимства авиакомпании.

Поставленная цель обуславливает решение ряда задач:

- 1) установить критерии уникальности технологий гостеприимства;
- 2) проанализировать деятельность зарубежных авиакомпаний в контексте формирования уникальности технологий гостеприимства;
- 3) дать рекомендации по совершенствованию сервисной деятельности российских авиакомпаний.

Объектом исследования выступают технологии обслуживания авиапассажиров в авиакомпании.

Предметом исследования являются особенности формирования уникальности технологий гостеприимства.

В исследовании применен библиографический метод научного исследования.

На рынке авиационных услуг наблюдается высокий уровень конкуренции. Зачастую происходит так, что рейсы по одному и тому же направлению выполняются двумя и более перевозчиками. Данное явление ставит пассажиров перед выбором: «Какой авиакомпанией лучше лететь?» Выбирая перевозчика, пассажиры сравнивают их по нескольким критериям, опираясь на свой опыт, опыт своих друзей, а также на отзывы об авиакомпании других путешественников.

16 января 2020 года Институт общественного мнения представил результаты исследования основных факторов выбора авиакомпании среди россиян [2].

Результаты исследования представлены на рис. 1.



Рис. 1. Основные факторы выбора авиакомпании [2]

Согласно диаграмме, самым значимым фактором для выбора авиакомпании является цена на билеты. Особенно эта проблема касается жителей регионов, отдаленных от центра страны. Вторым по значимости фактором является комфорт во время полета, что составило 56% от всего числа опрошенных. Многие пассажиры совершают перелеты в рабочих целях и им важно оставаться на связи, поэтому для них желательно наличие интернета на борту. При длительных перелетах пассажирам также требуется плед и подушка для более комфортного отдыха. Пассажиров с детьми волнует организация времяпрепровождения ребенка, чтобы не создать дискомфорт как себе, так и окружающим. Соответственно, посредством изучения запросов пассажиров, многие авиакомпании стремятся уделять значимое внимание решению проблемы совершенствования ассортимента и качества услуг, как следствие, повышая свою конкурентоспособность.

Обслуживание пассажиров на воздушном транспорте (ВТ) – деятельность по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров, а также предоставление им дополнительных платных или бесплатных услуг с целью удовлетворения соответствующих потребностей.

Процесс обслуживания при воздушных перевозках разделяется на два этапа: процесс наземного обслуживания; процесс обслуживания на борту воздушного судна (ВС) [3]. В данной статье рассмотрению подлежит именно обслуживание на борту ВС, так как при наземном обслуживании авиакомпании предоставляют информационные услуги, услуги по бронированию билетов, а также организуют транспортировку и хранение багажа. В подобные виды услуг достаточно трудно внести какие-либо значимые изменения для повышения уровня сервиса.

Согласно приказу Минтранса России от 28.06.2007 N 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и тре-

бования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (далее – ФАП-82), авиакомпании обязаны обеспечить на борту ВС:

- информирование пассажиров об условиях полета и правилах поведения на борту ВС, местах нахождения основных и запасных выходов, об условиях покидания ВС в аварийных ситуациях, а также о местах расположения индивидуальных средств защиты и трапов;
- предоставление прохладительных и/или горячих напитков и питания;
- первую медицинскую помощь (при необходимости).

Объем оказываемых услуг и порядок их предоставления также определяется правилами перевозчика (авиакомпания).

Согласно ФАП-82, авиакомпания вправе предоставлять пассажирам во время перелета на ВС дополнительные услуги повышенной комфортности. Порядок их предоставления и оплаты, соответственно, устанавливаются авиакомпанией самостоятельно [4].

Согласно данным исследования, проведенного международной исследовательской компанией MarketWatch, в 2019 году доля доходов от дополнительных услуг ряда авиакомпаний составила 40% от всего дохода [5]. Данное обстоятельство подтверждает значимость оказания услуг такого вида, а также необходимость постоянного совершенствования ассортимента услуг и технологий их предоставления.

Для того, чтобы дать какие-либо рекомендации по совершенствованию обслуживания пассажиров авиакомпании, необходимо исследовать опыт других авиакомпаний, имеющих в своем ассортименте уникальные услуги, либо предоставляющих услуги с некими особенностями. Собственно, это и является главным критерием отбора определенных авиакомпаний. Рассмотрению подлежат 12 авиакомпаний, представленных в табл. 1.

Таблица 1

Авиакомпании, имеющие в своем ассортименте уникальные услуги, а также уникальные технологии их предоставления

Регион	Авиакомпания / страна
Азиатско-тихоокеанский	Vietnam Airlines / Вьетнам
	Singapore Airlines / Сингапур
	China Southern Airlines / Китай
	Air China / Китай
	Bangkok Airways / Таиланд
	Malaysia Airlines / Малайзия
Ближний Восток	Asiana Airlines / Южная Корея
	Qatar Airways / Катар
	Etihad Airways / ОАЭ
Европа	Emirates / ОАЭ
	Aegean Airlines / Греция
	Lufthansa / Германия

Стоит отметить тот факт, что все авиакомпании по итогам 2019 года входят в рейтинг 100 лучших авиакомпаний по версии британской консалтинговой компании Skytrax. Программа «Сертифицированный «звездный» рейтинг авиакомпаний» является ведущей и самой престижной системой оценки качества для авиационной отрасли по всему миру и составляется на основе отзывов авиационных экспертов, а также отзывов пассажиров [6].

Технологии предоставления услуг в описанных ранее авиакомпаниях проанализированы по следующим четырем критериям, позволяющим определить наличие технологий гостеприимства: питание; дополнительные услуги (эксклюзивные); особенности обслуживания; особая атрибутика. Результаты проведенного исследования деятельности авиакомпаний по формированию ассортимента и технологий предоставления услуг представлены в табл. 2.

**Анализ особенностей формирования ассортимента и технологий предоставления услуг
в авиакомпаниях**

Критерий	Особенности	
Питание	Основное меню (стоимость включена в билет)	Возможные принципы формирования: - исходя из основного состава пассажиров; - введение обязательного национального блюда (как в качестве основного блюда, так и в качестве закуски); - в зависимости от региона перелета и пункта назначения; - в соответствии с событием (традиционные праздники и т.д.).
	Специальное меню (необходимо заказать заранее, при бронировании билета)	Практически одинаковый ассортимент в каждой авиакомпании, формируется, исходя из: - возраста пассажира; - медицинских показаний; - религиозных убеждений. Особые виды специального меню (предоставляются немногими авиакомпаниями) – сырное, вегетарианское, с морепродуктами.
Дополнительные услуги (эксклюзивные)	- включение в ассортимент предоставляемых услуг редких, эксклюзивных или малораспространенных услуг, направленных на повышение уровня комфорта пассажира как в аэропорту, так и на борту ВС, или на обеспечение досуга; - проведение разного рода мероприятий познавательно-развлекательного характера во время полета, чаще всего направленных на знакомство с национальными культурными особенностями региона базирования авиакомпании, либо региона, куда совершается перелет	
Особенности обслуживания	- первоочередное и индивидуальное обслуживание особых категорий пассажиров, в целях обеспечения максимального комфорта; - действия, направленные на сохранение экологии и выражающиеся в определенных элементах обслуживания	
Особая атрибутика	Элементы фирменного стиля (оформление самолетов, эмблема и т.д.)	- использование особых, в том числе, национальных символов при создании имиджа компании
	Форма персонала, занятого в обслуживании пассажиров	- использование национальной одежды (на постоянной основе или периодически в связи с какими-либо событиями, праздниками); - использование национальных элементов в одежде; - присутствие национальных орнаментов и цветов в одежде

Так как информация взята из отзывов пассажиров, представилась возможность не только зарегистрировать факт оказания тех или иных услуг, но также и определить, какое впечатление сложилось у пассажиров от пользования этими услугами.

В связи с этим, необходимо подчеркнуть, что для пассажиров наиболее запоминающимися становятся следующие особенности обслуживания:

1. Использование металлических приборов. Многие пассажиры ощущают при этом более высокий уровень обслуживания.

2. Широкий ассортимент специального меню. Зачастую национальная кухня других народов для пассажиров кажется слишком непривычной, что сказывается на их недовольстве.

3. Выдача мягкого инвентаря каждому пассажиру на дальних перелетах. В таком случае у пассажиров нет чувства того, что они в случае необходимости останутся без пледа или мягкой подушки.

4. Широкий выбор фильмов, музыки, игр и прочего в программе развлечений на борту.

5. Предоставление детских наборов на дальних перелетах. Познавательные и творческие наборы позволяют занять ребенка, а также не создавать дискомфорта себе и остальным пассажирам. Помимо этого, многие пассажиры сохраняют наборы после полета, так как они обладают познавательными свойствами и несут память о совершенном перелете.

6. Использование национальных атрибутов в униформе сотрудников авиакомпании. Таким образом, уже на борту ВС происходит знакомство пассажиров с культурой той или иной страны.

Таким образом, исследовав опыт ведущих зарубежных авиакомпаний в формировании уникальности технологий гостеприимства, целесообразно дать следующие рекомендации по внедрению подобных особенностей в деятельность российских авиакомпаний:

1. Разработка уникального меню, в том числе на основе включения блюд, ассоциирующихся со страной или регионом базирования авиакомпании, или с учетом традиционного праздничного меню, устанавливаемого в соответствии с событийным календарем.
2. Расширение ассортимента культурно-развлекательных услуг за счет редко встречаемых услуг и проведения развлекательно-познавательных мероприятий, направленных на знакомство с культурой страны или региона базирования авиакомпании.
3. Внедрение в практику обслуживания уникальных бонусных программ.
4. Формирование фирменного стиля авиакомпании, фирменной одежды бортпроводников с использованием культурных особенностей страны или региона базирования авиакомпании.
5. Совершение действий, направленных на сохранение экологии и выражающиеся в определенных элементах обслуживания.
6. Предоставление услуг «предварительно», а не «по требованию».

Кроме выше сказанного, следует отметить то, что достаточно перспективным направлением в формировании технологий гостеприимства является разработка поведенческих стандартов персонала.

1. Статистические данные по транспорту России. – Текст: электронный // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. – Москва, 2019. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1> (дата обращения: 10.04.2021).

2. Выявлены основные факторы выбора авиакомпании среди россиян. – Текст: электронный // Деловое информационное пространство RBC.ru. – 2020. – 16 января. – URL: <https://marketing.rbc.ru/articles/11258/> (дата обращения: 10.04.2021).

3. Вороницына Г.С. Технология перевозок на воздушном транспорте: учеб. пособие. – Москва: МГТУ ГА, 2015. – 91 с.

4. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: Приказ Минтранса России от 28.06.2007 г. № 82 (ред. от 11.04.2021) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492/70590e9dfa4fba5a1ddebe3f5a44c342754287cb/ (дата обращения 08.12.2020).

5. Нилин И. Полет и комфорт. Как развивается обслуживание авиапассажиров. – Текст: электронный // Информационное агентство RBC.ru. – 2019. – 13 октября. – URL: <https://plus.rbc.ru/specials/kak-razvivaetsya-obslyuzhivanie-aviapassazhirov> (дата обращения: 11.04.2021).

6. World's Top 100 Airlines 2019 // SkyTrax. – URL: <https://www.worldairlineawards.com/worlds-top-100-airlines-2019/> (дата обращения: 11.04.2021)

Рубрика: Эксплуатация автомобильного транспорта

УДК 62.835

ВОЗМОЖНОСТИ ПЕРЕХОДА АВТОСЕРВИСОВ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГИБРИДОВ И ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

М.А. Дацко, Н.А. Сингаевский

бакалавры

Г.Л. Овсянникова

научный руководитель, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В данной статье рассматриваются проблемы и возможности перехода автосервисов на техническое обслуживание гибридов и электромобилей. Показаны экологические стандарты, применяемые к автомобильному транспорту. Рассмотрены отличия в конструкции гибридов и

электромобилей от классических автомобилей. Рассчитана стоимость эксплуатации современных автомобилей.

Ключевые слова: экология, вредные выбросы, электромобили, станция технического обслуживания

THE POSSIBILITIES OF SWITCHING CAR SERVICE STATIONS TO THE MAINTENANCE OF HYBRIDS AND ELECTRIC VEHICLES

This article discusses the problems and possibilities of switching car service stations to the maintenance of hybrids and electric vehicles. The environmental standards applied to road transport are shown. The differences in the design of hybrids and electric vehicles from classic cars are considered. The cost of operating modern cars is calculated.

Keywords: ecology, harmful emissions, electric vehicles, service station.

С каждым годом во многих государствах усиливаются экологические нормы для автомобильного транспорта. Эти стандарты регулируют количество выбрасываемых вредных веществ после сгорания топлива в двигателе транспортного средства (ТС), заставляя автопроизводителей использовать новые технологии и альтернативные виды топлива в своих автомобилях.

Одним из путей решения этой проблемы стало применение гибридных и электрических установок на автотранспорте, которые позволили существенно снизить выбросы, такие как оксид углерода, оксид азота, оксид серы, сажа, не канцерогенные углеводороды. В связи с введением новых систем в конструкцию этих ТС, появились и новые неисправности, требующие соответственного решения, из-за чего может измениться привычное обслуживание таких ТС.

Данные новации определяют пути совершенствования сервисных предприятий и курс развития автотранспорта в мире.

В настоящее время глобальное потепление считается наиболее существенной причиной изменения климата и его последствия будут все более ощутимым в грядущие сто лет. В следствии вредных выбросов появляются озоновые дыры, которые позволяют ультрафиолетовому излучению воздействовать на живые организмы, вызывая различные заболевания их кожного покрова. Помимо этого, человечество использует невозобновляемые ресурсы, такие как нефть, газ и уголь, что в свою очередь тоже заставляют принять меры по уменьшению потребления или вовсе отказ от этих видов топлива.

Для снижения вредных выбросов постепенно принимаются экологические стандарты, которые обязуют автопроизводителей соблюдать принятые нормы (табл. 1).

Таблица 1

Предельно допустимые значения содержания оксида углерода (СО)

Категория и комплектация КТС системой нейтрализации отработавших газов	Частота вращения коленчатого вала двигателя	СО, объемная доля, процентов	
		ГОСТ Р 52033-2003	ГОСТ 33997-2016
М и N, экологических классов 0, 1, изготовленные до 31.12.1986	Минимальная	4,5	4,5
М и N, экологических классов 0, 1, 2, изготовленные с 01.01.1987 по 31.12.2006	Минимальная	3,5	3,5
	Повышенная	2,0	2,0
М и N, экологических классов 2, 3, 4, изготовленные до 01.01.2013	Минимальная	0,5	0,5
	Повышенная	0,3	0,3
М и N, экологического класса 4 и выше, изготовленные с 01.01.2013	Минимальная	0,3	0,3
	Повышенная	0,2	0,2

Примечание: для гибридных и автомобилей с двигателем внутреннего сгорания.

Для снижения вредных выбросов постепенно принимаются экологические стандарты, которые обязуют автопроизводителей соблюдать принятые нормы.

В Российской Федерации принят экологический стандарт «Евро», регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах. В соответствии с Техническим регламентом № 609 «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» экологический класс Евро-5 был введён с 1 января 2016 года. С этого времени все автомобили, попадающие на территорию России, должны соответствовать данному экологическому стандарту. Это касается как транспортных средств, производимых на отечественных заводах, так и всего транспорта, ввозимого на территорию страны из-за границы: и нового, и подержанного; и для личных целей, и для коммерческого использования. Нормы по выбросам приведены в табл.2.

Таблица 2

Нормы по выбросам стандарта Евро 5

Вещество	Углекислый газ	Углеводород	Оксид азота
Количество, г/км	до 0,05	до 0,8	до 0,06

Образование токсичных веществ – продуктов неполного сгорания и окислов азота в цилиндре двигателя в процессе сгорания происходит принципиально различными путями. Первая группа токсичных веществ связана с химическими реакциями окисления топлива, протекающими как в предпламенный период, так и в процессе сгорания – расширения. Вторая группа токсичных веществ образуется при соединении азота и избыточного кислорода в продуктах сгорания. Реакция образования окислов азота носит термический характер и не связана непосредственно с реакциями окисления топлива².

К основным токсичным выбросам автомобиля относятся: отработавшие газы (ОГ), картерные газы и топливные испарения. Отработавшие газы, выбрасываемые двигателем, содержат окись углерода (СО), углеводороды (СХНУ), окислы азота (NOX), бензапирен, альдегиды и сажу. Картерные газы – это смесь части отработавших газов, проникшей через неплотности поршневых колец в картер двигателя, с парами моторного масла. Топливные испарения поступают в окружающую среду из системы питания двигателя: стыков, шлангов и т.д.

В системе выпуска современных автомобилей устанавливается каталитический нейтрализатор отработавших газов. Назначение нейтрализатора – уменьшить концентрацию вредных веществ, которые содержатся в продуктах сгорания. Самые вредные из них три – углеводороды, окись углерода и окислы азота. Каждая составляющая должна нейтрализоваться отдельно, поэтому появилось название трехфункциональный (трехкомпонентный) каталитический нейтрализатор.

На рисунке 1 представлена схема по которой можно определить из каких ключевых агрегатов состоит гибридный автомобиль.



Рис. 1. Схема гибридного автомобиля:

- 1 – тяговая аккумуляторная батарея, 2 – аккумуляторная кислотная батарея, 3 – бензобак, 4 – электрический инвертор, 5 – электромотор, 6 – электронный вариатор с планетарной передачей, 7 – бензиновый двигатель внутреннего сгорания

Применение гибридных установок в автомобилях позволяет не использовать двигатель внутреннего сгорания (ДВС) для движения, а ограничиться лишь электрическим, тем самым уменьшить количество выбросов на 100 километров пути.

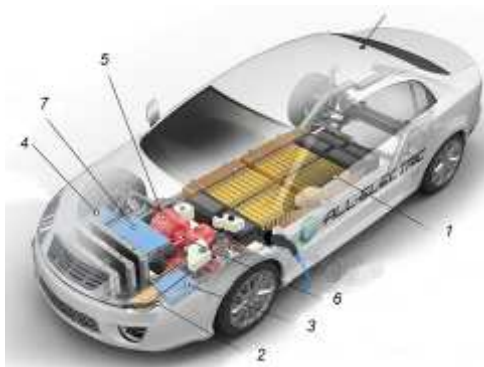


Рис. 2. Схема электромобиля: 1 – тяговая аккумуляторная батарея, 2 – аккумуляторная кислотная батарея, 3 – преобразователь тока зарядки, 4 – электрический инвертор, 5 – электромотор, 6 – трансмиссия (редуктор), 7 – контроллер подачи питания

Электромобили лишены недостатков современных автомобилей, главной проблемой которых является не только выбросы загрязняющих веществ, но и объём содержания токсичных жидкостей.

В отличие от остальных гибридов, электромобиль с в основном работает на электрическом двигателе, а отсутствует ДВС (двигатель внутреннего сгорания), из-за чего они не оказывают вредных влияний на атмосферу.

В гибридных автомобилях больше движущих деталей и при долговременной работе могут выйти из строя.

Рассмотрим перечень отказов работы и основных поломок электрических и гибридных автомобилей:

- прогорание силовых контактов в батарее из-за агрессивного вида езды;
- поломка редуктора при агрессивном виде езды в режиме стандарт;
- перегрев главной платы управления батареей при отключении ESP (система динамической стабилизации автомобиля);
- исчерпание рабочего ресурса у батареи;
- программный сбой;
- неисправность инвертора.

В таблице 3 представлены отличия агрегатов, деталей, оборудования, узлов, кузовов

Таблица 3

Отличия конструкций

Показатели	Электромобили	Гибридные автомобили	Автомобили на ДВС
Двигатель	Электродвигатель	Двигатель внутреннего сгорания и электродвигатель	Двигатель внутреннего сгорания
Кузов	Наличие отсека для аккумуляторной батареи под днищем	Наличие отсека для аккумуляторной батареи в багажном отделении	-
Шасси	Рекуперация. Редуктор	Автоматическая коробка передач и вариатор. Сцепление.	Механические коробки передач, автоматических коробки передач и вариаторы. Сцепление.
Электрооборудование	Отсутствует стартер, нет системы зажигания рабочей смеси. Высоковольтная аккумуляторная батарея, инвертор.	-	-

Для диагностики автомобиля применяются специальные сканеры от разных производителей. Это возможно благодаря наличию интерфейсов подключения на этих автомобилях.

В зависимости от серьезности поломки принимается решение о способе ее устранения, так как замена всего агрегата или узла может обойтись дороже и дольше обычного ремонта.

Чтобы избежать внезапных отказов агрегатов автомобиля используется планово-предупредительная система технического обслуживания и ремонта, мало отличающаяся от привычных нам автомобилей с ДВС. Характер системы заключается в том, что она позволяет производить проведение ремонта составных частей и автомобиля в целом до наступления периода форсированного изнашивания базовых и основных деталей. Для этого используется специальные сканеры для диагностики ТС от разных производителей. Это возможно благодаря наличию интерфейсов подключения на этих автомобилях, например – OBD II.

В зависимости от серьезности поломки принимается решение о проведении текущего ремонта и способе ее устранения. Так как в гибридных и электрических автомобилях применяются неразборные агрегаты, производится обезличенный метод ремонта, который подразумевает полную замену этого агрегата.

Для того, чтобы СТО быстро производить ремонт таких автомобилей, будет произведена модернизация систем поставок запасных частей, в данном случае – расширение линии поставок для возможности перевозки крупногабаритных агрегатов.

Большинство из перечисленных неисправностей может быть определено и устранено в течение суток обученным специалистом. Например, силовые контакты можно восстановить способом напайки и продолжать пользоваться автомобилем, либо так отсрочить их замену.

Исходя из выше сказанного, развитие гибридного и электрического транспорта является перспективным направлением. Количество таких автомобилей в эксплуатации с каждым годом будет расти. Из-за чего возникает необходимость вовремя провести переоборудование технических площадок и оснастить город зарядками, так как в многоквартирных домах способы зарядить автомобиль будут недоступны, в отличие от людей, живущих в своих домах.

Так как особых отличий от машин с ДВС у электромобилей и гибридов нет, то любая городская станция технического обслуживания (СТО) сможет производить ТО автомобилей нового типа после незначительного улучшения. Персоналу потребуется повышение квалификации.

-
1. ГОСТ Р 52033-2003. Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Введен 01.01.2004 // Постановлением Госстандарта России от 27 марта 2003 г. № 100-ст
 2. ГОСТ 33997-2016. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки. Введен 01.02.2018 // Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 22 ноября 2016 г. № 93-П).
 3. TOYOTA PRIUS 2003-2009 Бензин, Каталог З/Ч, Электросхемы. Руководство по ремонту и эксплуатации автомобиля. Профессионал. // Легион-Автодата. – 2003. – 592 с.
 4. Toyota service manual Prius Hybrid ZVW30.– 2009.
 5. Загрязнение воздуха автомобилями [Электронный ресурс] // «Ecologanna». – URL: <https://ecologanna.ru/ekologicheskie-problemy/zagryaznenie-vozduha-avtomobilyami>
 6. Что собой представляет современный электромобиль [Электронный ресурс] // «Электрокар». – URL: <https://1electrocar.ru/princip/elektromobil.html>
 7. Технологии ремонта и обслуживания гибридных автомобилей [Электронный ресурс] // «АБС Авто» Первый автосервисный журнал. – URL: <https://abs-magazine.ru/article/tehnologii-remonta-iobsluživaniya-gibridnih-avtomobiley>

АВТОМОБИЛИ С АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ СИЛОВЫМИ УСТАНОВКАМИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ В МИРЕ

А.М. Дзема

бакалавр

В.А. Пресняков

канд. техн. наук, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Автомобили с силовыми установками, использующие альтернативные виды энергии становятся неотъемлемой частью нашей жизни. Подготовка квалифицированных кадров для ремонта и обслуживания транспортных средств с гибридными и электрическими силовыми установками является одной из главных задач для современных станций технического обслуживания и университетов.

Ключевые слова: *электродвигатель, подготовка персонала СТО, машина, гибридные автомобили, ремонт, обслуживание, проблема.*

CARS WITH ALTERNATIVE POWER PLANTS AND PROSPECTS FOR THEIR DEVELOPMENT IN THE WORLD

Cars with power plants that use alternative forms of energy are becoming an integral part of our lives. The training of qualified personnel for the repair and maintenance of vehicles with hybrid and electric power plants is one of the main tasks for modern service stations and universities.

Keywords: *electric motor, service station personnel training, car, hybrid cars, repair, maintenance, problem.*

Транспортные средства (далее ТС) с электрической и гибридной силовой установкой постепенно захватывают мировой рынок, а профессию механик электромобилей уже давно считают профессией будущего. Создание программ по обучению персонала и работы с новыми видами ТС способствует повышению качества обслуживания, уменьшению времени ремонта, привлечению дополнительной клиентской базы, снижению расходов на обслуживание и т.д. Одной из особенностей данного вида ТС является существенная экономия горючего топлива. При соответствующем росте цен на топливо и возможных мировых кризисах электромобили будут пользоваться все большим спросом. Двигатели внутреннего сгорания (далее ДВС) уже почти 200 лет служат человечеству. Однако их широкое использование оборачивается целым рядом экологических и ресурсных проблем. При сгорании нефтепродуктов в атмосферу выделяются крайне вредные компоненты. Загрязнение воздуха выступает причиной каждой девятой смерти в мире и признано одним из крупнейших вызовов в области здравоохранения и окружающей среды.

В России самое большое количество электромобилей именно во Владивостоке. Их насчитывается более 1400 шт. Это дает новые возможности для развития данного рынка услуг по их обслуживанию, ремонту и заправке. В последнее время количество заправок для зарядки подобных авто в нашем городе постоянно увеличивается, а значит и растет спрос на машины. На данный момент в городе функционируют 6 «заправочных станций для электромобилей». Цены на таких точках зарядки дешевле чем стоимость топлива на обычных заправочных станциях: 11 руб./кВт*ч – быстрая зарядка, 8 руб./кВт*ч – медленная зарядка. Например, если сравнить «Nissan Leaf» и «Lada Vesta». Минимальный расход бензина автомобиля «Lada Vesta» составляет 6.9 литра на 100км пути. Для того чтобы преодолеть расстояние в 300км необходимо 21литр бензина, при нынешней стоимости бензина марки АИ92 в крае 47,44р за литр, понадобится 982р. «Nissan Leaf» для преодоления такого же расстояния нужно почти 2 полных зарядки. Расход электроэнергии на 100 километров составляет около 15.5 кВт.ч – для преодоления 300 километров необходимо 46.5 кВт.ч электроэнергии или 511р при быстрой за-

рядке и 372р при медленной, а если заряжать авто из дома, то при стоимости 3,66 руб./кВт/ч стоимость составит 170 рублей. На рисунках 1, 2 и 3 представлены сравнения ТС.

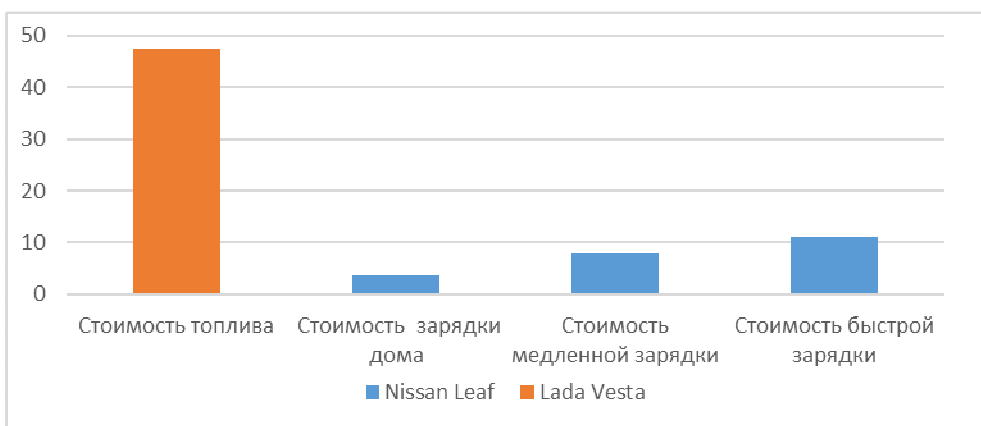


Рис. 1

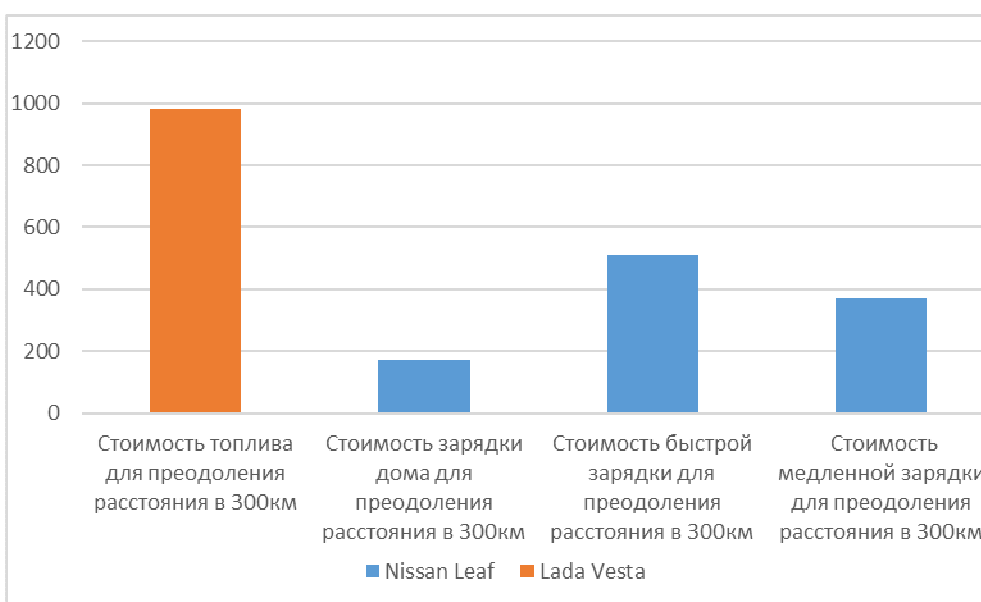


Рис. 2

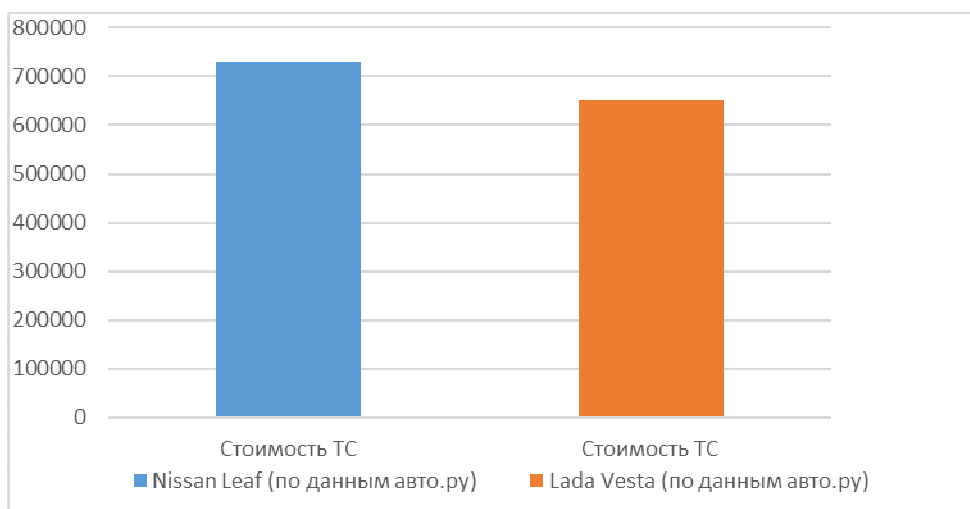


Рис. 3

Главной целью повышения квалификации и выпуска специалистов по данному направлению является понимание специфики технического обслуживания и ремонта различных электриче-

ских и гибридных транспортных средств. У электромобилей разных поколений разные конструктивные особенности, которые следует учитывать при подготовке специалистов. Некоторые компоненты электромобиля могут быть незнакомы механикам, а для обслуживания и ремонта могут потребоваться специальные инструменты и особые умения. К ним можно отнести инструменты с электрической изоляцией и специальное диагностическое оборудование. Количество опасных факторов, связанных с обслуживанием электромобилей очень велико.

Электромобили представляют собой гораздо большую опасность для технических специалистов по сравнению с автомобилями с бензиновыми и дизельными двигателями. Напряжение в электрических и гибридных автомобилях намного выше, чем в автомобилях с традиционными двигателями, а также батареи электромобилей зачастую содержат вещества, представляющие собой опасность в случае их утечки. А поскольку батареи хранят значительное количество энергии, при неправильном обращении они могут воспламениться. Для СТО важно не только то, что технические специалисты обладают необходимым уровнем подготовки для работы с электромобилями, но и то, что они способны обеспечить должный уровень безопасности при работе с электрическими системами. Большинство электромобилей остаются потенциально опасными даже после их отключения. Это связано с тем, что системы электромобиля сохраняют электрический заряд в различных конденсаторах.

Электромобили имеют похожие требования к техническому обслуживанию световых приборов, салонных фильтров, подвески и шин. Автомобили с гибридным силовым агрегатом и функцией зарядки батареи от внешнего источника питания имеют сходство в обслуживании с другими ТС, поскольку оснащены бензиновым двигателем с такими же требованиями к техническому обслуживанию.

В зарубежных странах уже давно используются стандарты для работы с электромобилями, а также происходит своевременное обучение сотрудников. В России, к сожалению, благоприятная среда для ремонта и технического обслуживания электромобилей только начинает появляться. Одним из самых немаловажных факторов является подготовка специалистов по профилю механик электромобилей. На данный момент лишь некоторые сервисы в рамках повышения квалификации производят обучение своих сотрудников в данной области. Такие автосервисы как «Hybrids.ru», «Технический центр компании BMW», «Revolta motors» и «Экомоторс» обучают сотрудников работе с электромобилями. Количество СТО, на которых механикам можно повысить свою квалификацию постепенно начинает расти. Чтобы пройти подобные курсы нужно работать в данных автосервисах или записываться на специальные курсы для повышения квалификации, которых очень мало. На данный момент в стране практически отсутствует обучение студентов по профилю механик электромобилей со степенью специалиста или бакалавра. Например, в Белоруссии таких студентов выпускает «Минский государственный автомеханический колледж имени академика М.С. Высоцкого». Благодаря отмене пошлин на ввоз электромобилей Белоруссия сможет создать одну из лучших инфраструктур для их использования.

Курс «Устройство, обслуживание и ремонт электромобилей» на базе Инжинирингового центра «SMART» продолжительностью 3 дня или 28 ак.часов предполагает стоимость 25 000 руб. включая сертификат по итогам обучения. Во Владивостоке курсы по ремонту и обслуживанию гибридных ТС организывает «Hybrid Servis» стоимость обсуждается на собеседовании. Длительность курса 5 рабочих дней вместе с экзаменами.

Все курсы, представленные в сети, по повышению квалификации помогают научиться новому и освоить уникальные навыки, но профессионально обучать специалистов в данной области смогут только на базе высших или средне специальных учебных заведений. Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, обладая хорошей базой высококвалифицированных специалистов с находящемся в штате автомобилем «Toyota Prius» с гибридной силовой установкой, отличной лабораторией для обучения студентов на базе кафедры ТПП, имеет возможность выпускать дипломированных специалистов по профилю «Механик электромобилей» и организовывать курсы для повышения квалификации сотрудников других СТО по ремонту и техническому обслуживанию электромобилей.

1. Пять ключевых аспектов успешного обслуживания электромобилей. – URL: <https://www.denso-am.ru/novosti/novosti-kompanii/2020/piat-kliuchevykh-aspektov-uspeshnogo-obsluzhivaniia-elektromobilei/>

2. Навыки будущего. Механик электромобилей. – URL: <https://tomorrow.moscow/professions/3695.html>

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ (НА ПРИМЕРЕ ООО «ГК ЮНИКОМ») г. ВЛАДИВОСТОК

Е.В. Дружинина

бакалавр

О.В. Лайчук

канд. экон. наук, доцент кафедры международного маркетинга и торговли

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Во всем мире логистика стала неотъемлемой частью предпринимательской стратегии. Ведущей отраслью материального производства является транспорт, без которого было бы невозможно преодоление территориального разрыва между производством и потреблением товаров и услуг. Транспорт – это связующее звено между элементами логистических систем. В свою очередь, транспортная логистика представляет собой перемещение требуемого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками.

Ключевые слова: транспортно-логистическая деятельность, логистический сервис компании, финансовое состояние, издержки транспортно-логистической деятельности, способы оптимизации транспортно-логистической деятельности.

OPTIMIZATION OF TRANSPORT AND LOGISTIC OPERATION OF THE COMPANY (based on an example of "GC UNICOM" LTD.), Vladivostok

In modern times, logistics has become an integral part of the business strategy. The leading sector of material production is the transport, without which it would be impossible to overcome the territorial gap between production and consumption of goods and services. Transport is a link between the elements of logistics systems. And transport logistics, in turn, is the movement of the required amount of goods to the desired point, the optimal route for the required time and at the lowest cost.

Keywords: transport and logistics operation, company logistics service, financial condition, costs of transport and logistics operation, ways to optimize transport and logistics operation.

Целью исследования является оптимизация транспортно-логистической деятельности ООО «ГК Юником», г. Владивосток.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- рассмотрены теоретические основы транспортно-логистической деятельности;
- охарактеризованы особенности деятельности ООО «ГК Юником»;
- проанализирована транспортно-логистическая деятельность ООО «ГК Юником» и составлены предложения по её оптимизации.

Транспортно-логистическая деятельность – это прежде всего организация и управление материальными и сопровождающими ей потоками в результате движения товаров требуемого качества и количества в заранее определенное время и место к производителю, или от него уже непосредственно к потребителю с помощью транспортных средств, оптимизируя при этом логистические затраты [1].

В условиях «рынка покупателя» продавец вынужден строить свою деятельность исходя из покупательского спроса. Покупатель диктует свои условия также и в области состава и качества услуг, оказываемых ему в процессе поставки этого товара. Логистическая деятельность предполагает возможность оказания потребителю материального потока разнообразных логистических услуг. Логистический сервис представляет собой комплекс задач по организации

транспортировки груза из одного пункта в другой. В процессе решения таких задач осуществляется также деятельность, направленная на минимизацию затрат и оптимизацию процессов грузоперевозок. При этом, появляется реальная возможность снизить себестоимость перемещения транспортом, и, соответственно, уменьшить цену товаров или продукции.

Главная цель функционирования логистической компании – выстроить маршрут передвижения транспорта с наибольшим сокращением возможных расходов и оказать клиентам максимально комфортные услуги [2]. Чтобы обеспечить лучший набор логистических услуг, необходимо придерживаться таких критериев качества транспортного обслуживания клиентов как:

- 1) сокращение времени доставки заказа клиента;
- 2) своевременность и полнота отгрузок;
- 3) своевременность доставки заказов:
 - затраты на складирование и транспортировку;
 - себестоимость продукции (в сравнение с плановой себестоимостью).

Объектом исследования выступало общество с ограниченной ответственностью «ГК Юником» (ООО «ГК Юником»), г. Владивосток. Компания осуществляет свою деятельность на российском рынке автомобильных товаров. ООО «ГК Юником» специализируется на оптовой торговле автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, являясь федеральным дистрибьютором [3]. Продуктовый портфель компании формируется в рамках следующих видов продуктов: автозапчасти, автохимия, автокосметика, автоаксессуары и автопринадлежности. В настоящий момент у компании ассортимент продукции превысил 30 000 наименований.

ООО «ГК Юником» объединяет усилия со своими поставщиками для развития ассортимента и продвижения продукции, а также компания ориентирована на долговременное партнерство с поставщиками, в основе которого – взаимное доверие и поддержание инициатив каждой стороны. Исходя из этого, многие производители полностью доверили «ГК Юником» продвижение и дистрибуцию своих эксклюзивных брендов на территории РФ и стран СНГ. В результате многолетнего сотрудничества эта продукция заняла лидирующие позиции на рынке РФ, тем самым став «визитной карточкой» для ООО «ГК Юником».

Анализ основных финансовых результатов деятельности ООО «ГК Юником» за период с 2018г. по 2020г. показывает стабильную положительную динамику основных показателей деятельности [4]. Однако существуют сложности, которые связаны с тем, что темп роста себестоимости значительно опережает темпа роста выручки. Но в целом, компания работает успешно, внутренних причин для понижения доходов нет. Значительный рост себестоимости от продаж во многом был связан с тем, что в период с 2018 года по 2019 год компания расширяла свою филиальную сеть, осуществляла активный закуп оборотных средств у крупных иностранных компаний, что привело к существенному росту себестоимости от продаж.

Перспективы дальнейшего развития ООО «ГК Юником» во многом связаны с увеличением объемов продаж, расширенная филиальная сеть в большинстве этом будет способствовать, однако компании нужно пристально уделять внимание ценовой политике, потому что торговая наценка на товар должна покрывает коммерческие расходы в необходимой пропорции. Для этого у компании есть все необходимое, так ООО «ГК Юником» в период с 2018 года по 2020 год увеличил размер коммерческих расходов на 6% (25 861тыс.руб), что сопровождалось увеличением выручки от продаж – это позитивный фактор для компании. Несмотря на то, что коммерческие расходы часто первыми подпадают «под нож» в рамках всевозможных программ снижения расходов, их важность для любого предприятия в современном обществе исключительно высока.

У ООО «ГК Юником» к прочим доходам относятся поступления, которые не связаны с обычным видом деятельности организации, например такие как: поступления, связанные с предоставлением за плату во временное пользование активов организации; неустойки за нарушение условий договоров; прибыль прошлых лет, выявленная в отчетном году; курсовые разницы. Такие виды дополнительных доходов оказывают положительное влияние на развитие компании. Так в 2019 году наблюдается их рост в 1,4 раза, в сравнении с 2018 годом, что принесло компании дополнительную сумму доходов в размере 69 007 тыс. руб.

Динамика основных экономических показателей деятельности ООО «ГК Юником» за 2018-2020 годы представлена на рис. 1.



Рис. 1. Динамика основных экономических показателей торговой деятельности ООО «ГК Юникон», 2018–2020 гг., тыс. руб.

Расчет коэффициента рентабельности продаж позволил проанализировать деловую активность ООО «ГК Юникон», и выяснить сколько денежных средств заработала компания в результате реализации своей продукции. Рентабельность продаж исследуемой компании в 2020 году составил 3,5%. Это не высокий показатель для сектора «торговля», но в данном случае его величина означает лишь то, что компания наращивает объемы сбыта продукции, при этом также расширяется ассортимент товаров.

Компания ООО «ГК Юникон» распределяет свои перевозки товаров на местные (предел г. Владивосток и Приморского края) и далекие (филиалы на территории РФ). Местные перевозки организуются для потребителей в пределах небольшого географического района и выполняются в течение рабочего дня. Далекие перевозки организуются в течение нескольких дней или недель с помощью сторонних транспортных компаний.

В компании «КГ Юникон» существуют два метода транспортного обслуживания. Первый предусматривает использование оптовым предприятием при перевозке грузов собственного или арендованного у водителя транспорта. При этом персонал, который обслуживает транспортные средства, принадлежит к штатным работникам оптового предприятия.

Осуществляя транспортно-логистическое обслуживание потребителей, оптовое предприятие «ГК Юникон» разрабатывает маршруты завозки товаров, учитывая пребывание покупателей в зоне обслуживания, частоту завозки, нужды клиентов, возможности эффективного использования транспортных средств, трудовых ресурсов.

Для местных перевозок по г. Владивосток и некоторых районов Приморского края наиболее эффективными считаются перевозки зонно-кольцевыми маршрутами, так как предприятие обслуживает значительное количество потребителей, размещенных в отдельных зонах района обслуживания. Группирование потребителей за зонами обслуживания осуществляют с учетом расположения их и объемов перевозок грузов.

Маршрут разрабатывают таким образом, чтобы за один рейс транспортного средства обслужить нескольких потребителей, размещенных на пути его движения [5]. Оптовое предприятие целиком загружает свой транспорт товарами, предназначенными для этих покупателей, и постепенно разгружает его у них. Выбранный маршрут также проработан супервайзерами с учетом не только краткости расстояния и продолжительности рейса, но и:

- загруженности дорог, в том числе по времени суток;
- состояния дорог и перспективы проведения ремонтных работ;
- ограничений по скоростному режиму и весу, в том числе нагрузки на оси автомобиля-ля.

Второй метод основывается на использовании услуг транспортных компаний на договорной основе. За доставку отвечает транспортная компания, все, что требуется – составить договор и контролировать исполнение. ООО «ГК Юникон» обращается к услугам сторонних транс-

портных компаний, потому что собственных возможностей не хватает для доставки товара на дальние расстояния, в основном для своих же филиалов, расположенных по всей территории РФ, чтобы пополнить склады требуемым товаром.

Издержки на транспортировку в ООО «ГК Юником» включают все составляющие затрат на элементарные логистические операции, из которых она состоит, причем подавляющая часть этих затрат, как правило, приходится непосредственно на процесс перевозки [6]. К затратам ООО «ГК Юником» на доставку своего товара к клиенту относят:

- расходы, направленные на обслуживание процесса доставки грузов в пункт назначения (топливо, смазочные материалы, инструменты, проведение экспертиз);
- затраты по поддержанию транспортных средств в надлежащем техническом состоянии и соблюдению норм санитарно-гигиенических стандартов (диагностика с техосмотром, мойка, текущий и капитальный ремонт, создание особых температурных условий для отдельных категорий грузов);
- затраты перевозчика, связанные с оплатой труда задействованных в доставке работников;
- затраты на перевозку сторонними организациями (транспортными компаниями).

На рисунке 2 представлен график с расчетами затрат на доставку по месяцам ООО «ГК Юником» за 2020 г.

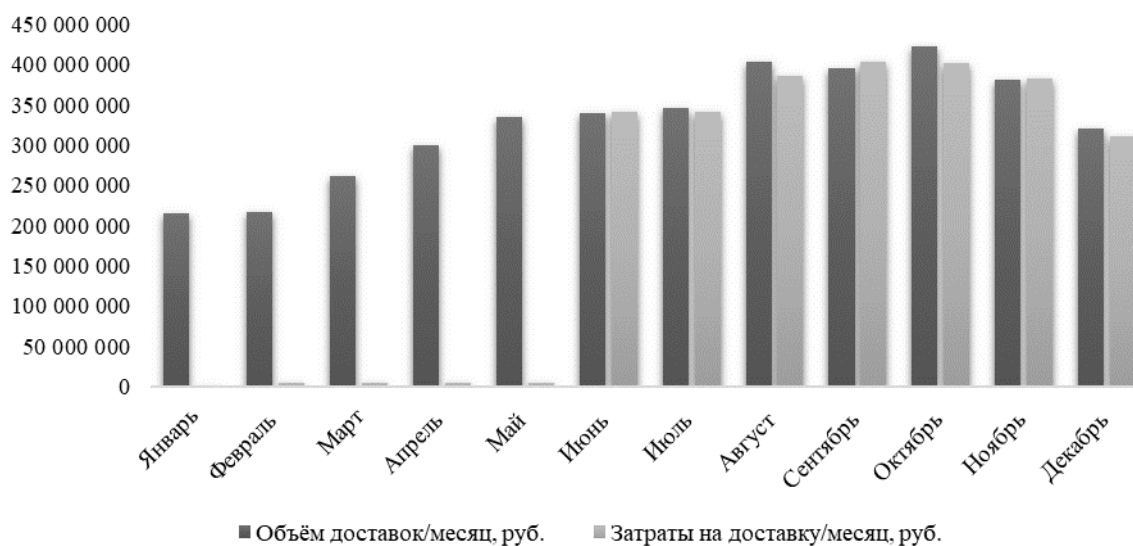


Рис. 2. Динамика объема доставок и затрат в ООО «ГК Юником» за 2020 г.

На основании графика можно сделать вывод, что в июне, сентябре и ноябре затраты на доставку у исследуемой компании превысили запланированный объем доставок, это связано прежде всего с тем, что планировалось 1 раз в неделю отправлять заказы с центрального распределительного центра на склады своих филиалов и затраты были именно на это забюджетированы. В итоге оказалось, что отгрузки увеличились на каждый день и тем самым образовалось превышение затрат на доставку, которые не были учтены при запланированном бюджете.

Оптимизация транспортно-логистической деятельности необходима при неконтролируемом росте издержек, а именно:

- затрат на погрузку и разгрузку;
- затрат на доставку в конечную точку и промежуточные пункты;
- топливных затрат и затрат на эксплуатацию транспортных средств;
- оплаты труда водителям, механикам и пр.

Опираясь на опыт успешных российских и зарубежных компаний, целью оптимизации транспортно-логистической деятельности компании ООО «ГК Юником» является предложенный комплекс мер, наглядно представленный на рисунке 3, который сможет устранить существующие у компании на данный момент времени проблемы, связанные прежде всего с транспортными издержками.



Рис. 3. Направления по совершенствованию транспортно-логистической деятельности в ООО «ГК Юником»

Расчеты представленные на рисунке 4 свидетельствуют, что в результате применения вышеупомянутых методов оптимизации транспортно-логистической деятельности, в ООО «ГК Юником» произойдет сокращение затрат на доставку товара в 2021 году по сравнению с 2020 годом на 381 504 452 руб., что безусловно является положительным и показательным моментом для компании.

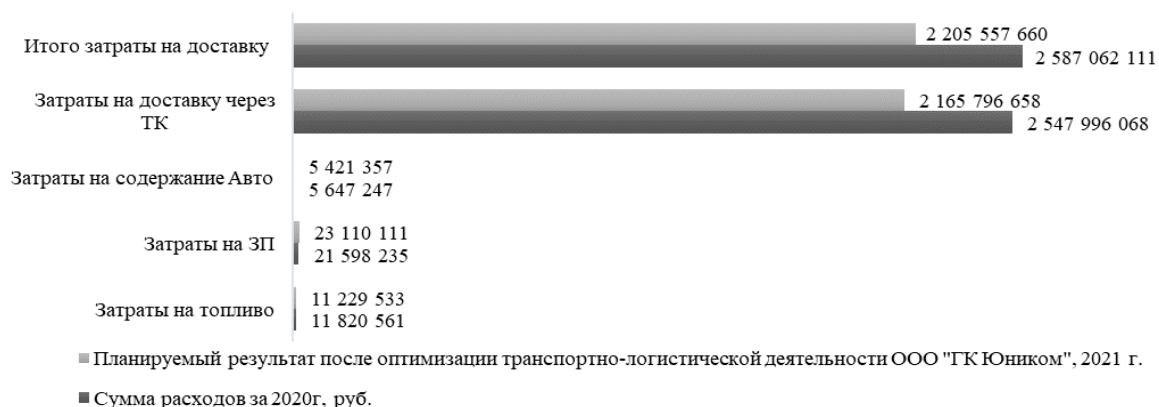


Рис. 4. Финансовые итоги 2021 года после применения мер по оптимизации транспортной логистики в ООО «ГК Юником»

Настоящее исследование актуализирует проблему оптимизации транспортно-логистической деятельности компаний. Эффективным способом решения данной проблемы является анализ транспортно-логистической деятельности на примере ООО «ГК Юником», в результате которого был составлен комплекс мер по её оптимизации. Предложенные направления по оптимизации транспортно-логистической деятельности смогут помочь устранить существующие у компании на данный момент времени проблемы, связанные прежде всего с транспортными издержками. В результате применения данных мер в ООО «ГК Юником» произойдет сокращение затрат на доставку товара в 2021 году по сравнению с 2020 годом на 381 504 452 руб. Этот результат поспособствует дальнейшему грамотному распределению финансовых ресурсов компании, предназначенные прежде всего для затрат на дистрибьюцию.

1. Курганов, В.М. Логистические транспортные потоки: учеб.-практ. пособие. – Москва: Высшая школа, 2017. – 678 с.

2. Бочкарев А. А., Бочкарев П. А. Логистика городских транспортных систем: учеб. пособие для бакалавриата и магистратуры. – 2-е изд., пер. и доп. – Москва: 2019 – 477 с.
3. О компании «ГК Юником». [сайт] – URL: <https://uniqom.ru/about>
4. Бухгалтерская и статистическая отчетность ООО «ГК Юником» за 2018–2020 гг. [сайт] – URL: <https://www.list-org.com/company/9375272/report>
5. Беспалов Р. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки. – Москва: Вершина, 2017. – 384 с.
6. Баранова Е. А. Повышение эффективности транспортировки в цепях поставок [Электронный ресурс] // Молодой ученый. – 2020. – № 17 (307). – С. 335–339.

Рубрика: Перевозки пассажиров и грузов воздушным транспортом

УДК 656.7.025

АНАЛИЗ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассаЖИРОВ С РАЗЛИЧНЫМИ НОЗОЛОГИЯМИ НА ПРИМЕРЕ АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОК», г. АРТЕМ

Е.А. Инчина

бакалавр

Л.А. Королева

канд. техн. наук, доцент кафедры дизайна и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассматривается обслуживание пассажиров с различными нозологиями в «Международном аэропорту Владивосток». Представлен анализ методов оценки качества обслуживания. Проанализирован отечественный и зарубежный опыт обслуживания маломобильных пассажиров. Также проведена оценка качества обслуживания маломобильных пассажиров в АО «МАВ». На основе полученных результатов сформулированы рекомендации по улучшению качества сервиса в отношении пассажиров с нозологиями.

Ключевые слова: *авиапассажиры с нозологиями, качество обслуживания, маломобильный пассажир, анализ качества обслуживания.*

ANALYSIS OF THE PASSENGER SERVICE QUALITY WITH VARIOUS NOSOLOGIES ON THE EXAMPLE OF "VLADIVOSTOK INTERNATIONAL AIRPORT", ARTEM

The article discusses the service of passengers with different nosologies. The analysis of methods for assessing the quality of service is presented. The author analyzes the domestic and foreign experience of servicing passengers with limited mobility. The quality of service for passengers with limited mobility was also assessed at Vladivostok International Airport. Based on the results obtained, recommendations are formulated to improve the quality of service for passengers with nosologies.

Keywords: *air passengers with nosologies, service quality, low-mobility passenger, service quality analysis.*

Описывая состояние пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации, зачастую, из виду упускается совершенно особая «целевая аудитория» – людей с ограниченными возможностями. В настоящее время вопрос возможности интеграции инвалидов в общество перешёл из области дискуссии и сочувствия в область практической реализации.

Актуальность данного исследования обусловлена тем что, одна из целей государственной политики в области социальной защиты людей с ограниченными возможностями – создание условий устойчивого развития доступной среды, а также системы комплексной реабилитации и социализации с учётом российского и зарубежного опыта.

Цель исследования – разработка рекомендаций по совершенствованию обслуживания пассажиров с различными нозологиями на примере АО «Международный аэропорт Владивосток», г. Артем.

Поставленная цель требует решения ряда задач:

- 1) изучить теоретические подходы к оценке качества обслуживания;
- 2) проанализировать нормативно-правовую базу, определяющую требования к обслуживанию пассажиров с различными нозологиями в аэропорту;
- 3) проанализировать отечественный и зарубежный опыт обслуживания пассажиров с различными нозологиями в аэропорту;
- 4) оценить качество обслуживания пассажиров с различными нозологиями в условиях АО «Международный аэропорт Владивосток».
- 5) выявить проблемы, возникающие в процессе обслуживания авиапассажиров с различными нозологиями.
- 6) сформулировать рекомендации по совершенствованию процессов и технологий обслуживания пассажиров с различными нозологиями.

В работе использованы такие методы научного исследования, как библиографический и социологический.

Обслуживание пассажиров – деятельность авиаперевозчика (аэропорта) по выполнению процессов, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров, и предоставлением им гарантированного ассортимента платных или бесплатных услуг направленных на удовлетворение потребностей [1].

Качество услуги является обязательным требованием для функционирования и развития сервисного предприятия, особенно в условиях конкурентной борьбы [2]. Качество любой услуги является относительной, в определенной степени субъективной категорией, носит оценочный характер, поэтому для оценки качества предоставленной услуги требуются особые, специфические методы, которые представлены на рисунке 1.

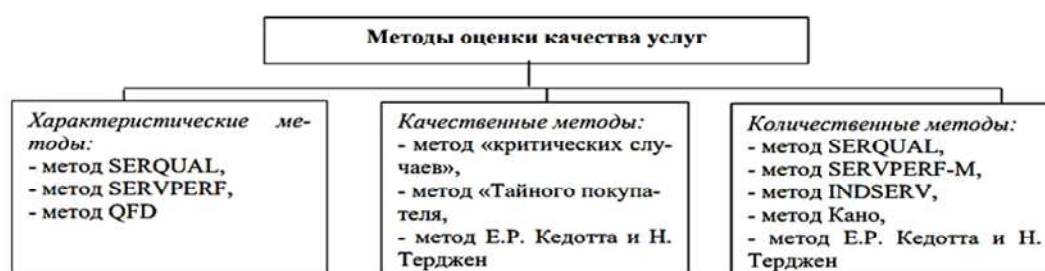


Рис. 1. Классификация методов оценки качества сервисных услуг

Нозологическая группа – классификация, согласно которой люди с ограниченными возможностями здоровья подразделяются на категории, характеризующие их отклонение:

- поражение опорно-двигательного аппарата;
- нарушения интеллекта;
- нарушения слуха;
- нарушения зрения.

Анализ нормативно-правовой базы, определяющей требования к обслуживанию пассажиров с различными нозологиями в аэропорту, показал то, что деятельность по обслуживанию пассажиров данной категории регулируется как на всероссийском, так и на международном уровнях [2].

В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорт предоставляются следующие услуги:

- 1) сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта
- 2) предоставление специальных средств для передвижения пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;
- 3) дублирование предоставляемой в аэропорту звуковой и зрительной информации;
- 4) обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, в том числе с использованием специального подъемного устройства (амбулифта);

5) предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру.

На международном уровне действует Конвенция ООН о правах инвалидов, устанавливает, что государства-участники принимают надлежащие меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими к физическому окружению, транспорту, информации и связи, в том числе информационно-коммуникационным технологиям и системам, а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения.

Анализ отечественного и зарубежного опыта обслуживания пассажиров с различными нозологиями в аэропорту показал то, что качество оказания различных услуг пассажирам с нозологиями в российских аэропортах значительно отстает от качества обслуживания у зарубежных конкурентов. В то время, как во многих зарубежных аэропортах функционируют отдельные залы ожидания со всеми удобствами (Франция, аэропорт Борисполя), предоставляются автоматические кресла-коляски (ОАЭ, аэропорт Абу-Даби) и устанавливаются столики для пеленания взрослых (Канада, международный аэропорт Монреаль-Трюдо; США, аэропорт Лос-Анджелеса), то в России подобных внедрений на данный момент не существует.

Что касается обслуживания пассажиров с различными нозологиями в условиях АО «Международный аэропорт Владивосток», то следует отметить, что предприятие оказывает услуги следующим категориям пассажиров с нозологиями, перечисленным в табл.

Таблица 1

Категории пассажиров с различными нозологиями, обслуживаемых в АО «Мав»

Категория	Характеристика
BLND	Слепой или слабовидящий пассажир
DEAF	Глухой пассажир
DPNA	Пассажир с расстройствами интеллекта, способный к пониманию, нуждающийся в сопровождении лица, обеспечивающего уход за этим пассажиром в полете
MAAS	Пассажир, которого необходимо встретить и сопроводить, которому необходима помощь в получении багажа
MEDA	Больные, которым может потребоваться прохождение медицинского освидетельствования
STCR	Больные пассажиры на носилках
WCHC	Пассажир не может самостоятельно передвигаться, требуется кресло-коляска для передвижения по перрону и салону самолета
WCHS	Пассажир не может подниматься и спускаться по ступенькам трапа, но может самостоятельно передвигаться от и до своего места в салоне. Кресло-коляска необходима для перемещения от и до самолета или посадочной галереи;
WCHR	Кресло-коляска потребует при движении до самолета или от него и который в состоянии сам подняться/спуститься по трапу
WCMP	Пассажир путешествует с инвалидным механическим креслом
WCBD	Пассажир путешествует с инвалидным креслом на сухой электрической батарее
WCBW	Пассажир путешествует с инвалидным креслом на батарее с жидким электролитом

Анализ инфраструктуры АО «Международный аэропорт Владивосток» на предмет наличия необходимых помещений и специального оборудования для пассажиров с ограничениями по здоровью, позволил сделать вывод о том, что сотрудники аэропорта Владивосток с особым вниманием относятся к пассажирам из числа людей с ограниченными физическими возможностями и лиц с ограничениями жизнедеятельности и делает все возможное, чтобы их путешествие прошло как можно комфортнее. Так, например, аэропорт располагает комнатой для маломобильных пассажиров с креслами-колясками, бесплатными парковочными местами на при вокзальной площади, площадкой для выгула собак-поводырей. Сотрудники аэропорта оказывают помощь при прохождении всех необходимых процедур регистрации на рейс, а также помогают при транспортировке пассажира на борт ВС.

С целью исследования качества обслуживания пассажиров с нозологиями в АО «Мав» проведено анкетирование методом «Тайный покупатель». В анкетировании приняло участие 30 авиапассажиров с различными нозологиями.

Наибольшую долю опрошенных (55%) составляют пассажиры в возрасте 26-45 лет, а наименьшую (10%) – пассажиры в возрасте 60 лет и старше.

Большинство опрошенных (43%) – пассажиры с заболеванием органов слуха и зрения, а меньшинство (14%) – пассажиры с заболеванием опорно-двигательного аппарата.

В ходе опроса респонденты в основной массе высказали среднюю степень удовлетворенности организацией безбарьерной среды. Однако при ответе на вопрос об использовании специальных удобств в поездках только 70% респондентов указали, что пользовались какими-либо специальными удобствами, например, креслом-коляской. Качество используемых специальных средств для пассажиров с нозологиями оказалось не достаточно высоким (40% пассажиров удовлетворены качеством).

Также большинству опрошенных, несмотря на общую удовлетворенность от поездки, все же не доставало специальных удобств в аэропорту. Например, среди опрошенных существует потребность в звуковом оповещении в лифтах (43%). Также пассажирам категории DEAF не хватает информационных указателей на территории аэропорта. В целом, услуги аэропорта для лиц с различными нозологиями в настоящее время оказываются на недостаточно высоком уровне.

Следующим методом оценки качества обслуживания пассажиров с различными нозологиями на территории АО «Международный аэропорт Владивосток» является метод «SERVQUAL».

Респондентам также предлагалось оценить качество обслуживания пассажиров с различными нозологиями на территории АО «Международный аэропорт Владивосток», используя метод «SERVQUAL».

По результатам проведенного исследования наибольшую значимость имеют следующие критерии качества: чувство безопасности клиентов при взаимодействии с предприятием, вежливость сотрудников предприятия услуг, ориентация сотрудников предприятия на проблемы клиентов, а также качественное и своевременное выполнение предприятием своих обязательств. Наименьшая значимость – у критерия «вид рекламных и информационных материалов предприятия».

Таким образом, результаты проведенных исследований позволили сформулировать следующие рекомендации по повышению качества обслуживания пассажиров с различными нозологиями:

1. Предоставление бесплатных колясок при регистрации пассажира на рейс (для пассажиров категорий MASS и WCHC);
2. Установка голосового информирования остановок в лифтах;
3. Установка информационных аппаратов (для пассажиров категории DEAF), в том числе указателей местонахождения площадки для собак-поводырей;
4. Приобретение новых инвалидных колясок.

1. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (посл. ред. от 08.06.2020 № 166-ФЗ) // СПС «Консультант Плюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 17.01.2021).

2. Фадеева Н.В. Методология оценки качества услуг // Вестник ТГТУ. – 2019. – № 2. – С. 484–492.

3. О социальной защите инвалидов в Российской Федерации: Федеральный закон от 24.11.1995 №181-ФЗ (ред. от 19.12.2020) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – 25 ноября. – № 11. – Ст. 1008.

4. Официальный сайт АО «Международный аэропорт Владивосток». – Текст: электронный – URL: <https://vvo.aero> (дата обращения 2021).

ИССЛЕДОВАНИЕ КОММУНИКАТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПАССАЖИРОВ С СОТРУДНИКАМИ НА ПРИМЕРЕ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОК»

К.С. Капустина
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассматриваются главные правила коммуникативного взаимодействия персонала с пассажирами в «Международном аэропорту Владивосток», основные этапы коммуникативного взаимодействия, а также проанализированы коммуникативные качества персонала аэропорта на основе SWOT-анализа. Актуальность исследования обусловлена тем, что, в настоящее время, большинство аэропортовых предприятий страны не уделяют достаточного внимания своей коммуникационной деятельности, ориентируясь в основном на развитие спектра авиационных услуг. Именно, от качества обслуживания пассажиров зависит уровень сервиса, авторитет, имидж аэропорта и уровень конкурентоспособности. Конкуренция в условиях интенсивного развития рынка требует развития коммуникативной политики организации.

Ключевые слова: коммуникативное взаимодействие, пассажир, этап взаимодействия, аэропорт, персонал.

RESEARCH OF THE COMMUNICATIVE INTERACTION OF PASSENGERS WITH EMPLOYEES ON THE EXAMPLE OF" VLADIVOSTOK INTERNATIONAL AIRPORT

The article discusses the main rules of communicative interaction between personnel and passengers at the Vladivostok International Airport, the main stages of communicative interaction, and also analyzes the communicative qualities of airport personnel based on SWOT analysis. The relevance of the study is due to the fact that, at present, most of the country's airport enterprises do not pay sufficient attention to their communication activities, focusing mainly on the development of the range of aviation services. Namely, the level of service, authority, image of the airport and the level of competitiveness depend on the quality of passenger service. Competition in the context of intensive market development requires the development of the organization's communication policy.

Keywords: communicative interaction, passenger, interaction stage, airport, staff.

Научная новизна работы заключается в подходе к изучению коммуникативного взаимодействия с точки зрения пассажира по отношению к сотрудникам на примере «Международный аэропорт Владивосток».

Цель – выявить главные правила работы персонала с пассажирами в АО «Международный аэропорт Владивосток, г. Артём» в контексте коммуникативного взаимодействия и определить этапы коммуникативного взаимодействия. Задачи: выявить главные правила работы персонала с пассажирами в АО «Международный аэропорт Владивосток, г. Артём» в контексте коммуникативного взаимодействия и определить этапы коммуникативного взаимодействия, провести SWOT – анализ коммуникативных качеств персонала аэропорта.

Методы исследования: библиографический

Обслуживание пассажиров в аэропорту является важным этапом в процессе перевозки. Пассажиры являются основным субъектом труда, поэтому для каждого аэропорта важно коммуникативное взаимодействие между пассажирами и персоналом. Для каждого аэропорта характерны свои особенности коммуникативного взаимодействия, которые, в первую очередь, показывают уровень качества обслуживания, позволяют пассажирам почувствовать себя комфортно и безопасно. Каждый пассажир, прибывший в аэропорт нуждается в правильной и достоверной информации по какому – либо вопросу, а персонал – единственные люди в аэропорту,

знающие всю подробную информацию и знающие аэропорт досконально. Сервис, в настоящее время, требует повышения мастерства в профессиональном общении, что достигается путём различных мероприятий по повышению навыков, умений и получению знаний в сфере коммуникативного взаимодействия. Приоритетной задачей аэропорта является повышение уровня обслуживания авиапассажира. При высоком уровне обслуживания клиентов ключевыми факторами являются удовлетворение их ожиданий и формирование положительных аспектов конкурентоспособности, которые придают уверенность в долгосрочной и успешной работе компании [1].

В ходе личного наблюдения были выявлены главные правила работы персонала с пассажирами в аэропорту: искренность и позитивный настрой по отношению к пассажирам, внешний вид сотрудника, а в нашем случае, – это красивая, деловая форма фиолетового цвета, которая излучает расположенность к общению. Даже если настроение не задалось, то персонал старается взять себя в руки и общаться дружелюбно; минимальное время ожидания, а в идеале его отсутствие. В аэропорту персонал всегда старается предотвратить скопление больших очередей, тем более со сложной ситуацией (коронавирусная инфекция). Если ситуация складывается иначе, то персонал всегда старается извиниться, сообщить предполагаемое время взаимодействия и предложить подождать. Главное продемонстрировать заботу о пассажире и его времени; прокачанные навыки переговоров – в процессе диалога с пассажиром персонал подчёркивает плюсы и создаёт положительное мнение о компетентности персонала в аэропорту. Только так можно сформировать доверие пассажира, подчеркнуть коммуникативное взаимодействие с ним; умение слышать пассажира слышать и слушать его: слушать – показывать человеку, что вы воспринимаете его речь на слух. Демонстрируя это кивками, взглядом в глаза собеседнику, внимательным молчанием без перебивки; слышать – не только выслушать, но и понять. Иногда с этим у персонала возникают сложности, потому что люди видят вещи по-разному и не всегда корректно формулируют мысли. Сотрудник обязан правильно понять пожелания, уточнить все детали, прояснить непонятные моменты вопросами. То есть он как бы ставит себя на место пассажира, смотрит на ситуацию его глазами – так он услышит пассажира и сможет осуществить его желания.

Последовательные этапы взаимодействия персонала с пассажирами в «Международном аэропорту Владивосток»: первый этап взаимодействия – налаживание контакта: обязательный и важный этап коммуникативного взаимодействия. Его целью является завладение вниманием пассажира, его расположение и настрой к последующим переговорам. Чтобы понять, получилось ли наладить контакт, персонал наблюдает за поведением пассажира. Он позитивен, охотно ведёт беседу, реагирует на реплики в положительном ключе – значит, контакт есть. Если пассажир напряжён, не хочет особо общаться, лаконично и сухо реагирует на вопросы – связь наладить не получилось. Соответственно, имеет смысл использовать другие методы взаимодействия, которых сейчас множество; второй этап взаимодействия – раскрытие потребности пассажира (то есть важно понять, что беспокоит пассажира и как можно ему помочь в минимально короткий срок). Осуществляется это с помощью наводящих вопросов, определенной структуры диалога, умения слушать и, главное, слышать (то самое, о чем говорилось выше). Правильная идентификация потребности позволяет персоналу решить проблему пассажира и оставить у него прекрасное впечатление о качестве обслуживания в аэропорту; третий этап взаимодействия – представление решения проблемы; четвертый этап взаимодействия – проработывание возражений: целью является устранение недоверия пассажира к сервисному обслуживанию в аэропорту, к его качеству и многому другому; пятый этап взаимодействия – полное решение проблемы пассажира: целью этапа является подтверждение решения его переживаний и проблемы. Чтобы понять, готов ли человек к принятию окончательного решения, важно обращать внимание на следующие нюансы его настроения: он согласен с аргументами сотрудника; получил выгодное представление о возможном решении проблемы; уточняет детали; согласен принять предложение. [2]

Пассажир в аэропорту, прежде всего, проявляет потребность: в доброжелательном внимании; в сотрудничестве; в уважительном отношении; во взаимопонимании и сопереживании; в безопасности; в защищенности.

Коммуникативное взаимодействие призвано удовлетворить ведущие потребности пассажиров. Был сформирован SWOT – анализ коммуникативных качеств персонала аэропорта, позволивший выявить сильные и слабые стороны в деятельности сотрудников предприятия с точки зрения их коммуникации с пассажирами, а также определены возможности и угрозы.

SWOT-анализ коммуникативных качеств персонала аэропорта

Сильные стороны	Слабые стороны
Высокий уровень эмоциональной устойчивости и воли	Отсутствие заинтересованности персонала в совершенствовании своих качеств и умений
Адекватность поведения в кризисных ситуациях	Отсутствие командного духа
Высокий уровень дисциплинированности и исполнительности	Отсутствие стремления к карьерному росту (повышению квалификации)
Высокий уровень профессионализма	Низкий уровень психологической компетентности
Наличие опыта	Отсутствие у персонала понимания цели своей работы
Креативность	Отсутствие опыта
Возможности	Угрозы
Рост инвестиций на обучение кадров (повышение квалификации, получение новых знаний и умений)	Нехватка квалифицированных кадров на рынке труда
Поддержка и финансирование со стороны государства (например, мероприятия, направленные на психологические аспекты персонала)	Рост затрат на обучение и повышение квалификации персонала
Рост числа социальных гарантий, премии за успешную работу	Низкий уровень социальной поддержки со стороны государства
Активное развитие новых технологий	Отсутствие конкурентной заработной платы (нежелание персонала качественно работать)
Развитие международных связей (например, стажировки)	Конкуренция на рынке труда

Из таблицы можно сделать вывод, что профессиональное развитие персонала – залог успеха и процветания аэропорта. При этом эффективность профессионального развития зависит от факторов внешней и внутренней среды. В качестве инструмента исследования данной проблемы рассмотрен метод SWOT-анализа, который отражает элементы проактивного управления профессиональным развитием. Предупреждающие действия, с одной стороны, позволяют своевременно принять решения в отношении нивелирования угроз со стороны внешней среды, а с другой – в максимальной степени учесть благоприятные тенденции внешнего окружения в целях профессионального роста персонала.

Можно выделить следующие важнейшие коммуникативные умения, которыми должны владеть сотрудники аэропорта: быстро устанавливать контакт с пассажирами, находить эффективные формы общения с ними, с коллективом в целом; регулировать межколлективные и внутриколлективные отношения, располагать к себе. [3, с.226–228]

Таким образом, отличный сотрудник аэропорта – это прежде всего хороший психолог, умеющий ненавязчиво и вместе с тем настойчиво вести пассажира к цели – решению его проблемы, из-за которой пассажир переживает.

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Российская газета. – 1997. – № 59-60;

2. Взаимодействие с клиентами: основные способы и правила. – Текст: электронный // Envybox [сайт]. – 2021. – URL: <https://envybox.io/blog/vzaimodejstvie-s-klientami/> (дата обращения: 3.01.2021);

3. Агафонов А.А. О необходимости обучения персонала и систематического повышения его квалификации / под ред. М.Н. Стефаненко. – Москва: Юрайт, 2018. – С. 226–228.

ИЗМЕНЯЕМАЯ ГЕОМЕТРИЯ ДВИГАТЕЛЯ И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА РАСХОД ТОПЛИВА И ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

Д.И. Карпенко

бакалавр

Ю.В. Соломахин

доцент, канд. техн. наук

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

В мире остается все меньше возобновляемых ресурсов, поэтому остро стоит вопрос о повышении эффективности двигателей внутреннего сгорания. Одним из способов достичь максимальной эффективности ДВС является использование современных технологий, позволяющих в реальном времени изменять геометрические характеристики двигателя, подстраиваясь под внешние условия.

Ключевые слова: *двигатель внутреннего сгорания, газораспределительный механизм, кривошипно-шатунный механизм, клапан, поршень, степень сжатия, коллектор, канал.*

VARIABLE ENGINE GEOMETRY AND ITS IMPACT ON FUEL CONSUMPTION AND ENVIRONMENTAL FRIENDLINESS

There are less and less of the renewable recourses, so it's very important to improve the efficiency of the internal combustion engines. One of the ways to make that possible is to use modern technologies which could change the engine geometry realtime, depending on the external conditions.

Keywords: *internal combustion engine, timing mechanism, crankshaft, piston, valve, compression ratio, manifold, runner.*

Энергоэффективность двигателя внутреннего сгорания – одна из наиболее актуальных проблем в наше время. Под понятием энергоэффективности понимается то, насколько эффективно используется теплота, выделяемая в результате сгорания рабочей смеси, для приведения кривошипно-шатунного механизма в движение. Чем эффективнее используется данная теплота, тем экономичнее и экологичнее (количество вредных выбросов, таких как СН, снижается за счет того, что топливовоздушная рабочая смесь сгорает в большем своем объеме, что означает снижение выбросов несгоревших остатков смеси) становится двигатель. Значит, для повышения экономичности и экологичности двигателя, необходимо повысить качество сгорания смеси.

Главным показателем энергоэффективности двигателя является тепловой коэффициент полезного действия двигателя, который представляет собой отношение количества теплоты, отведенной после совершения рабочего хода поршня, к количеству теплоты, подведенной к кривошипно-шатунному механизму, выделившейся в результате сгорания свежего заряда смеси.

Термодинамический (тепловой) коэффициент полезного действия двигателя внутреннего сгорания, работа которого основана на цикле Отто, выглядит данным образом [1]:

$$\eta_T = 1 - \varepsilon^{1-k}$$

где ε – степень сжатия двигателя внутреннего сгорания,

k – показатель адиабаты для двигателя внутреннего сгорания, являющийся постоянным.

Таким образом, мы видим зависимость коэффициента полезного действия от степени сжатия.

Для наглядности рассмотрим график зависимости КПД двигателя от степени сжатия, показанный на рис. 1.

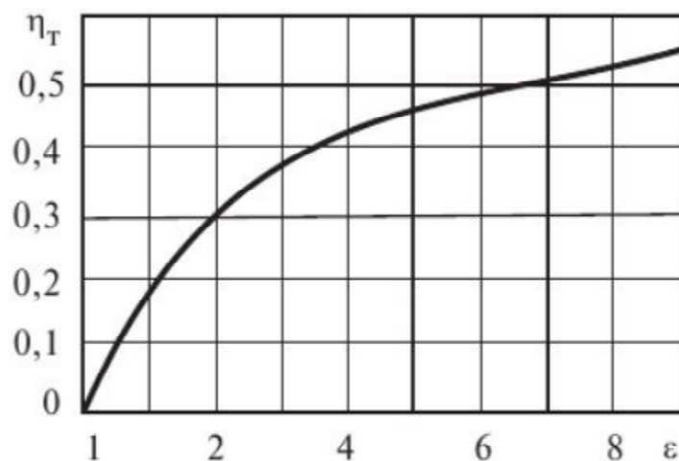


Рис. 1. Зависимость КПД ДВС, работающем по циклу Отто от степени сжатия

Но бесконечно увеличивать степень сжатия не дает такая особенность бензинового топлива, как самопроизвольное воспламенение – детонация, которая возникает при определенных оборотах и нагрузке двигателя, показатели которых снижаются при повышении степени сжатия, или снижении октанового числа бензинового топлива.

Для того, чтобы повысить эффективность двигателя, на двигателях внутреннего сгорания зачастую устанавливаются турбокомпрессоры. Двигатели, оснащенные турбокомпрессорами, за счет повышенной теплоты сгорания, а также давления внутри камеры сгорания, наиболее чувствительны к степени сжатия.

При этом, на низких оборотах двигателя, турбина крайне неэффективна за счет того, что рабочие обороты еще не достигнуты. Поэтому, низкая степень сжатия на низких оборотах двигателя, оснащенного турбонагнетателем, негативно сказывается на тепловом КПД двигателя.

Для решения данного вопроса, можно использовать систему динамического изменения геометрических параметров двигателя, а именно, степени сжатия, в основе которой лежит патент 2015137401 от 02.09.2015 [2].

Принцип работы системы с изменяемой степенью сжатия показан на рисунке 2.

Принцип работы данной системы заключается в том, что траверса (а) вращается одновременно с коленчатым валом двигателя, приводимая в действие шатуном, присоединенным к управляющей тяге (б) электроактуатора (в), который регулирует ее наклон. При переходе между степенями сжатия, актуатор сдвигает управляющую тягу, тем самым смещая траверсу, которая смещает положение шатуна вверх или вниз относительно коленчатого вала.

Таким образом, система позволяет менять степень сжатия двигателя в пределах от 8:1 до 14:1 [2].

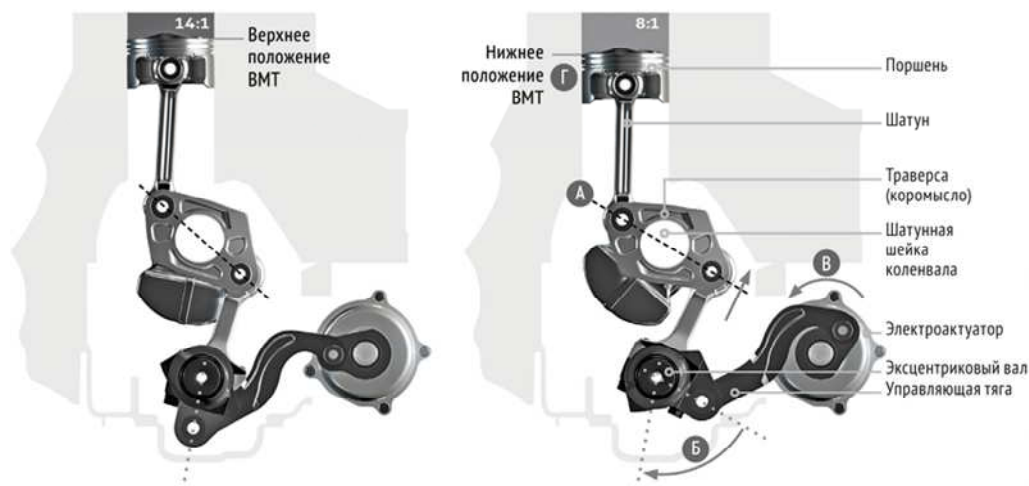


Рис. 2. Схема системы с изменяемой степенью сжатия

График изменения степеней сжатия показана на рис. 3.

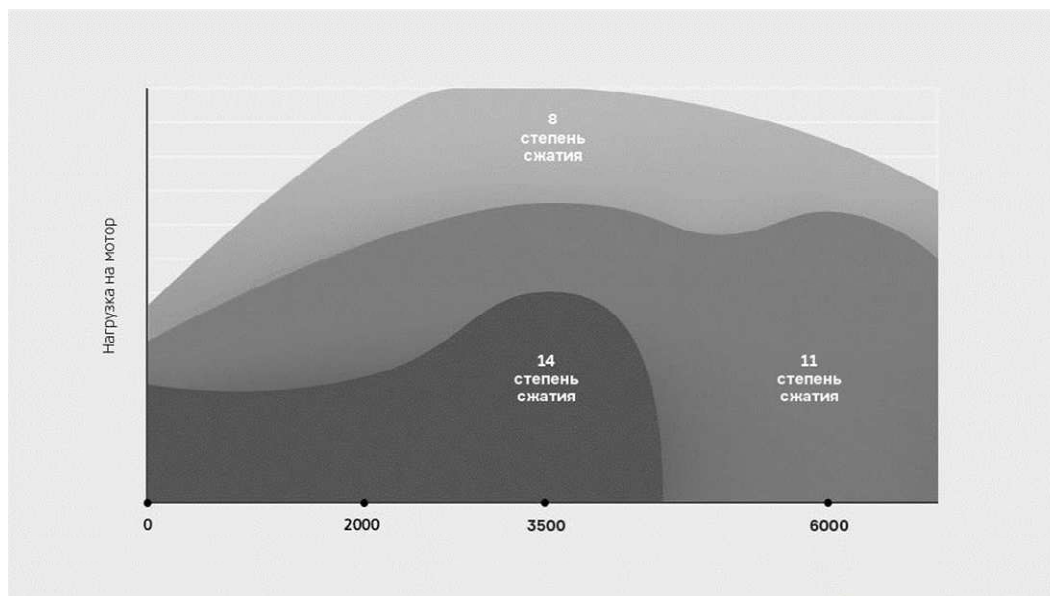


Рис. 3. Зависимость степени сжатия от нагрузки на мотор и оборотов

Получается, процесс изменения степени сжатия в двигателе внутреннего сгорания можно описать таким образом:

На низких оборотах и низкой нагрузке, степень сжатия равна 14, что обеспечивает высокую тепловую эффективность двигателя за счет высокой степени сжатия. При повышении оборотов, или нагрузки на двигатель в ход вступает турбокомпрессор, таким образом КПД двигателя повышается за счет турбокомпрессора, таким образом, энергоэффективность двигателя возрастает.

При максимальной нагрузке на двигатель, степень сжатия становится минимальной (равной 8 к 1), что позволяет, вышедшему на полную рабочую мощность, турбокомпрессору обеспечить максимальный тепловой коэффициент полезного действия двигателя без угрозы детонации топлива.

Данная система может использоваться не только для совместного использования с турбокомпрессором, но и без его использования. В случае версии двигателя с так называемым «атмосферным» исполнением, данная система может использоваться для работы в промежуточных (переходных) режимах работы двигателя, когда возникает та же угроза детонации.

Как итог, можно подвести, что система, позволяющая динамически (в реальном времени) под контролем блока управления двигателя внутреннего сгорания, изменять геометрические параметры двигателя (на примере степени сжатия), позволяет максимально эффективно использовать двигатель внутреннего сгорания.

Данная система позволяет обеспечить наибольший на данный момент тепловой коэффициент полезного действия двигателя внутреннего сгорания, основанного на цикле Отто, постоянным во всем рабочем диапазоне двигателя.

А наибольший на данный момент тепловой коэффициент полезного действия двигателя внутреннего сгорания позволяет судить об экономичности и экологичности (большее количество СН сгорает во время процесса воспламенения рабочей смеси) двигателя внутреннего сгорания.

1. [Электронный ресурс] Техническая термодинамика // Федеральное государственное бюджетное учреждение науки, Институт теплофизики им. С.С. Кутателадзе Сибирского отделения Российской академии наук [Новосибирск, 2020]. – URL: <http://www.itp.nsc.ru/msmakarov/papers/000066/000066.pdf> (дата обращения 25.04.2021)

2. [Электронный ресурс] Федеральная служба по интеллектуальной собственности российской федерации // Заявка на изобретение 2015137401 от 02.09.2015. – URL: https://viewer.rusneb.ru/ru/000224_000128_2015137401_20170306_A%20_RU?page=1&rotate=0&theme=white (дата обращения 25.04.2021)

ГИБРИДНЫЕ АВТОМОБИЛИ В НАШЕ ВРЕМЯ

В.О. Кауров

бакалавр

Ю.В. Соломахин

научный руководитель, доцент кафедры Транспортных процессов и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Для автомобильного рынка очень важно развитие. Прогресс не должен стоять на месте, все должно развиваться. Особенно это касается всех комплектующих автомобиля, главной частью из которых является двигатель. Знание автомобиля, как он работает и устроен очень важная часть. Каждый механик должен понимать и знать, как работает двигатель, и уметь его грамотно диагностировать.

Ключевые слова: гибридный двигатель, схемы взаимодействия, последовательная схема, параллельная схема, последовательно-параллельная схема, экономичность, экологичность.

HYBRID CARS IN OUR TIME

Development is very important for the automotive market. Progress should not stand still, everything should develop. This is especially true for all the components of the car, the main part of which is the engine. Knowing the car, how it works and how it works is a very important part. Every mechanic should understand and know how the engine works and be able to correctly diagnose it.

Keywords: hybrid engine, interaction circuits, serial circuit, parallel circuit, series-parallel circuit, efficiency, environmental friendliness.

В автомобильном мире прогресс развивается каждый год и не стоит на месте. Каждый день в мире изучают что-то новое и делают открытия. Тоже самое можно наблюдать и в автомобильном транспорте. Когда изобрели двигатели внутреннего сгорания, они воодушевили человека на изучение и открытия нового. И вот их время постепенно подходит к концу и на смену им идут другие. В автомобильной промышленности появляются всё более новые двигатели. Рассмотрим один из них. На замену обычному двигателю внутреннего сгорания приходят электродвигатели, которые применяются в электромобилях. В скором времени это станет новой эрой автомобильного транспорта. А пока между двумя этими двигателями в наше время есть переходная ступень от одного к другому так называемый гибридный автомобиль. Гибридный автомобиль смешал в себе множество качеств двигателя внутреннего сгорания и электродвигателя, соединив их работу в одно целое.

Первое с чем стоит разобраться это что такое этот гибридный автомобиль. Гибридный автомобиль работает на двух двигателях, электрическом и на двигателе внутреннего сгорания, который в простонародье называется бензиновым. Оба двигателя работают вместе, чтобы вращать колеса автомобиля. Эта работа приводит к меньшему сжиганию бензина и, следовательно, к лучшей топливной эффективности и расходу. Если сравнивать с обычными транспортными средствами, то гибриды предлагают лучшую мощность и топливную экономичность, поскольку они сочетают в себе преимущества высокой топливной экономичности и низкого уровня выбросов. Когда гибридные транспортные средства курсируют или тормозят, в результате возникает избыточная мощность, которая используется для зарядки аккумуляторов. Это, в свою очередь, способствует повышению топливной эффективности или продолжительности езды. Одна из первых разработок была схема, в которой каждая из силовых установок задействуется при определенных условиях. Если машина простаивает или движение происходит на малой скорости, то тогда колеса крутит электродвигатель. Для ускорения и затем поддержания скорости подключается обычный бензиновый двигатель. Затем развитие технологии гибридов привело к

тому, что на них можно увидеть несколько вариантов взаимодействия привычного ДВС и электрического двигателя. Такое взаимодействие может быть выражено несколькими способами.

Первая схема взаимодействия это последовательная. Последовательная схема напоминает электромобили, потому что движение колес происходит посредством работы электромотора. Среди гибридных автомобилей такие агрегаты широкого распространения не получили. В такой последовательности бензиновый двигатель не соединён ни с одной из осей автомобиля, а лишь только соединяется с генератором. В системе также есть батарея, которая накапливает энергию при рекуперативном торможении и повышает отдачу силовой установки при пиковых нагрузках. В теории должно быть так, что экономия топлива при такой схеме подключения должна быть выше, чем при параллельной. Во-первых, нет тяжёлой трансмиссии, на вращение которой тратится энергия, так как движения осуществляется за счёт электромотора. Во-вторых, бензиновый двигатель работает с постоянными оборотами в самом оптимальном режиме, для вращения генератора который в свою очередь заряжает аккумуляторную батарею. Но на практике оказалось, что последовательные гибриды оказались неудобными в применении из-за особенностей электродвигателей. С ростом оборотов быстро падает тяга, и автомобиль начинает трудно развивать высокую скорость. Поэтому инженерам приходится ставить мощный электромотор и большей емкости батареи, которые проще заряжать от розетки, чем маленьким генератором на борту автомобиля.

Второй по счёту идёт параллельная схема взаимодействия. Параллельный гибрид используется в большинстве современных автомобилей. В нём используется более универсальная параллельная схема. В ней и бензиновый двигатель, и электромотор связаны с колёсами автомобиля, работая как по отдельности, так и совместно друг с другом или параллельно. Первые параллельные гибриды были довольно простыми. В 1999 году, в ответ на Toyota Prius, Honda внедрила гибридную систему Integrated Motor Assist сокращенно ИМА в модели Insight, а затем в модели Civic, Accord, Fit, Jazz и других. Электромотор в ней был электрическим вспомогателем, а не полноценной силовой установкой. Такие гибриды не могли ездить на чистой электротяге, как и заряжать батарею от двигателя во время езды. Электрические киловатты просто добавлялись к бензиновым лошадиным силам, когда нужна дополнительная мощность, (при трогании с места, ускорении) позволяя меньше крутить двигатель и тем самым экономить топливо. А батарея заряжалась в основном от рекуперации при торможении. Новые параллельные гибриды нашего века ушли далеко вперёд. Honda уже активно внедряет в новые модели автомобилей силовую установку Intelligent Multi-Mode Drive сокращённо i-MMD, которая в городской езде работает по последовательной гибридной схеме. На небольшой скорости бензиновый двигатель отключен от ведущих колёс, и движения автомобиля происходит только за счёт электромотора. С ростом скорости автомобиля на дороге он вновь превращается в параллельный гибрид, подключая бензиновый двигатель. Такая система уже используется на новых поколениях Odyssey, Accord и CR-V.

Третий способ взаимодействия это последовательно-параллельная схема. В девяностые годы компания Toyota придумала оригинальный силовой агрегат. Это был объединяющий в себе последовательную и параллельную схемы. Этот силовой агрегат был основой революционного хэтчбека Toyota Prius. Первого в мире серийного гибрида. Силовая установка Приуса состояла из бензинового двигателя и сразу включал в себя два электромотора, а также планетарный редуктор, соединяющий их между собой. На старте работает только тяговый электродвигатель, при необходимости подключается бензиновый, который запускает первый электродвигатель. В этой схеме инженерам удалось совместить сразу всё что было необходимо для создания нового подхода к силовым установкам. Это было, во-первых, эффективное накопление электроэнергии при торможении, ехать только на бензине или только на электричестве, а также задействовать оба источника энергии вместе. К тому же при этом заряжать батарею от бензинового двигателя, когда автомобиль стоит на месте. На сегодняшний день выпускается уже четвёртое поколение такого гибридного силового агрегата. Под фирменным названием Hybrid Synergy Drive сокращенно HSD. Его теперь устанавливают не только в Prius, но и в остальные гибриды Toyota и Lexus.

Поговорим об основных преимуществах гибридных автомобилей, которые приведены в табл. 1.

Преимущества гибридных автомобилей

Преимущества	Описание преимущества
Более чистые выбросы	За счет использования электрического и бензинового двигателя в паре, значительно уменьшились выбросы выхлопных газов
Сжигание меньшего количества топлива	Благодаря использованию электродвигателя в гибридном автомобиле для поддержки основного бензинового, проявляется меньшая зависимость к топливу
Тихая работа двигателя	
Меньший бензиновый двигатель	В гибридных автомобилях применяется меньший по размерам и объёму бензиновый двигатель, за счёт вспомогательного мощного электродвигателя
Рекуперативное торможение	Каждый раз, когда гибридный автомобиль тормозит, электрический генератор вырабатывает электричество и заряжает аккумуляторную батарею.

Теперь поговорим об основных недостатках, которые приведены в табл. 2.

Недостатки гибридных автомобилей

Недостатки	Описание недостатков
Высокая начальная стоимость	При прочих равных условиях гибрид может стоить существенно дороже машины с традиционным двигателем, причём разница может колебаться от существенных 25% до почти невероятных 50% Хотя автомобильные компании пытаются преодолеть разрыв в ценах между обычным автомобилем и гибридом, гибриды продолжают требовать более высоких затрат.
Сложности в процессе ремонта и обслуживания из-за высоких цен.	С некоторыми механическими частями в автомобилях и с двумя комплектами двигателей, приводящих в действие гибриды, техническое обслуживание имеет свои недостатки. Кроме того, не все механики обучены ремонту гибридного автомобиля
Более низкая производительность	Поскольку основным мотивом гибридного автомобиля является уменьшение расхода топлива и дальность прохождения расстояний, мощность или ускорение могут отставать от обычного автомобиля с двигателем внутреннего сгорания.
Недолговечность аккумуляторной батареи.	Самое неприятное, что практически нереально заменить в аккумуляторе только повреждённые ячейки, покупать нужно весь узел в сборе. Если же оставить рабочим только ДВС, машина сразу потеряет все свои преимущества, в том числе и касающиеся ходовых характеристик

Если вы сравните гибридный автомобиль с обычным бензиновым, то увидите, что оба они одинаково эффективны. В то время как бензиновый автомобиль имеет больший двигатель, гибридный автомобиль имеет меньший двигатель. Обычные автомобили имеют достаточно много мощности, чтобы достичь требуемой скорости в необходимый промежуток времени. В гибридном автомобиле, поскольку двигатель меньше, он более эффективен, поскольку ему помогает мощный электромотор. Топливо, для гибридных автомобилей требуется меньше, чем для обычного двигателя внутреннего сгорания. Поскольку автомобилям с бензиновым двигателем требуется больше топлива на больших скоростях, когда они совершают быстрый набор мощности. Даже если машина не движется, то бензиновый двигатель постоянно работает в отличие от гибрида. В это время двигатель также использует топливо. Если оба автомобиля движутся одинаково, то автомобиль с бензиновым двигателем будет использовать всю свою единую мощность для управления автомобилем. Гибридный автомобиль также будет нуждаться в той же выходной мощности, чтобы управлять автомобилем. Но, поскольку он меньше, он дает мень-

шую силу, чем обычный ДВС. В этот момент в игру вступает электрический двигатель. Он обеспечивают оставшуюся часть энергии от батареи, чтобы компенсировать баланс мощности.

Если сравнивать гибрид с электрокаром, то гибридные автомобили по сравнению с электрокарами имеют больший запас хода, а также являются универсальными, если смотреть для повседневной эксплуатации. Гибрид не требует зарядки от электросети и заправляются простым бензином. После сжигания топлива часть энергии накапливается в аккумуляторе, от которого приводится в действие электродвигатель. Дополнительным источником питания для заряда аккумулятора выступает рекуперация, торможение, то есть преобразование кинетической энергии движущегося авто в электричество. Хотя гибридные автомобили и демонстрируют высокие показатели экономичности в городском режиме езды, где постоянные остановки, работа в режиме холостого хода, движение на малых оборотах и скоростях, на трассе эффективность гибридных автомобилей не так заметна. Из-за того, что в основе работы гибридного автомобиля лежит определенное распределение нагрузок между агрегатом и двигателем. Для поддержания высокой скорости гибриду приходилось отдавать основную нагрузку именно на бензиновый двигатель, в результате чего расход топлива закономерно возрастает, но всё же меньше чем у обычных автомобилей без дополнительных силовых установок.

Таким образом, в данный момент времени, гибридный автомобиль является лучшим транспортным средством, по сравнению с двигателями внутреннего сгорания и электродвигателями. Гибрид смешал все плюсы данных двигателей, сделав его универсальным. Данный автомобиль имеет сниженный расход топлива, огромный запас прохождения расстояний, в отличие от электромобилей. Он более экологичный, так как идет значительное снижение выбросов в атмосферу. Гибридный автомобиль стал лучшим решением в данный промежуток времени.

-
1. Как устроены гибридные автомобили – URL: <https://www.drive.ru/technic/4efb336400f11713001e4df5.html>
 2. Гибридные автомобили. –URL: <https://sferacar.ru/blog/gibridnye-avtomobili>
 3. Конструктивные схемы автомобилей с гибридными силовыми. – URL: <http://window.edu.ru/catalog/pdf2txt/749/78749/59531>

Рубрика: Управление предприятиями. Организация производства, торговли и транспорта
УДК 65

АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ОКАЗАНИЯ НЕАВИАЦИОННЫХ УСЛУГ В АЭРОПОРТУ

К.В. Кириллова
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В настоящее время деятельность неавиационной направленности является одним из видов коммерческой деятельности аэропортов, которая повышает качество обслуживания клиентов и удовлетворение их потребностей.

Ключевые слова: *неавиационные услуги, анализ неимеется авиационных торые услуг, аэропорты неавиационных зарубежья, такой неавиационные услуги аэропортах аэропортах аэропорт зарубежья.*

ANALYSIS OF FOREIGN EXPERIENCE IN PROVIDING NON-AVIATION SERVICES AT THE AIRPORT

The crazy continuous доходов growth of international air crazy travel and оставляет fierce competition betакже tween деловых different airports has огромное prompted the узровые Airports Council примере International(внимательно ACI) General зарубежного Assembly to прибыли recognize that неавиационные airport экскурсии services are “vital in также their own упаковке right” (Airports предоставлению Council дела International, 2004).

Keywords: *ванкувере non-aviation services, обцим analysis of родумелям non-aviation services, имеется foreign примере airports, non-aviation предоставлению services at каждый foreign airports.*

Природа аэропортовых услуг, где взаимодействуют многие культуры и национальности, еще больше усложняет измерение удовлетворенности пассажиров и оценку качества обслуживания в аэропортах, поскольку клиенты из разных стран происхождения, как правило, по-разному оценивают одно и то же качество обслуживания, которое они получают.

Объект исследования: неавиационные услуги.

Предмет: оказание неавиационных услуг в аэропортах за рубежом.

Цель работы заключается в анализе зарубежного опыта оказания неавиационных услуг в аэропорту.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Проанализировать требования к оказанию неавиационных услуг.
2. Выполнить анализ зарубежного опыта оказания неавиационных услуг в аэропорту.

Аэропорт представляет собой комплекс инженерных сооружений и оборудования для обслуживания пассажиров. Во время нахождения пассажира в аэропорту ему предоставляются авиационные услуги и неавиационные, которые он получает в разных зонах.

Так, авиационные услуги оказываются в зонах:

- а) предварительного ожидания,
- б) с пунктами регистрации пассажиров,
- с) специального досмотра пассажиров;

неавиационные:

- а) информации и распределения;
- б) ожидания, или «стерильная зона».

Неавиационная деятельность аэропортов является ключевой деятельностью по развитию наземных услуг, предоставляемых пассажирам на территории аэропортов. Аэропорт как самостоятельный субъект оставляет за собой право осуществлять любые неавиационные виды деятельности на коммерческой основе, что, с одной стороны, способствует максимизации прибыли аэропорта, с другой стороны, развитая коммерческая инфраструктура повышает качество аэропорта и уровень удовлетворенности пассажиров.

Любая организация осуществляет свою деятельность согласно требованиям законодательства, аэропорт не является исключением, так существуют общие требования к арендаторам предоставляющих услуги в аэропортах. Требования к арендаторам, оказывающим основные виды неавиационных услуг, делятся на: требования общего и специального (дополнительного) характера.

К общим относится: требования к режиму рабочего времени, требования к персоналу, требования к авиационной безопасности, противопожарной безопасности, санитарно-гигиеническому содержанию помещений.

К специальным относится: требования к предприятиям общественного питания, требования к предоставлению услуг по упаковке багажа, требования к оператору такси, требования к арендаторам, оказывающим основные виды розничной торговли.

Таким образом, требования к оказанию неавиационных услуг в основном не являются специфическими, требования предъявляются точно такие же, как и к другим предприятиям не связанных с авиацией. За исключением только предприятия на территории аэропорта, которые направлены на безопасность по отношению к авиационной деятельности.

На сегодняшний день неавиационная деятельность является одним из видов доходов аэропорта. Так на примере годового отчета за 2019 год (в 2020 году резко упали показатели из-за пандемии) международного аэропорта «Шереметьево» (АО «МАШ») представлена структура выручки аэропортов от неавиационной деятельности на рис. [3].

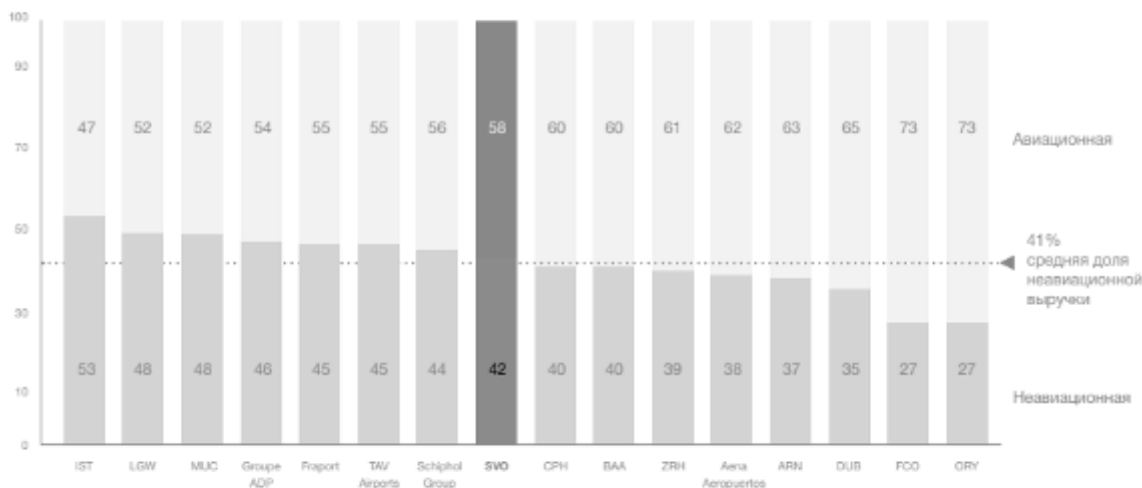


Рис. Структура выручки аэропортов (%)

Из анализа структуры доходов от неавиационной деятельности больший доход получают аэропорты: Стамбул (Стамбул, Турция), Гатвик (Лондон), Мюнхен (Германия), который составляет почти 50%. Доля неавиационных доходов АО «МАШ» в 2019 году составила около 42%, что соответствует среднему значению данного показателя среди ведущих аэропортов мира, таких как Схипхол (Амстердам, Нидерланды), Каструп (Копенгаген, Дания), Клотен (Цюрих, Швейцария) и других.

Все аэропорты мира имеют ряд обязательных услуг, которые должны оказываться на территории аэропорта (услуги: общепита, комнаты матери и ребенка, комнаты отдыха, туалетных комнат, информации и др.). Все эти услуги оказываются везде примерно одинаково, поэтому рассмотрим необычные услуги встречающихся в аэропортах.

Каждый из аэропортов славится своими необычными для аэропорта неавиационными услугами, так например, в аэропорту «Tempelhof» (Берлин) работает увеселительное заведение «La Ve en Rose». В нем постоянно проходят представления в стиле эстрадного кабаре. Рядом находится «Волшебный бар», напоминающий замок в Диснейленде. Его бармены уверяют всех, что владеют магией.

Также огромную роль в успешности коммерческой деятельности играет разнообразие неавиационных услуг, так например, в европейских аэропортах транзитным пассажирам предлагают полюбоваться городскими или сельскими видами Голландии во время экскурсии на микроавтобусах. Не желающие покидать аэропорт могут позагорать в солярии, поправить фигуру в фитнес-центре, поиграть в гольф-центре, испытать свою удачу в казино [4].

В международном аэропорту Абу-Даби (ОАЭ) для транзитных пассажиров в 500 м от аэропорта открыт гольф-клуб, где можно скоротать свободное время перед вылетом. В Мюнхенском аэропорту появился первый аэропортовый ресторан с собственной пивоварней, где можно дегустировать свежеприготовленный напиток с 10 ч утра до 1 ч ночи, а Сиднейский аэропорт предоставляет помещение для любителей караоке [1].

Во Франкфурт-на-Майне «аэропорт Frankfurt» каждый терминал имеет свои неповторимые услуги. Так, в терминале № 1 работают дискотека, кегельбан, игровые автоматы, кинозалы. В терминале № 2 расположена сцена, где выступают местные группы. Можно посетить выставку старых самолетов или присоединиться к экскурсии по аэропорту или вокруг аэропорта по монорельсовой дороге.

Токийский аэропорт «Narita» отличается обилием электроники. В аэропорту можно наблюдать огромное количество компьютерных игр для детей, компьютерных и аудиовизуальные программы для взрослых. Кроме того, любознательным пассажирам предлагается прогулка в расположенный поблизости ботанический сад и музей авиации [2].

Немаловажным для пассажиров является вопрос о том, как удобнее добираться до аэропорта. В этом смысле многие аэропорты работают в тесном сотрудничестве с железными дорогами. Как известно, перелет начинается не с аэропорта. Порой, чтобы добраться до него,

пассажиру приходится тратить вдвое больше времени, чем на сам перелет. Чтобы решить эту проблему, аэропорты сотрудничают с железнодорожными службами.

Так, организована доставка авиапассажиров в аэропорту «Schiphol». Он соединен с Амстердамом высокоскоростной линией. Такие линии есть и в аэропортах Сингапура, Манчестера и Франкфурта. Во Франкфурте, например, поезд «Intercity» останавливается непосредственно в аэропорту. Из Лондона до аэропорта «Nitrow» курсирует специальный поезд «King Cross». Время в пути – 30 мин. Пассажиры, прилетевшие в аэропорт Цюриха или Женевы, могут спуститься на эскалаторе к терминалу, соединенному с железнодорожным вокзалом, и быстро уехать на сверхскоростном поезде в нужный город.

В американских салонах «Adviral Club» имеется душ, что позволяет сильно спешащим бизнесменам, не заезжая в отель, сразу отправиться по делам или на работу. «British Airways» предлагает душ и массаж в рекреационном центре отеля «Forte Crast». В Ванкувере в салонах «Air Canada» пассажиров ждет офисный центр с компьютерами и выходом в Интернет. В южно-корейском международном аэропорту пассажирам разрешается бесплатно пользоваться интернет-сайтами, отправлять электронную почту.

Компания «Iberia» в помощь путешественникам создала специальную службу, сотрудники которой помогают пассажирам ориентироваться в аэропорту и готовы исполнить их небольшие поручения (для отличия эти служащие носят яркие красные куртки). Если кто-то забыл важный документ, обслуживающий консьерж разыщет его и доставит. Возникла необходимость купить цветы — с такой просьбой также можно обратиться к представителю этой службы [5].

Расширяются услуги и в аэропортах для пассажиров первого и бизнес-класса в крупнейших аэропортах мира есть комнаты для отдыха, залы ожидания и бизнес-центры. Например, в Руасси имеется комфортабельный салон на 60 пассажиров, открытый авиакомпанией «Lufthansa» для своих туристов. Некоторые авиакомпании из-за тесноты в аэропортах организуют совместные салоны, в которых общими усилиями предоставляют в распоряжение путешествующих деловых людей различное оборудование (факсы, телефоны, компьютеры) и кушетки для отдыха. Аэропорт Франкфурта-на-Майне предлагает очень широкий набор услуг: душевые, помощь стоматолога, культовые помещения для протестантов, католиков, иудеев или мусульман, дискотека «Дориан Грей», боулинг-зал, большое количество магазинов, лавочек, бутиков и др.

Если рейс задерживается — клиента предупредят заранее, пока он не успел выехать из дома. Как уже известно, авиакомпании очень внимательно относятся к авиапассажирам с детьми. Например, в лондонском аэропорту Хитроу авиакомпания «British Airways» открыла собственные ясли, где опытные няни присматривают за ребенком, если родителям необходимо отлучиться по делам. В аэропорту Сиднея для детей работает специальный зал с развивающими играми, книгами, кубиками «Лего» и клоунами.

Таким образом, неавиационные услуги не только улучшают имидж аэропорта, но и могут приносить доходы, иногда даже эти доходы превышают доходы от авиационной деятельности, поэтому аэропорты – довольно выгодная торговая территория, поскольку большая часть пассажиров находятся в режиме ожидания рейса и имеют возможность воспользоваться неавиационными услугами.

1. Костромина, Е. В. Управление экономикой авиакомпании. – Москва: Авиабизнес, 2018. – 410 с.

2. Махитько В. П., Захарова И. В. Введение в специальность «Организация аэропортовой деятельности»: учебное пособие. – Ульяновск: УИ ГА, 2017. – 108 с.

3. Об аэропорте «Международный аэропорт Шереметьево»: [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.svo.aero/ru/main>

4. Савин М. В. Особенности и оценка деятельности зарубежных аэропортовых комплексов на примере Западной Европы и США // Образование и наука в современных условиях: материалы VI МНПК / ред.: О. Н. Широков и др. – Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. – № 1 (6). – С. 368–375.

5. Неавиационная деятельность зарубежных аэропортов. Анализ деятельности международных аэропортов [Электронный ресурс]. – URL: <http://old.moluch.ru>

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБЫ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОК»

Е.В. Кирсанова

бакалавр

Л.Ю. Фалько

канд. техн. наук, доцент кафедры дизайна и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассматривается деятельность агентов службы организации авиационных перевозок, как важного звена при обслуживании пассажиров в аэропорту. Представлен анализ деятельности службы организации авиационных перевозок. На основе полученных результатов исследования предложены рекомендации для совершенствования обслуживания.

Ключевые слова: аэропорт, служба организации авиационных перевозок, обслуживание пассажиров, удовлетворенность пассажиров.

ANALYSIS OF THE ACTIVITIES OF THE AIR TRANSPORTATION ORGANIZATION SERVICE OF JSC "VLADIVOSTOK INTERNATIONAL AIRPORT"

The article examines the activities of agents of the organization of air transportation, as an important link in servicing passengers at the airport. The analysis of the activities of the air transportation organization service is presented. On the basis of the results of the study, recommendations are proposed for improving the service.

Keywords: airport, air transportation service, passenger service, passenger satisfaction.

Актуальность темы обуславливается тем, что транспортная сфера является основной отраслью в экономике любого государства. Особо важное место среди видов транспорта занимает воздушный транспорт. В условиях рыночной экономики качество обслуживания является ключевым фактором конкурентоспособности любого авиапредприятия. В аэропортах одной из первых служб, с которой встречается пассажир, является служба организации авиационных перевозок. Именно обслуживание агентов СОАП создает первое впечатление и общий настрой пассажиров.

Объектом исследования выступает сервисная деятельность. Предметом – анализ сервисной деятельности аэропорта.

Цель исследования – совершенствование сервисной деятельности аэропорта.

Исходя из поставленной цели, задачами работы являются:

- анализ деятельности службы организации авиационных перевозок;
- разработка рекомендаций по совершенствованию процесса обслуживания авиапассажиров.

В работе использованы аксиологический научный подход и социологический метод исследования (опрос в форме анкетирования).

Служба организации авиаперевозок является структурным подразделением АО «Мав» и создана с целью обслуживания пассажиров, обработки багажа, почтовых отправлений и грузов, перевозимых воздушным транспортом.

В своей деятельности СОАП руководствуется организационно-правовыми документами, которые представлены в положении о СОАП.

Целью СОАП является качественное и своевременное обслуживание пассажиров и багажа при выполнении внутренних и международных перевозок [1].

Основные задачи СОАП:

- осуществление аэропортовой деятельности, направленной на организацию обслуживания пассажиров и обработки багажа при выполнении внутренних и международных воздушных перевозок;

- обеспечение высокого уровня обслуживания пассажиров, сохранности и своевременной доставки багажа, обеспечение качественного оказания обязательных и рекомендуемых услуг клиентам аэропорта Владивосток;

- соблюдение требований безопасности полетов и авиационной безопасности в части, касающейся СОАП;

- своевременное выполнение технологических операций в соответствии с технологическим графиком обслуживания воздушных судов;

- недопущение задержек вылетов рейсов по вине сотрудников СОАП и АО «МАВ» в целом;

- оптимизация производственного процесса.

Агент по организации обслуживания пассажиров относится к категории служащих службы организации авиационных перевозок [3].

Основной целью деятельности агентов является качественное и своевременное обслуживание пассажиров.

К задачам агента по ООП на всех этапах деятельности относятся:

- Регистрация пассажиров;

- Оформление багажа;

- Контроль посадки пассажиров на борт ВС.

Ключевыми качествами обслуживания сотрудников СОАП являются:

- Внимательность и точность при оформлении перевозочной документации, внесение данных в систему регистрации;

- Эффективность в решении задач;

- Эффективность общения с людьми, вежливость, доброжелательность;

- Соответствие обслуживания средним временным стандартам;

- Внешний вид [2].

Служба организации авиационных перевозок является главной составляющей наземного обслуживания пассажиров, их сфера деятельности не только регистрацию на рейс и оформление багажа, но и обслуживание в терминалах и на перроне, а также проводы улетающих пассажиров и встречу тех, кто прилетел. Они должны быть внимательными, вежливыми и коммуникабельными. Ведь служба организации пассажирских перевозок – это лицо аэропорта.

С целью анализа деятельности агентов ООП по обслуживанию авиапассажиров проведено исследование среди пассажиров АО «МАВ». Исследование проходило в формате онлайн – анкетирования, котором приняло участие 100 человек. Из них 63% – женщины и 37% – мужчины.

Первый вопрос был связан с частотой пользования услугами аэропорта за последний год (рис. 1). на данный вопрос большинство респондентов (54%) ответили, что они пользовались услугами 1–2 раза за год, 28% воспользовались услугами аэропорта 3–4 раза, а 15% – 5 и более раз. Лишь 3% не были в аэропорту за последний год. это значит, что данные анкетирования будут актуальны по времени.

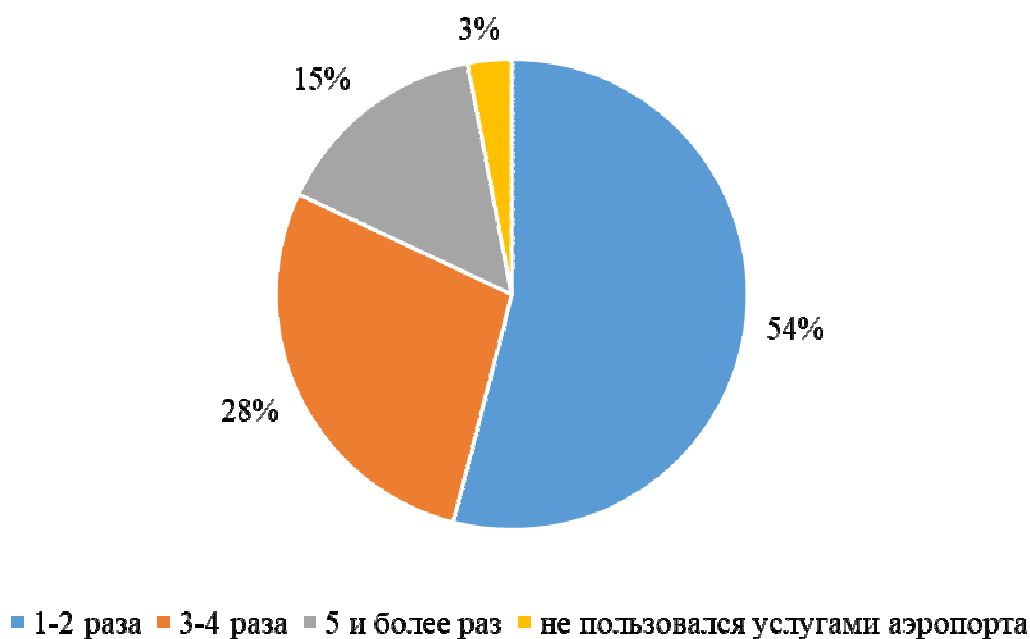


Рис. 1. Частота пользования услугами аэропорта

Следующий вопрос был направлен на оценку пассажирами времени нахождения в очереди (рис. 2). 37% респондентов ответили, что время ожидания среднее, а 33% оценили время ожидания регистрации как длительное. Только для 26% респондентов очередь движется быстро, а 4% вовсе не стоят в очереди на регистрацию. Методом включенного наблюдения установлено, что длинные очереди на стойках регистрации чаще всего возникают в середине регистрации, в начале и в конце – очередь почти не успевает образоваться.

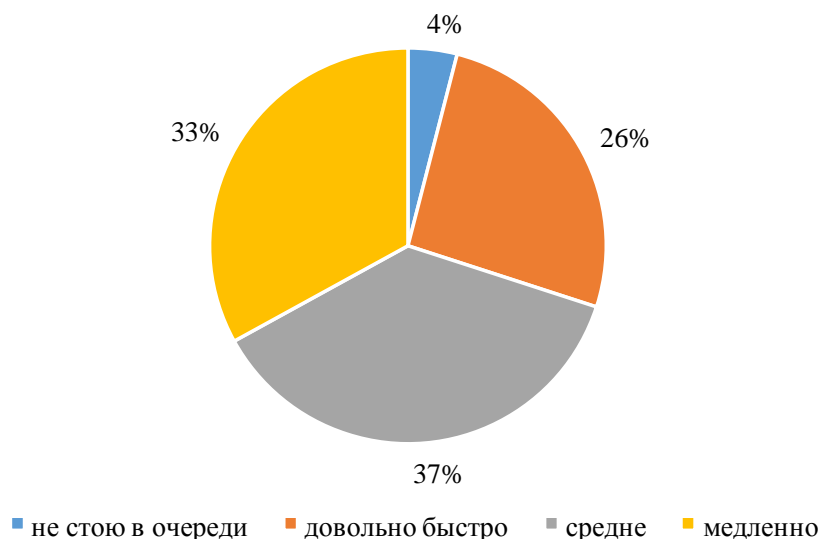


Рис. 2. Оценка времени ожидания регистрации в очереди

Далее было предложено оценить скорость работы агента при регистрации и сдачи багажа по шкале от 1 балла (плохо) до 5 баллов (отлично) (рис. 3). Почти половина респондентов оценили этот критерий положительно: на 5баллов (27,8%) и 4балла (18,5%); 38,9% оценили за 3 балла и 14,2% поставили оценку 2 балла. Среднее время обслуживания одного пассажира составляет 1,5–2 минуты, время может увеличиваться из-за медленной работы системы бронирования или при возникновении у пассажиров вопросов, касающихся предстоящего полета.

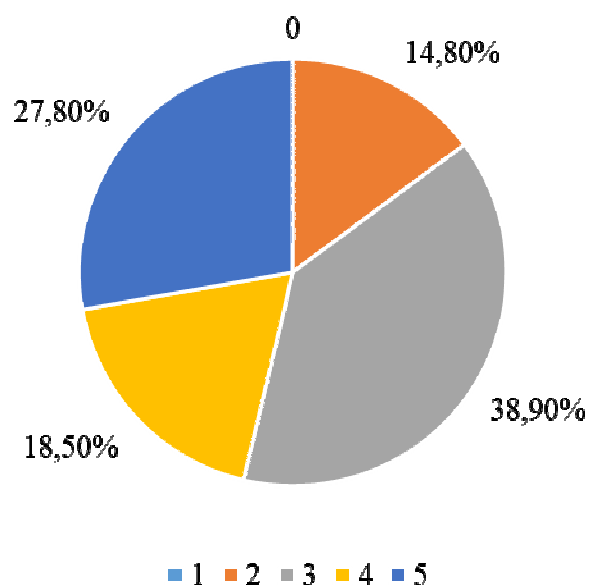


Рис. 3. Оценка скорости работы агентов при регистрации

Вежливость является одним из ключевых качеств обслуживания сотрудниками, однако больше половины респондентов оценили этот критерий на 3 (33,3%) и 2 (27,8), что говорит о несоблюдении сотрудниками Корпоративного стандарта обслуживания пассажиров АО «МАВ» (рис. 4).

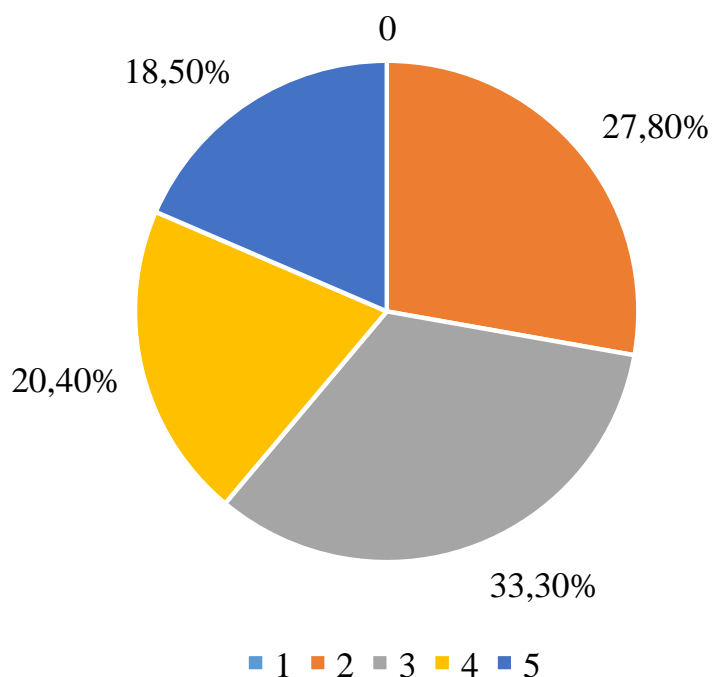


Рис. 4. Оценка вежливости агентов

Респондентам предлагалось оценить компетентность агентов в процессе обслуживания. Оценку отлично поставили 29,6% пассажиров, оценку «хорошо» 4 – 27,8% (рис. 5). Некомпетентными агентов ООП назвали всего 7,4%. То есть сотрудники имеют достаточный уровень квалификации, чтобы справляться с поставленными задачами.

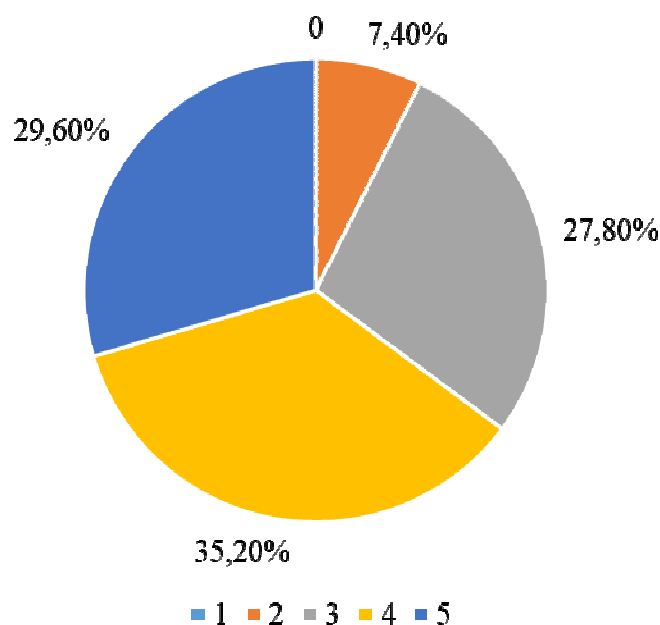


Рис. 5. Оценка компетентности агентов

Анализ проблем, с которыми сталкивались респонденты на стойке регистрации / сдачи багажа и при прохождении посадки показал, что у большинства ответивших не возникало никаких проблем, или возможно, они не предавали этому большое значение. Однако 26% респондентов столкнулись с грубостью агентов и нежеланием отвечать на вопросы, что говорит об отсутствии вежливости и стрессоустойчивости сотрудников.

Проведенное исследование и личные наблюдения позволили выявить некоторые проблемы в деятельности службы организации авиационных перевозок:

Увеличенное время обслуживания пассажиров по сравнению с нормативами, ввиду медленной работы технического оборудования;

Грубость, отсутствие стрессоустойчивости и коммуникабельности сотрудников в процессе общения с пассажирами;

Для устранения данных проблем предлагается:

Замена технического оборудования на стойках регистрации и на стойках посадки, а также обновление систем бронирования, для ускорения обслуживания пассажиров;

Введение на постоянной основе тренингов, направленных на развитие коммуникабельности, стрессоустойчивости и других личных качеств, направленных на повышение качества обслуживания пассажиров.

1. Основы аэропортовой деятельности и обеспечения полётов: учеб. пособие / сост. Л. Б. Бажов. – Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2011. – 80 с.

2. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (с изменениями на 15.02.2016г.) [Электронный ресурс]: [Приказ Минтранса России от 28.06.2007г. №82: ФАП от 28.06.2007: зарегистрировано в Минюсте РФ 27.09.2007 №10186] // ИС «Техэксперт: Интранет.Авиатор». – URL: локальный <http://ntb-n/docs/d?nd=902051162>.

3. Черкашин Д. С. Теоретические основы деятельности аэропортовых предприятий: учеб. пособие. – Хабаровск: ДВГУПС, 2013. –126 с.

СИСТЕМА АУТЕНТИФИКАЦИИ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

М.В. Ключман, И.А. Пяткова
бакалавры
И.А. Белоус
канд. физ.-мат. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Данная статья описывает макет систему для внедрения в транспортное средство, которая повысит общую безопасность на дороге и защищённость самого авто от влозмицков. Система состоит из двух этапов аутентификации. Первый – идентификация человека по биометрическим данным, а второй это предоставление владельцем id-карты удостоверяющей личность в считыватель. Так же предполагается наличие системы датчиков для контроля состояния авто. В статье мы затрагиваем актуальность нашей разработки и раскрываем структуру предполагаемой системы.

Ключевые слова: умная система, автомобиль, безопасность, доступ, аунтефикация, электронный замок, блокировка автомобиля.

VEHICLE DRIVER AUTHENTICATION SYSTEM

This article is a mock-up of a system for implementation in a vehicle, which supports overall road safety and the protection of the car itself from tellers. The system consists of two stages of authentication. The first is the identification of a person by biometric data, and the second is the provision of identification by the owner of the id-card to the reader. The presence of a system of sensors for monitoring the state of the car is also a condition. In the article, we focus on the relevance of our developments.

Keywords: smart system, car, security, access, authentication, electronic lock, car lock.

Введение

С каждым годом вождение автомобиля становится всё безопаснее и безопаснее, о чём говорит статистика смертности при ДТП согласно Госавтоинспекции РФ (Рисунок 1). Этому способствует, как действия ГИБДД России, так и постоянно повышающиеся требования к оснащению транспортного средства. [1]

Данная тенденция имеет стремление к идеалу – абсолютно безопасному вождению, без ДТП и различных опасных ситуаций на дороге. Однако, реальность такова, что на данный момент существуют различные правонарушения, которые зачастую приводят к плачевным последствиям. Наша разработка направлена на одно из них. Вождение без прав – одна из самых распространённых причин происшествий на дороге. Так, за 2016–2017 годы было поймано 82500 тысячи человек, кто дважды или более раз нарушал этот закон, а так же поймали 7500 тысяч человек за езду без прав пять или более раз. Основываясь на этих данных, мы решили разработать протатип удобной и безопасной среды для управления транспортным средством [1].

Перед собой мы ставили три важные задачи:

Первая – это уменьшение количества незаконных управлений транспортным средством.

Вторая – снижение количества угонов транспортного средства.

Третья – систематизация информации о транспортном средстве.

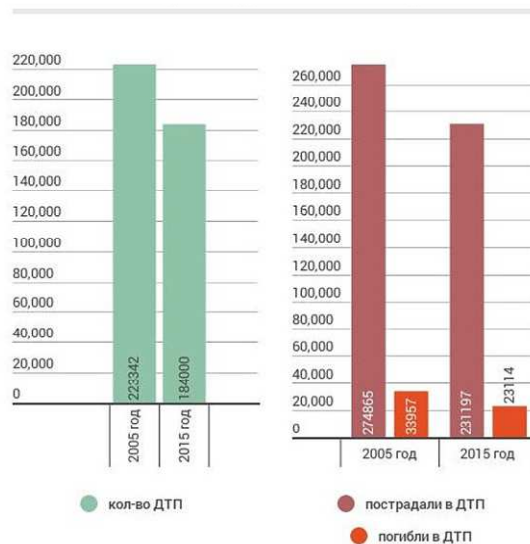


Рис.1. График ДТП

Описание разработки

Наша разработка представляет собой систему устройств, встроенных в автомобиль и связанных между собой. Предполагается, что будет устройство, способное считывать ID карту водителя, идентифицировать управляющего транспортным средством, а также собирать статистические данные об автомобиле. Система состоит из:

1. ID карта – документ, удостоверяющий личность, в том числе в электронных системах разных уровней и назначений, обычно выполненный в формате пластиковой карты.
2. Считыватель ID карт – устройство, считывающее данные с ID карты путем сканирования QR-кода или идентификационного чипа.

Система идентификации водителя – это система датчиков способная считывать биометрическую информацию человека и идентифицировать его личность, путем сканирования отпечатков пальцев, сетчатки глаза или объемно-пространственной формы лица.

Система анализа состояния автомобиля – группа стандартных датчиков, отслеживающих состояние автомобиля, таких как датчики температуры или датчик определения местоположения (геолокация). Возможно применение уже существующих систем датчиков.

Таким образом разрабатываемая нами система будет предоставлять доступ к транспортному средству в два этапа:

1. Считывание биометрических показателей, в упрощенном случае отпечатков пальца.
2. Предоставление ID карты.

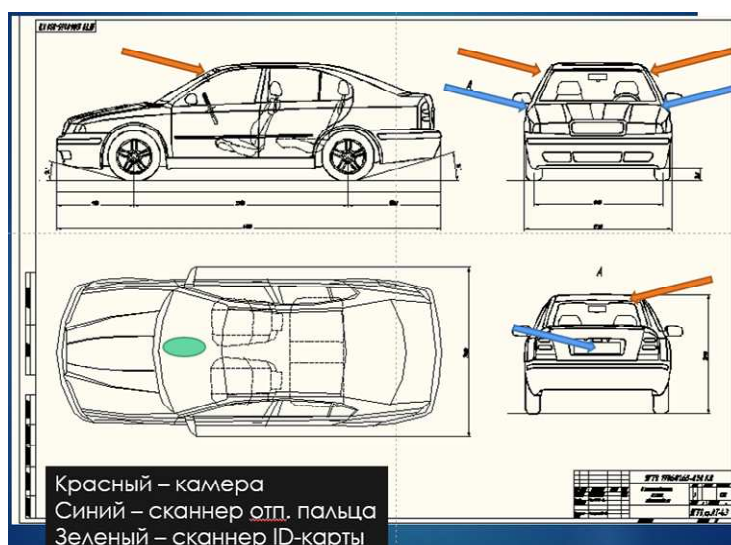


Рис. 2. Местонахождение элементов системы

Конечно не любой пользователь сможет проникнуть в ваше транспортное средство, так как идентификационная карта предполагает одного владельца (или несколько в случаях семейного доступа к тс), поэтому, как только пользователь сядет в автомобиль и предоставит свои данные (рис. 2), система проверит, входит ли этот человек в список лиц, разрешенных к управлению данным ТС. Поэтому пятой составляющей нашей системы будет являться некоторое хранилище базы данных, встроенное в автомобиль.

В любом случае, если нарушитель получит доступ к ID-карте, то получить доступ к транспортному средству система ему не позволит, так как в базе нет документов, позволяющих разблокировать ТС. Поэтому, даже если он и откроет дверь автомобиля, система электронных замков и датчиков не позволит ему завести автомобиль.

Анализ рынка

Анализируя рынок, мы не нашли полный аналог нашей разработке, а только системы включающие некоторые элементы нашего устройства.

Первой из таких систем является «ГЛОНАСС». Это спутниковая система навигации, разработанная в России, служащая для ориентирования на местности. С помощью навигационных приборов можно построить оптимальный маршрут с учетом трафика на дорогах, пробок, загруженности, а также других факторов, позволяя вам более комфортно преодолеть расстояние.

Далее Smart Fingerprint Authentication от Hyundai, благодаря ей, можно будет открывать и заводить автомобиль без ключа, Похожей системой будет оснащаться новый land cruiser 300, но не для безопасности, а больше для удобства (будут активировать настройки кресел, руля, установленные лично вами) [2]

Следующая система от Apple: водителю достаточно будет подойти к транспортному средству для того, чтобы внешние данные его лица были считаны датчиками, прежде чем открыть дверь и войти внутрь. [3]

Также еще одна русская разработка – алкозамок: прибор, не допускающий пуск двигателя автомобиля без предварительного прохождения проверки состояния водителя через алкотестер. В случае если концентрация паров этилового спирта в выдыхаемом воздухе окажется выше нормы, двигатель не заведётся. [4]

Данные системы позволили нам понять, что наша разработка вполне реальна и включает в себя комплекс устройств, разрабатываемых на данный момент.

Заключение

На данный момент безопасное вождение, а также системы, позволяющие его обеспечивать это очень стремительно развивающаяся отрасль. С каждым днем, появляются все больше и больше моделей модернизации автомобиля, многие из которых имеют свое продолжение на рынке, а также в крупных компаниях, занимающимися перевозками. Наша модель может стать одной из таких разработок.

Ежегодно происходят огромное количество различных ДТП, с участием не только лиц без прав, но и несовершеннолетних лиц, которые смогли незаконно получить доступ к транспортному средству. Наша система поможет отслеживать такие случаи, а также блокировать автомобиль в случае несанкционированного доступа к нему.

1. Сведения о показателях состояния безопасности. – Текст: электронный. – URL: <http://stat.gibdd.ru/>

2. Smart Fingerprint Authentication от Hyundai. – Текст: электронный. – URL: <https://autovogdenie.ru/hyundai-motor-anonsirovala-vypusk-sistemy-smart-fingerprint-authentication.html>

3. Система безопасности от Apple. – Текст: электронный. – URL: <https://prostomac.com/2018/09/apple-patentuet-tri-novyx-avtomobilnyx-sistemy-bezopasnosti/>

4. Алкозамок. – Текст: электронный. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Алкозамок>

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДОРОДА В АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЯХ

Д.Е. Корешков, Д.А. Литченко, М.М. Шадрин, М.А. Даниленко, Е.Д. Федоренко,
М.Н. Лопастейский
бакалавры
Ю.В. Соломахин
доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Водород – это альтернативное топливо, которое получают из, биомассы, мусора или углеводородов, но можно получить как в нам случае с помощью электролиза. Электролиз– это способ использования электрического тока для химического процесса как расщепления молекулы воды на два его элементарных газа: водород и кислород. Полученный в результате газ, ННО, затем добавляется в воздушный поток транспортного средства для обеспечения лучшей экономии топлива.

Ключевые слова: водород, автомобиль, автомобильная сфера, двигатель.

THE USE OF HYDROGEN IN CAR ENGINES

Hydrogen is an alternative fuel that is obtained from biomass, garbage or hydrocarbons, but can be obtained as in our case using electrolysis. Electrolysis is a way of using electric current for a chemical process as splitting a water molecule into two of its elementary gases: hydrogen and oxygen. The resulting gas, ННО, is then added to the vehicle's airflow to provide better fuel economy.

Keywords: hydrogen, car, automotive industry, engine.

Извлечение водорода методом электролиза

Электролиз воды физико-химический процесс, при котором постоянный электрический ток разлагает воду на кислород и водород. Постоянное напряжение для ячейки получается, как правило, выпрямлением трехфазного переменного тока. В электролитической ячейке дистиллированная вода подвергается электролизу.

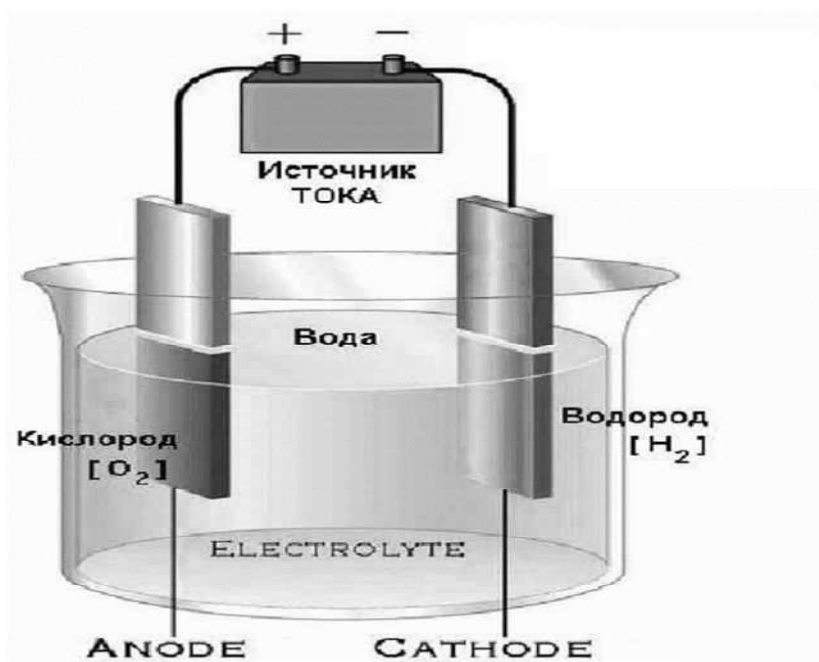


Рис. 1. Процесс электролиза

Устройство для получения водорода методом электролиза

Для того чтобы сделать устройство, нужны следующие материалы:

- Сосуд с дистиллированной водой
- Электроды из нержавеющей стали
- Соединительные трубки
- Аккумулятор
- Медные провода
- Сосуд для сбора водорода
- Сосуд с мыльным раствором
- Болты М8 с гайками (для сбора конструкции)

Для того чтобы исключить попадание газа обратно в газогенератор, на пути от генератора нужно сделать обязательно водяной затвор.



Рис. 2. Водородная установка

На рисунке 2 показана водородная установка, которая собой представляет группу металлических пластин, стянутых между собой болтами. Между ними установлены изоляционные прокладки, крайние толстые обкладки тоже изготовлены из диэлектрика. От штуцера, вставлено в одну из обкладок, идет трубка для подачи газа в сосуд с водой, а из него – во второй. Задача емкостей – отделять паровую составляющую и накапливать смесь водорода с кислородом, чтобы подавать его под давлением.

Электролитические пластины для генератора надо делать из нержавеющей стали, например из легированного титана так, как он послужит дополнительным катализатором реакции расщепления. Пластины, что служат электродами, могут быть произвольного размера. Но надо понимать, что производительность аппарата зависит от их площади поверхности. Чем большее число электродов удастся задействовать в процессе, тем лучше. Но при этом и потребляемый ток будет выше, это следует учитывать. К концам пластин припаиваются провода, ведущие к источнику электричества. Здесь тоже есть поле для экспериментов: можно подавать на электролизер разное напряжение с помощью регулируемого блока питания.

В качестве электролизера также можно применяют пластиковый контейнер, поместив в него электроды из нержавеющей пластин. Изделие удобно тем, что его легко герметизировать от окружающей среды, выводя трубку и провода через отверстия в крышке. Другое дело, что этот самодельный водородный генератор обладает невысокой производительностью из-за малой площади электродов.



Рис. 3. Пластиковый контейнер для процесса электролиза

Проблемы при испытание экспериментальной установки

Во время разработки, мы столкнулись с немалым количеством проблем, таких как: проблема герметичности и надежности соединений. Данная проблема была решена путем спаивания всех трубопроводов между собой и последующей инсталляцией, в места их соединения, металлических фиксаторов, для большей надежности. Также возникла проблема с металлическими штуцерами, которые соединяли нержавеющие пластины, так как мы используем очень агрессивный раствор – он разъедает и подвергает коррозии металлические штуцера – в связи с этим, нами было принято решение заменить их на более надежные и долговечные штуцера из нержавеющей стали, тем самым проблема была решена. Еще одной немаловажной проблемой была вибрация возникающая от движения автомобиля и от работы двигателя – для решения данной проблемы мы решили изготовить специальный бокс. Бокс устанавливается на демпфирующие подушки, что положительно сказывается на гашении колебаний от кузова автомобиля. В бокс устанавливается электролизатор и путем нагнетания воздуха с улицы происходит охлаждение всей конструкции, и, тем самым, мы решаем еще одну немаловажную проблему, проблему очень сильного нагрева пластин. И у нас остается еще одна проблема – реле регулятора тока. Изучив нужные параметры тока и выбрав подходящее реле, мы отправились в магазин для его покупки, после покупки и установки реле вся наша система заработала и тем самым мы устранили все проблемы с которыми столкнулись во время разработки установки.

Вывод. Проект доказал свою рентабельность и экономия топлива составляет 10-12%. Но при этом проект столкнулся с трудностями, из-за которых продвижение идеи не может идти дальше так, как не хватает финансирования.

URL: <https://extxe.com/11839/vodorodnoe-toplivo/>

URL: http://www.cleandex.ru/articles/2015/11/06/the_use_of_hydrogen_as_a_fuel_for_cars

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ ДЛЯ КОМПАНИИ СДЭК

А.В. Ланько

бакалавр

Ю.В. Соломахин

канд. техн. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Транспортная компания СДЭК оказывает спектр услуг своевременной и гарантированной доставки, и, как и любая компания, должна быть гибкой и соответствовать современному миру. Именно поэтому внедрению новых и инновационных технологий обязательно для развития компании.

Ключевые слова: *грузоперевозки, электронная навигационная пломба, радиочастотная идентификация, чипы сверхширокополосной связи, технологии дополненной реальности.*

USE OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES IN CARGO TRANSPORTATION FOR CDEK

The transport company CDEK provides a range of services on time and guaranteed delivery, and like any other company must be flexible and correspond to the modern world. That is why the introduction of new and innovative technologies is imperative for the development of the company.

Keywords: *technologies and logistic risks, timber processing enterprises, international market, and timber export.*

Внедрение и использование в производстве новых и инновационных технологий никогда не потеряет свою актуальность. Это упрощает сам процесс производства, а также позволяет создать более удобный сервис для клиентов. Особенно сейчас – в эпоху цифровизации.

Научная новизна работы основывается на производственном процессе компании СДЭК. Предложенные идеи еще не используются в компании, а некоторые из перечисленных технологий еще только начинают выходить на рынок.

Перевозка грузов из точки А в точку В – это неотъемлемая часть жизни современного мира. Перевозятся все: важные документы, товары интернет-магазинов, сырье для предприятия, или просто подарки любимым родственникам в другой город. И все это могут выполнить различные транспортные компании, в кратчайшие сроки и за небольшую плату.

Только за этот год, в период с 1 января по 31 марта, компанией СДЭК из Владивостока было отправлено 12387 накладных, или 138 отправленных посылок в сутки. А суммарный вес груза составляет 40911,8 тонн. И за каждый грамм этого груза несет ответственность транспортная компания, каждый отправитель и каждый получатель хотят знать где их груз и через какое время он прибывает в точку назначения. И каждый клиент компании, как и сама компания – хотят отслеживать состояние груза в пути. Да, сейчас все складские работы синхронизируются с программой, что позволяет неплохо упорядочить этот процесс. Но как отследить посылку в консолидированном мешке во время транзита? Что делать, если бумажная накладная была утеряна? Как сориентироваться на огромном сортировочном центре? Подобные операции кажутся фантастикой. Но ведь когда-то фантастикой и было просто позвонить друг другу из любой точки мира.

Мир уже сейчас располагает технологиями, которые могут помочь решить перечисленные проблемы.

Достаточно большой проблемой при транспортировке груза становятся возможные задержки. Они могут быть вызваны по вине водителя – внеплановые остановки, отклонения от маршрута; могут произойти из-за долгой проверки на таможне в случае транзитного груза; или вообще попытки украсть груз. И такую проблему способны решить электронные навигацион-

ные пломбы, или «умные» пломбы. «Умная» пломба – это не просто замок, которым можно закрыть контейнер, это целый аппаратно-программный комплекс. Устойчивый к вскрытию замок, встроенный мини-компьютер с системой навигации (поддерживающий GPS, ГЛОНАСС, BeiDou), трос для закрытия фуры или контейнера – электронная навигационная пломба – это целая система, позволяющая отслеживать ее местоположение в режиме реального времени, а также способная незамедлительно сообщить в контролирующие органы и отправителю о попытке несанкционированного вскрытия замка или при разрыве троса. Кроме этого, пломба является еще и хранилищем данных. Она способна хранить в себе транспортные накладные, сопроводительную информацию и, при необходимости, таможенную декларацию.[1]

Однако контроль партии товара на маршруте все еще остается проблемой для транспортной компании. И если возможные проблемы при отправке большой партии груза способна решить умная пломба, то упростить контроль мелко-партийных отправок еще предстоит упростить. Представим задачу – необходимо узнать, есть ли определенная посылка в консолидированном мешке. Для ее решения необходимо вскрыть мешок, пересчитать все посылки, свериться по транспортным накладным, найти нужную, или не найти, чтобы решить эту задачу. Сейчас существует технология RFID (Radio Frequency Identification, радиочастотная идентификация), которая способна значительно упростить задачу. Чип, выполненный по технологии RFID – способ автоматической идентификации объектов, в котором посредством радиосигналов считываются или записываются данные, хранящиеся в так называемых транспондерах, или RFID-метках. Такие метки способны идентифицироваться на трех уровнях дальности:

- системы ближней идентификации – до 20 см;
- системы идентификации средней дальности – от 20 см до 5 метров;
- системы дальней идентификации – от 5 метров до 300 метров.[2]

Большинство меток не боятся внешних воздействий: температуры, влажности, механических повреждений, поэтому они могут стать более удобными, чем стандартные сейчас – штрихкоды. И, в отличие от штрихкодов, считыватель может прочитать сразу несколько меток за раз.

Достаточно будет установить RFID-метку средней дальности идентификации на каждое отправление, и потребность в скрывании консолидированного мешка исчезнет. Перевозчику необходимо будет лишь воспользоваться специальным считывающим устройством, чтобы с уверенностью сказать – есть необходимая ему посылка в мешке, или нет. Таким образом, процесс контроля и учета грузов сильно упрощается, становясь возможным в любой момент времени.

Плюсом данной технологии является то, что метка может работать в пассивном режиме, то есть без постоянного источника питания. В таком случае работу метки обеспечивает считывающее устройство, которое испускает радиоволны для получения информации с метки. Но также можно воспользоваться и более дорогими – полупассивными метками. Благодаря собственному источнику питания такая метка может работать на более большем расстоянии от считывателя. Полупассивная метка – не перезаряжаемая и выходит из строя после израсходования запаса батареи.

Но инновации не стоят на месте, и рынок предлагает все более сложные технически, но направленные на упрощение рабочего процесса и жизни, устройства. И сейчас активно набирают популярность AR технология и чипы UWB (чипы сверхширокополосной связи).

Склады и сортировочные центры – неотъемлемые части транспортной компании. Нередко склады занимают целые ангары: сотни, тысячи посылок хранятся на полках, до момента их отправки или выдачи. Однако сортировка посылок довольно простой процесс – груз расходуется при приходе, накладная привязывается к определенной полке, груз ставится на полку, все. Этот процесс прост и практичен, но не лишен недостатков:

- на больших полках может находить несколько десятков единиц груза, из-за чего все равно приходится искать груз, но уже не по складу, а на полке;
- человеческий фактор – из-за ошибки кладовщика груз может потеряться среди полок, или даже складов, и найти его будет очень сложно.

Решить подобную проблему могут UWB (Ultra-Wide Band) чипы, в связки с AR технологией. UWB чипы, или чипы сверхширокополосной связи, при низких затратах энергии, обеспечивают связь между устройствами, точное позиционирование, используя при этом сверхширокополосные сигналы крайне низкой спектральной плотности: в России выделен диапазон от 2,85 до 10,6 ГГц.[3]

AR (Augmented Reality) – дополненная реальность.[4] Эту технологию нельзя назвать новой, однако ее использование еще не стало повсеместным. И виной этому малое количество сценариев применения. Но в связи с UWB – AR способен значительно упростить складские работы. Как уже было указано, UWB чип способен четко позиционировать себя относительно считывающего устройства. Таким устройством может быть смартфон с камерой, или очки, способные выводить информацию на линзы. Наложение цифровой информации на реальный мир – и есть дополненная реальность. Поэтому работнику склада достаточно будет указать в приложении номер накладной груза, к которой будет привязан UWB чип, после чего надеть AR-очки или открыть камеру своего телефона, и устройство в режиме реального времени покажет местонахождение искомого отправления, или путь к ней. Пример работы можно увидеть на рис.



Рис. Использование AR в складских помещениях

В эпоху цифровизации рынок технологий меняется как никогда быстро, а в месте с ним меняются и компании. Чем более глубоко внедрены цифровые технологии в производственный процесс, тем проще он становится для самой компании и ее сотрудников, а также более открытым и понятным для клиентов компании. Новые технологии позволяют автоматизировать процессы, ускорить работу, дают возможность предлагать клиентам услуги, которые были невозможны раньше. И это все – конкурентное преимущество.

Полученные результаты: были рассмотрены четыре новых технологии, применение которых может улучшить производственный процесс транспортной компании СДЭК.

1. Зайцев А., Сурганов О. Электронные пломбы и электронные устройства: основа контроля за перемещением грузов с использованием транспортных средств [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/elektronnye-plomby-i-elektronnye-ustroystva-osnova-kontrolya-za-peremeshcheniem-gruzov-s-ispolzovani/>
2. RFID [Электронный ресурс] // Википедия – Свободная энциклопедия. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/RFID>
3. UWB [Электронный ресурс] // Википедия – Свободная энциклопедия. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/UWB>
4. Дополненная реальность [Электронный ресурс] // Википедия – Свободная энциклопедия. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Дополненная_реальность

ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ РОССИИ В НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

А.Б. Лихова

бакалавр

Е.Н. Смольянинова

канд. экон. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Для современной России актуальной является проблема интеграции в новые транспортные системы. Особенно остро проблемы транспортного сообщения стоят между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и центральной Россией. Формирование рентабельного маршрута с минимальным временем прохождения являются важнейшими задачами для России. Ключевым моментом в решении проблемы является интеграция России в новую транспортную систему «Шелковый путь».

***Ключевые слова:** транспортные системы, интеграция, Россия, Азиатско-Тихоокеанский регион, новые транспортные коридоры.*

PROBLEMS OF RUSSIA'S INTEGRATION INTO THE NEW SILK ROAD TRANSPORT SYSTEM

For modern Russia, the problem of integration into new transport systems is relevant. Transport problems are particularly acute between the countries of the Asia-Pacific region and central Russia. The formation of a cost-effective route with a minimum travel time is the most important task for Russia. The key point in solving the problem is the integration of Russia into the new Silk Road transport system.

***Keywords:** transport systems, integration, Russia, Asia-Pacific region, new transport corridors*

***Актуальность** исследования заключается в том, что для современной России актуальной является проблема интеграции в новые транспортные системы. Особенно остро проблемы транспортного сообщения стоят между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и центральной Россией. Формирование рентабельного маршрута с минимальным временем прохождения являются важнейшими задачами для России. Ключевым моментом в решении проблемы является интеграция России в новую транспортную систему «Шелковый путь».*

***Целью** исследования является выявление необходимости интегрирования России в транспортную систему «Шелковый путь» и описания того, как это применение позволит России выйти на принципиально новый уровень информационного взаимодействия с субъектами внешнеэкономической деятельности. Для достижения цели необходимо решение следующих задач: изучения основных проблем, с которыми можно будет столкнуться в процессе внедрения в транспортную систему, описания этих проблем и изучения применения данной технологии на примере других стран, изучение истории данного маршрута, изучение становление маршрута на территории России и зарубежом.*

***Методологическая база** данного исследования основывается на синтезе различных проблем, с которыми можно столкнуться в процессе выполнения поставленной нами цели. Широкий спектр аналитического инструментария дает основания для глубокого и многогранного исследования интересующей нас технологии и ее применения, в частности.*

***Основная часть.** Великий шелковый путь – торгово-обменный путь огромной протяженности, шедший из центральных районов Китая в Индию и Переднюю Азию, а в первые столетия н.э. связывавший великие империи древности – Китай, Парфию и Древний Рим. Общая протяженность Пути – около 10 000 км. Торговый караван проходил в день в среднем 23–26 км. Великий шелковый путь походил на разветвленное дерево, ведь маршрутов было много, возможно выделить две основные трассы, соединявшие Восток и Запад:*

– Южная дорога – от севера Китая через Среднюю Азию на Ближний Восток и Северную Индию;

– Северная дорога – от севера Китая через Памир и Приаралье к Нижней Волге и к бассейну Черного моря.

Историческое значение Великого шелкового пути: Великий шелковый путь не только благоприятствовал установлению и развитию торговых отношений между народами, но и способствовал укреплению дипломатических отношений между странами Востока и Запада. Только после появления этой сквозной торговой трассы европейцы и китайцы впервые смогли узнать о существовании друг друга и получить хотя бы приблизительное представление обо всех цивилизациях Евразии. Относительно точные знания о размерах Евразии и об особенностях разных стран Востока Западная Европа получила только в конце XIII – начале XIV вв., после того как некоторые из европейских купцов и миссионеров смогли пройти Шелковый путь из конца в конец. В наше время историю Великого шелкового пути возможно рассматривать как актуальный опыт взаимовыгодной торговли и мирного культурного общения разных стран и народов.

Новый Шелковый путь. Китай продвигает проект «Нового шёлкового пути» не просто как возрождение древнего Шёлкового пути, но как масштабное преобразование всей торгово-экономической модели Евразии, и в первую очередь — Центральной и Средней Азии. Китайцы называют эту концепцию — «один пояс — один путь». Проект всемирной системы транспортных коридоров соединяет Австралию и Индонезию, всю Центральную и Восточную Азию, Ближний Восток, Европу, Африку и через Латинскую Америку выходит к США. Среди проектов в рамках НШП планируются железные дороги и шоссе, морские и воздушные пути, трубопроводы и линии электропередач, и вся сопутствующая инфраструктура. По самым скромным оценкам, НШП втянет в свою орбиту 4,4 миллиарда человек – более половины населения Земли. Концепция Шелкового пути. Инициатива по объединению «Экономического пояса» и «Морского Шелкового пути XXI века» осуществляется в рамках программы «Один пояс – один путь». Концепция Нового Шелкового пути состоит в реализации плана с помощью пяти взаимосвязанных элементов:

- единая инфраструктура;
- политическая согласованность;
- валютно-финансовые потоки;
- торговые связи;
- гуманитарное общение.

Масштабы проекта внушительны не только в плане инвестиций, но и с точки зрения географии. Весь «путь» делится на два маршрута (по суше и по морю). Сухопутный начинается в Сиане (провинция Шэньси), проходя через весь Китай, следует до г. Урумчи, пересекает такие страны Центральной Азии, как Иран, Ирак, Сирия, Турция. Далее через Босфорский пролив следует в Восточную Европу, в Россию. Новый Шелковый путь, маршрут которого пройдет по территории нескольких европейских стран, проследует от Роттердама до Италии.

Не менее грандиозный морской путь начинается в городе Цюаньчжоу (провинция Фуцзянь), следует через крупные южнокитайские города, через Малаккский пролив, заходя в Куала-Лумпур. Пересекая Индийский океан, останавливается в Калькутте (Индия), Коломбо (Шри-Ланка), на Мальдивах, доходит до Найроби (Кения). Далее маршрут проходит по Красному морю через Джибути, через Суэцкий канал следует до Афин (Греция), в Венецию (Италия) и смыкается с наземным Шелковым путем. В качестве одного из первых примеров реального воплощения идеи «Нового шелкового пути» с 2008 года началось строительство трансконтинентальной автомагистрали «Западная Европа — Западный Китай». В 2009 году была запущена пробная ветка газопровода «Туркменистан — Китай», проходящего также по территории Узбекистана и Казахстана. Таким образом, к началу-середине 2010-х годов был накоплен определенный практический опыт реализации масштабных транспортно-инфраструктурных проектов в Центральной Азии.

В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул концепцию «Нового шелкового пути», выраженную в названии проекта «Один пояс – один путь». Стратегия включает в себя проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Идея носит глобальный характер и предполагает создание обширной инфраструктурной сети, простирающейся от западных границ Китая через страны Средней Азии и Иран в Европу. В начале 2014 года глава Китая Си Цзиньпин представил план по созданию Шелкового пути.

Весной 2015 года был создан инвестиционный фонд Silk Road Company, который займется реализацией проекта, – пока выделена крайне небольшая по меркам Китая сумма в 40 млрд долларов. 8 мая 2015 года президент РФ Владимир Путин и председатель КНР Си Цзиньпин подписали совместное заявление о сотрудничестве России и Китая в рамках Евразийского экономического союза и трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта экономического пояса «Шелковый путь». По словам Владимира Путина, «речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающий общее экономическое пространство на всем евразийском континенте».

В 2016 году Индия, Иран и Афганистан подписали соглашение о создании транспортного и транзитного коридора с использованием Чабахара, связывающего регион с Центральной Азией, и далее, в 2017-м Индия отправила через этот порт свою первую партию экспортной пшеницы, а в 2018-м в Нью-Дели президент Ирана Рухани подписал соглашение о сдаче в аренду Индии одного из двух чабахарских портов — Шахид-Бехешти.

В 2020 году значительный рост перевозок, новые направления на евразийских маршрутах, рекордное количество поездов оказалось испытанием для логистики. Тяжелыми для Нового железнодорожного Шелкового пути оказались февраль и часть марта: эпидемия в Китае привела к блокировке Уханя и остановке работы на некоторых грузовых станциях. Самым пострадавшим направлением оказались грузовые авиаперевозки. Пассажирские рейсы были отменены, в результате чего сократились и грузовые мощности. Из-за нехватки мест резко выросли цены на авиаперевозки. Альтернативой авиаперевозкам и автоперевозкам для многих грузоотправителей стали ж/д перевозки.

Железнодорожный транспорт сыграл важную роль в перевозке грузов во время вспышки пандемии. Он доказал, что ж/д перевозки могут быть надежным долгосрочным решением, а не просто альтернативой другим видам логистики. Акции и прибыль отрасли также выросли. Страны транзита также сыграли важную роль в обеспечении высокого качества, скорости и эффективности железнодорожных грузовых перевозок. Огромные объемы грузов транспортировали через свою инфраструктуру Казахстан, Монголия, Россия.

В 2020 году к железнодорожному Шелковому пути в качестве хабов подключились новые европейские города. Например, Амстердам и Льеж. Даже Великобритания теперь связана с Китаем ж/д сообщением через европейские порты. Не менее интересной альтернативой в 2020 году стал маршрут через Калининградскую область. Грузовые поезда следуют через Литву после пересечения территории Белоруссии. Наибольший вклад в разгрузку границ в 2020 году внесли Калининградская железная дорога и порты Калининградской области.

Среди негативных тенденций развития Нового Шелкового пути в 2020 году нужно отметить дисбаланс контейнеров в Китай и из Китая. После первой же волны пандемии баланс экспорта / импорта между Европой и Китаем был нарушен. В частности, в ноябре Китай отправлял примерно десять полных поездов в Европу в неделю. С европейской стороны количество поездов в Китай не превышало двух в неделю.

Многие логистические компании осознали выгоды от улучшения связей со странами, которые пока еще не занимают центральных позиций в евразийской торговле. Это может оказаться полезным в плане разнообразия маршрутов и транспортных средств. Развитие в этом направлении могло бы сэкономить деньги и время и увеличить трафик поездов. Кроме того, конкуренция, возникающая в результате такой ситуации, позволит избежать монополии и создаст равные условия для всех игроков.

Россия на Новом Шелковом пути пока выступает только соучастником, поставщиком сырья, транзитером. Для развития в рамках «пути» необходима целостная стратегия. Правительственных, корпоративных планов отдельных компаний для этого недостаточно, требуется единый стратегический план. Благодаря Китаю у нас сформировался позитивный образ данного проекта, но реально позитивных моментов для России не много.

Подключение России к маршруту в целом зависит от степени развитости отечественной инфраструктуры железных дорог. Планировалось, что Новый Шелковый путь через Россию пойдет по Среднему, Южному Уралу и северным региональным территориям, где идет стройка Северного широтного хода. Рассматривается возможность продления магистрали через линию «Полуночное – Обская» до Казахстана и Китая. Северный Урал можно было бы интегрировать в «путь» по морю или по суше, но лишь выполнив условия по модернизации ж/д сети.

Министром транспорта РФ Соколовым был поднят вопрос о модернизации БАМа и Транссиба, что позволило бы создать скоростную ж/д магистраль «Москва – Пекин», но денег не

ождается. В 2015 году, согласно плану, финансирование БАМа и Транссиба должно было составить не менее 21 млрд руб., фактически же выделено 16 млрд.

Один из вариантов включения России в Новый Шелковый путь отвергнут вместе с прекращением проекта по строительству крымского порта. Крым мог стать стратегической торговой базой и новой точкой захода торгового маршрута в Европу. Шелковый путь по суше в любом случае пойдет через одну из европейских стран, где легко спровоцировать смену власти и заблокировать транзит. Например, остановка Южного потока в Болгарии. Наличие торговой базы в Крыму позволит перенаправить движение товаров через любую из стран.

В российской экспертной среде наиболее заметны два основных направления дискурса относительно проекта «Нового шелкового пути».

С одной стороны, Россия весьма заинтересована во встраивании в транс евразийские транспортные коридоры — это позволит развивать территории Азиатской части страны, резко усилит окупаемость вложений в транспортную инфраструктуру, позволит сделать многие регионы гораздо более привлекательными для развития производства и проживания в них. Россия давно мечтает использовать свое географическое положение между Западом и Востоком для того, чтобы стать крупной транзитной страной, играющей роль «евразийского моста».

С другой стороны, эксперты указывают на то, что основные маршруты проекта «Новый шелковый путь» должны пройти южнее территории России, а их прохождение по территории стран Средней Азии, ранее входивших в СССР, приведет к усилению экономических связей этих стран с Китаем, а, следовательно, и к усилению их политической зависимости от КНР, что грозит ослаблением роли России в этом регионе. Впрочем, подобные заявления делались в основном до того, как Китай объявил о том, что собирается развивать маршрут через Монголию и Россию в числе прочих.

Так или иначе, на фоне сложностей в отношениях с Западом, в настоящее время Россия в особенности заинтересована в усилении и расширении своего сотрудничества с Китаем. Тем более что без такого сотрудничества едва ли возможно полноценное экономическое развитие регионов Сибири и Дальнего Востока, которые нуждаются в рынках для сбыта своей продукции и в укреплении трансграничных связей для развития сферы услуг и экономики в целом.

В чисто транспортном измерении строительство новых транспортных коридоров должно сократить сроки доставки грузов из Китая в Европу с нынешних 45–60 суток морским путем до 10–13 дней сухопутным. Разумеется, такое сокращение сроков перевозки может привести к существенной оптимизации и удешевлению многих китайских товаров, что позволит Китаю укрепить свое положение на европейских и азиатских рынках, а также завоевать новые рынки в Африке и на Ближнем Востоке.

Завоевание новых рынков чрезвычайно важно для Китая. Многие эксперты отмечают некоторое замедление темпов роста китайской экономики в последние годы и справедливо замечают, что хотя в Китае еще остаются сотни миллионов крестьян, не вовлеченных в современный экономический и технологический уклад жизни, тем не менее человеческие ресурсы Китая не бесконечны, и для продолжения роста и развития требуется находить всё более и более масштабное применение китайским товарам, технологиям и инвестициям за рубежом.

Китай крайне заинтересован в выходе своих железнодорожных и строительных компаний далеко за пределы границ КНР — это позволит обеспечить данные отрасли работой на много десятилетий вперед. Чтобы достичь этого, китайцы предпринимают значительные дипломатические и организационные усилия.

Выводы. У России потенциально сохраняется шанс вписаться в новый Шелковый путь, предложив модернизированный Транссиб. По нему и сейчас идут грузы из Китая. «Но проблема упирается в загруженность Транссиба внутренними российскими грузами, низкую пропускную способность магистрали и недостаточную скорость движения. Выдержать масштабный дополнительный транзит из Китая затруднительно».

Эксперты, впрочем, говорят, что проблема присоединения к новому Шелковому пути не всегда только в ограниченности средств. Проблема в геополитике, в обострившихся взаимоотношениях России с Западом. Экономическая интеграция развивается с трудом. «Одна из главных проблем, которая произошла с Россией в последние годы, это то, что она стала труднопредсказуемой страной, с непредсказуемостью внешней политикой»

1. Все о Китае, Великий шелковый путь [Электронный ресурс] // История, Великий Шелковый путь. — URL: <https://mychinaexpert.ru/velikij-shyolkovuj-put/>

2. Легендарный Китай, культура и история [Электронный ресурс] // Великий Шелковый путь – URL: <https://azialand.ru/velikij-shelkovyj-put/>
3. История Великого Шелкового пути [Электронный ресурс] // Pikabu, Великий Шелковый путь. – URL: https://pikabu.ru/story/istoriya_velikogo_shelkovogo_puti_7532932
4. Новый Шелковый путь: маршрут, схема, концепция [Электронный ресурс] // FB. RU: – URL: <https://fb-ru.turbopages.org/fb.ru/s/article/208819/novyiy-shelkovyiy-put-marshrut-shema-kontseptsiya>
5. Инфраструктурная Революция, Новый Шелковый путь [Электронный ресурс] // territory engineering. – URL: <https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyuetsiya/novi-shelkovi-put/>
6. Новый шелковый путь [Электронный ресурс] // Википедия, Новый Шелковый путь. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Новый_шёлковый_путь
7. Все о Китае, Логистика и маршруты [Электронный ресурс] // Логистика Китая, новый шелковый путь. – URL: <https://chinalogist.ru/news/novyuy-shelkovyuy-put-v-2020-godu-analiz-railfreight-19873>
8. Новые транспортные линии [Электронный ресурс] // Логистика. – URL: <https://news-front.info/2020/08/23/zapushheny-pervye-transportnye-linii-novogo-shyolkovogo-puti/>
9. Новости логистики [Электронный ресурс] // Великий Шелковый путь. – URL: https://www.alt.ru/logistics_news/76216/
10. Фрейт вилладж Ворсино [Электронный ресурс] // Infra News. – URL: <http://infranews.ru/novosti/43975-43975/>

Рубрика: Управление грузовыми перевозками

УДК 656.073.6

ИССЛЕДОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТРЕНДОВ С ПОМОЩЬЮ ТРЕНД-РАДАРА DHL

А.Б. Лихова, Д.А. Шегнагаева
бакалавры
Н.П. Белозерцева
научный руководитель

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Для современной России актуальной является проблема узнаваемости новых трендов, используемых в логистических целях. Сейчас акцентируют внимание на том, что данная проблема не воспринимается молодежью. Основной целью на данный момент считается выяснение степени развития международных логистических трендов в России. Для решения данной проблемы необходимо выполнить ряд задач: изучить тренд-радар, составленный компанией DHL; изучить научные международные и российские публикации по логистическим трендам; выяснить, какие тренды развиваются в России более активно и выяснить каковы причины, препятствующие развитию других трендов; провести опрос студентов для подтверждения или опровержения полученных результатов исследования.

Ключевые слова: *тренд-радар, цифровизация, Россия, блокчейн, интернет вещей, искусственный интеллект.*

LOGISTICS TREND RESEARCH WITH DHL TREND RADAR

For modern Russia, the problem of recognizing new trends used for logistics purposes is urgent. Now they focus on the fact that young people do not perceive this problem. The main goal at the moment is to find out the degree of development of international logistics trends in Russia. To solve this problem, it is necessary to perform a number of tasks: study the trend radar, compiled by DHL; study scientific international and Russian publications on logistic trends; find out which trends are developing more actively in Russia and find out what are the reasons that prevent the development of other trends; conduct a survey of students to confirm or refute the results of the study.

Keywords: *trend radar, digitalization, Russia, blockchain, internet of things, artificial intelligence.*

Изучение современных трендов цифрового и инновационного развития является очень важным направлением, которое активно развивает мировой лидер в логистике компания DHL. На своем сайте она создала DHL тренд радар, который в онлайн режиме отражает всю имеющуюся в цифровом пространстве информацию по этому направлению и который является настоящей путеводной звездой, показывающей путь в будущее всем логистическим компаниям, тем, которые хотят развиваться. Эти компании с помощью тренд-радаров могут успешно спланировать и пройти цифровую трансформацию, которая является необходимым этапом для того, чтобы компания осталась конкурентоспособной в новом цифровом мире.

Тему современных тенденций развития изучает большое количество авторов. Группа авторов (А. Б. Виноградов, М. В. Михайлюк) говорят о логистической поддержке маркетплейсов, об их проблемах и особенностях, раскрывают маркетплейсы как фактор прогрессивной трансформации Интернет-торговли в России. Также изучается тема серебряной экономики, а именно специфика формирования потоков туристов-пенсионеров в современном мире, автор А.М. Тищенко и Ш. Файзулаева рассматривают особенности формирования и функционирования потоков пожилых туристов с точки зрения маркетинга и сервисной логистики, определяющей управление потоками данной категории граждан, также они показывают связь между маркетингом и сервисной логистикой, а авторы из зарубежных источников раскрывают социальную инфраструктуру и суть серебряной экономики (В. Рогелдж, Д. Богатаж) Такие авторы, как: Никулина А. Е., Чеховских Ю. А., Карпова Н. П. раскрывают нам тему использования блокчейна в логистике. Была раскрыта тема массовой персонализации с индустрией 4.0 зарубежными авторами (И. А. Р. Торна, Т. Х. Дж. Ванекер, Ш. Ахелерофф, Р. И. Джонг, Х. Ху). Также была затронута тема беспилотных транспортных средств такой группой авторов, как: Сайкин А. М., Бузников С. Е., Туктакиев Г. С., Журавлев А. В., Зайцева Е. П., Елкин Д. С., Сруков В. О., Семенов А. В., Павлов А. В., Федоров Д. И., благодаря им была раскрыта тема разработки воздушного БТС (беспилотного транспортного средства) и автоматизация логистики с помощью него. Такой тренд, как интернет вещей был рассмотрен авторами: Кутырева-Ильина А. С, Елизарова О. Ю., Терехова А. И., Чернова С. Д. и Цветкова С. М.

Компания DHL, создавшая тренд-радар – это компания международного уровня, которая осуществляет экспресс-доставку грузов и документов. Она является лидером мирового и российского рынков логистики, насчитывающей более 50 лет качественной работы. Основой успеха компании является сеть глобального масштаба, состоящая более чем из 120 000 сотрудников в 220 странах и территориях мира, целью каждого из которых – предоставить сервис международного класса.

В 2007 году DHL представила уникальный, единственный в своем роде Центр инноваций. Именно в нем происходит разработка высокотехнологичных, гибких и экологичных логистических решений, там же создаются специальные продукты для глобальных клиентов компании.

Компания была первой, кто предложил покупателям возможность дать свою помощь в защите окружающей среды, используя для отправки грузов специально созданные экологичные услуги. Их цель – снизить количество вредных выбросов в атмосферу и нейтрализовать воздействие углекислого газа, вырабатываемого самолетами и автомобилями при перевозке документов и грузов. В 2008 году DHL стала первым оператором экспресс-доставки и логистики, публично принявшим на себя обязательство уменьшить выработку CO₂ на 30% к 2020 году.

Сегодня DHL является международным лидером в области логистики и экспресс-доставки, действующим в масштабах всего мира. DHL предлагает клиентам передовые технологии и решения в области международной экспресс-доставки, национальных и международных почтовых услуг, авиационных, наземных и морских перевозок, контрактной логистики и электронной торговли.

Помимо всего прочего компания DHL является создателем логистического тренд-радаров. В логистическом тренд-радаре указаны общемировые социальные и технологические логистические тренды. Он является основным инструментом для глобального логистического сообщества, включающий 29 ключевых тенденций и инноваций.

Данные тенденции и инновации или тренды делятся на две категории: технологические тренды и социальные и бизнес тренды. В данном исследовании задействованы не все существ-

вующие тренды. Из 29 только 10 инноваций представлены в данной работе. Они были выбраны по принципу наибольшей узнаваемости.

В данной работе социальные и бизнес тренды включают в себя логистическую поддержку маркетплейсов, массовую индивидуализацию и логистику для пенсионеров.

Логистическая поддержка маркетплейсов. Маркетплейс – это, в первую очередь, “турбина” для бизнеса, которая более эффективным образом, нежели медийная реклама, увеличивает частоту продаж существующих клиентов и дает поток совершенно новых клиентов (потому что у вас значительно растет трафик покупателей).

Массовая индивидуализация. Она относится к предложению индивидуальных продуктов или услуг для удовлетворения потребностей отдельных клиентов. Для логистических провайдеров эта тенденция приведет к увеличению спроса на услуги с добавленной стоимостью в распределительных центрах в рамках деятельности по консолидации, исполнению, отсрочке и кастомизации.

Логистика для пенсионеров. Поскольку население планеты быстро стареет, логистической отрасли придется адаптироваться к росту серебряной экономики. Это будет выражаться в предложении новых услуг для пожилых клиентов и новых возможностей для пожилых работников. Здоровье и безопасность в отношении пожилых людей будут основной темой, поскольку новые технологии помогают увеличить и заменить физические и когнитивные задачи.

Технологические тенденции в данной работе включают в себя беспилотные автомобили, искусственный интеллект, робототехнику и автоматизацию, интернет вещей, блокчейн, виртуальную реальность и экзоскелеты.

Беспилотные автомобили. С технологическими достижениями в области искусственного интеллекта и постоянно растущими инвестициями в развитие сенсоров и технологий видения, возможности автономного вождения коренным образом изменят способ сборки, эксплуатации, использования и обслуживания транспортных средств. От грузовых автомобилей дальнего следования до вездеходов «последней мили» – беспилотные автомобили улучшат логистику, открыв новый уровень безопасности, эффективности и качества.

Искусственный интеллект. Этот тренд приведет к повышению эффективности цепочки поставок, используя свои возможности прогнозирования и распознавания образов, а также благодаря интеллектуальной автоматизации рабочих процессов.

Робототехника и автоматизация. Роботы могут помогать работникам складировать, транспортировать и даже осуществлять доставку. Автоматизированные складские комплексы дают возможность сильно увеличить производительность и сократить число ошибок, если сравнивать с ручной приемкой товара, размещением и сборкой.

Интернет вещей. Он помогает установить эффективное отслеживание отгрузки, контроль целостности и повысить эффективность для удовлетворения ваших потребностей клиентов благодаря GPS и различным датчикам, для сбора данных в режиме реального времени для мониторинга и анализа характеристик автомобиля и поведения водителя, а также для отслеживания транспортных средств и нагрузки (благодаря новым мобильным приложениям, к примеру, менеджер транспорта может указать, где определенное местоположение, скорость и направление – управлять водителями от несанкционированных действий и плохого поведения на дороге и за ее пределами).

Блокчейн. Этот тренд способствует увеличению доверия и прозрачности между заинтересованными сторонами и клиентами, поддерживая автоматизацию административных и коммерческих процессов. Концепции смарт-контрактов и потенциальное принятие криптовалюты в качестве жизнеспособной оплаты также создадут возможности для новых услуг и бизнес-моделей в логистике. Например, все участники цепи поставок имеют доступ к одной и той же версии всех товаросопроводительных документов. Кроме того, весь обмен данными записывается в блоки, удалить или изменить эту информацию невозможно.

Виртуальная реальность. Разработчики и пользователи такой платформы могут оказаться внутри виртуального помещения, понять расстояние между стеллажами, их высоту, степень загрузки, чтобы смоделировать определенные сценарии своего поведения, как если бы все это происходило в реальной жизни.

Экзоскелеты в логистике. Современные носимые устройства и экзоскелеты могут поддерживать логистическую рабочую силу на складе. Сегодня заболевания опорно-двигательного аппарата лидируют среди профессиональных заболеваний работников физического труда, что вызывает серьезные опасения у медиков и работодателей. Экзоскелет принимает на себя на-

грузку, снимая ее с опорно-двигательного аппарата человека. Экзоскелет позволяет работать продолжительное время без переутомления и травм. Он снижает нагрузку на мышцы спины и на позвоночник, фиксирует позвоночник в правильном положении, способствует профилактике сколиоза и других нарушений осанки, позволяет дольше сохранять работоспособность в течение смены.

После разбора описании каждого тренда были проведены поиски статей по данным трендам на платформах eLibrary и ScienceDirect, в результате чего выяснилось, что в научных публикациях в России на первом месте – блокчейн, на втором – беспилотные автомобили. А за рубежом на первом месте – виртуальная и дополненная реальность, на втором – роботизация и автоматизация, только на третьем – блокчейн.

В ходе анализа было найдено 314 публикаций, 113 – в России, 201 – за рубежом.

Помимо анализа статей был проведен опрос у 23 студентов старших курсов направления логистика и среди студентов магистратуры. По результатам данного опроса сформировались определенные заключения или выводы касательно данных трендов:

Все опрошенные знакомы с понятием «Цифровизации».

Самыми известными трендами среди опрошенных являются: дополненная и виртуальная реальность, беспилотные автомобили, блокчейн, роботизация и автоматизация.

Большинство (92%) считает, что углубленное изучение данных трендов необходимо для эффективной работы логиста.

По мнению студентов, интернет вещей, роботизация и автоматизация, искусственный интеллект и дополнительная реальность, блокчейн, беспилотные автомобили – это именно те тренды, которые уже начали развиваться в России.

Студенты посчитали, что почти все тренды по шкале от 1 до 5, где 1 –наименее важный тренд, 5 – наиболее важный, являются 5 по их значению для развития логистики. И только логистическая поддержка маркетплейсов была оценена на 4 балла.

При сравнении данных опроса и непосредственно тренд-радара, можно увидеть, что полученные данные говорят о том, что социальные и бизнес тренды имеют очень низкое влияние. О них мало кто знает, в отличие от технологических трендов.

1. DHL [Электронный ресурс] // О компании DHL. – URL: <https://express.dhl.ru/> (дата обращения: 25.03.2021).

2. DHL, Инсайты и Инновации [Электронный ресурс] // Логистический тренд радар, 5-е издание. – URL: <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html> (дата обращения: 25.03.2021).

3. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Проблемы и особенности логистической поддержки деятельности маркетплейсов 2019. – URL: <http://lscm.ru/index.php/ru/component/k2/item/1906> (дата обращения: 10.04.2021).

4. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Маркетплейсы как фактор прогрессивной трансформации интернет-торговли в россии: логистический аспект 2019. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=38224107> (дата обращения: 10.04.2021).

5. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Стратегия массовой кастомизации в логистике: индивидуальный продукт по конкретному заказу 2020. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43126180> (дата обращения: 10.04.2021).

6. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Специфика формирования потоков туристов-пенсионеров в современном мире 2019. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41367454> (дата обращения: 10.04.2021).

7. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Технология заботы: как экзоскелеты помогают справляться с нагрузками на складах 2019. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41567573> (дата обращения: 10.04.2021).

8. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Способ управления движением беспилотных транспортных средств (БТС) в колонне и/или отдельных бтс и мониторинга интеллектуальной транспортной инфраструктурой (ити) сети автомобильных дорог 2019. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43904778> (дата обращения: 10.04.2021).

9. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Разработка воздушного беспилотного аппаратного комплекса и автоматизация логистики доставки средств первой необходимости 2018. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36621050> (дата обращения: 10.04.2021).

10. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Применение технологии БЛОКЧЕЙН в логистике 2020. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43143195> (дата обращения: 10.04.2021).

11. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] Использование технологии БЛОКЧЕЙН в логистике 2018. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=34974335> (дата обращения: 10.04.2021).

12. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] Формирование сетевого будущего России: перспективы развития технологий интернета вещей в логистике 2018. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37040879> (дата обращения: 10.04.2021).

13. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Внедрение и использование интернета вещей (ИОТ) в логистике. 2019. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42408963> (дата обращения: 10.04.2021).

14. Научная электронная библиотека Elibrary [Электронный ресурс] // Проблемы автоматизации и роботизации в транспортно-складской логистике 2018. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=35260722> (дата обращения: 10.04.2021).

Рубрика: Рекреационно-транспортный сервис как основа повышения качества жизни

УДК 65.011.56

РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРОЦЕССОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВИАПАССАЖИРОВ В ОА «МАВ» В КОНТЕКСТЕ АВТОМАТИЗАЦИИ

А.Е. Макашин
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Статья посвящена разработке рекомендаций по совершенствованию процессов обслуживания авиапассажиров в Международном аэропорту Владивосток в контексте автоматизации, в ней рассмотрены лучшие мировые практики автоматизации обслуживания и выявлены основные проблемы обслуживания авиапассажиров.

Ключевые слова: аэропорт Владивосток, искусственный интеллект, автоматизация, обслуживание, тенденции развития технологий.

DEVELOPMENT OF RECOMMENDATIONS FOR IMPROVING THE PROCESSES OF SERVICING AIR PASSENGERS IN THE OA "MAV" IN THE CONTEXT OF AUTOMATION

The article is devoted to the development of recommendations for improving the processes of air passenger service at Vladivostok International Airport in the context of automation, it examines the best world practices of service automation and identifies the main problems of air passenger service.

Keywords: Vladivostok airport, artificial intelligence, automation, maintenance, technology development trends.

Инновации способствуют повышению конкурентоспособности стран, создают условия для роста производительности труда и повышения удовлетворенности потребителей, поэтому внедрение инноваций в процессы обслуживания такого аэропорта как Международный аэропорт Владивосток, который позиционируется как «окно в Россию» для полетов из стран Азиатско-Тихоокеанского Региона, актуально.

Научная новизна работы заключается в разработке рекомендаций по совершенствованию процессов обслуживания в аэропорту.

Целью является анализ и совершенствование процесса обслуживания в аэропорту Владивосток.

Для достижения цели выделены следующие задачи:

- выполнить анализ лучших практик автоматизации процесса обслуживания пассажиров в аэропорту;
- исследовать удовлетворенность авиапассажиров процессом обслуживания и уровнем автоматизации в АО «МАВ»;
- выявить проблемы обслуживания пассажиров АО «МАВ» в контексте автоматизации процессов и разработать рекомендации по совершенствованию обслуживания.

Объектом работы является сервисная деятельность. Предмет исследования – процессы обслуживания авиапассажиров в аэропорту.

В работе используется социологический метод исследования, а именно: включенное наблюдение, опрос в форме анкетирования, интент-анализ отечественной и зарубежной литературы.

Под термином «обслуживание» принято понимать предоставление услуг клиенту за определенную плату [4].

В работе выполнен анализ тенденций практик автоматизации процесса обслуживания авиапассажиров, которые авиакомпании и аэропорт АО «МАВ» может использовать для повышения уровня сервиса. Выявлено, что на процесс обслуживания влияют инновационные технологии, играющие центральную роль в будущем авиатранспортной отрасли.

Первой тенденцией является роботизация. Благодаря быстрым темпам развития сферы робототехники, во многих терминалах аэропортов появляются роботизированные механизмы, помогающие в обслуживании авиапассажиров. Использование роботов-помощников в процессе обслуживания активно практикуют аэропорты Мюнхена, Инчхон, Дели, Гатвик.

Таковыми роботами, например, являются:

- роботы-консультанты, помогающие пассажирам ориентироваться в терминалах и предоставлять информацию о рейсе;
- роботы-уборщики;
- роботы предполетного досмотра самолета.

Второй тенденцией является создание беспилотных транспортных средств. Например, компания Delta Air Lines сейчас трудится над разработкой приложений для беспилотных автомобилей, которые смогут перевозить людей и грузы [1].

Следующей тенденцией является виртуальная реальность (VR). Лидером в данном направлении является компания Renase, разрабатывающая программное обеспечение «3D SeatMap VR», предлагающее 360-градусную виртуальную проекцию салона. Данная технология в дальнейшем может использоваться для дополнительной продажи сидений и обучения летного экипажа. Технология была приобретена авиакомпаниями Etihad, Austrian, Aigle Azur и Emirates, Evelop [5].

Четвертой тенденцией являются разработки в области технологии 5G. Эта технология снижает задержку данных, обеспечивает стабильность и позволяет одновременно подключать большое количество устройств к одной сети. Предполагается, что в авиационной сфере она будет иметь важное значение для удовлетворения потребности в быстрой скорости интернета на борту самолета и в терминалах аэропорта.

В 2019 году аэропорт Манчестера стал первым аэропортом, предлагающим доступ к сети 5G. Этот тестовый запуск сети получил название «Vodafone» и позволил авиапассажирам протестировать новую сверхбыструю сеть, которая в четыре раза быстрее, чем сеть 4G.

Разработка технологий для людей с дополнительными потребностями. Результатом сотрудничества компаний All Nippon Airways (ANA) и Panasonic в 2020 году явилось создание технологии «Assistive Tech» (беспилотные электрические инвалидные коляски). Благодаря автономным роботизированным элементам в корпусе конструкции, коляски могут перемещаться по аэропорту самостоятельно, что делает их идеальным мобильным решением для пассажиров.

Технология умных наушников. Недавно авиакомпании All Nippon Airways и Japan Airlines стали внедрять технологию умных наушников с целью упрощения связи между бортпроводниками. Например, компания All Nippon Airways представила устройство «BONX Grip», которое представляет собой интеллектуальное приложение, позволяющее пользователям свободно и естественно говорить на большом расстоянии и в любой среде [2].

Искусственный интеллект (ИИ). Недавно на выставке Consumer Electronics Show (CES) была запатентованная новая платформа на базе искусственного интеллекта, которая может

анализировать миллионы точек операционных данных для создания результатов, помогающих персоналу аэропорта принимать важные решения вовремя крупномасштабных сбоев.

Преимущества искусственного интеллекта в аэропортовой деятельности для пассажиров заключается в минимизации воздействия сбоев за счет частых обновлений в режиме реального времени, сокращении задержек багажа и персонализации информации о пассажирах.

Также разработаны ИИ, предназначенные для обработки изображения лица. Они используются многими крупными корпорациями, способствуя повышению уровня защиты данных. Для решения задачи распознавания лиц нейронными сетями обычно используется подход, основанный на разложении Карунена – Лоэва. ИИ распознаёт лица с помощью нейросетей, которые обрабатывают каждый пиксель исходного и полученного изображения, после чего определяют процент их сходства.

У каждого лица есть множество отличительных признаков, по которым система биометрии может создать «портрет» человека. К примеру, программное обеспечение FaceIt определяет эти признаки как узловые точки, которые измеряются и создают уникальный числовой код – «отпечаток лица», который затем попадает и хранится в базе данных. Эта программа способна распознать лица людей в местах массового скопления – аэропорты, метро, железнодорожные вокзалы, торговые центры, стадионы и сравнивать их с интегрированной скоростной базой данных.

Так, на Чемпионате мира по футболу в 2018 году, технология распознавания лиц помогла задержать более 100 правонарушителей и раскрыть кражу кубка.

Внедрение автоматизированных и операционных систем отечественной разработки в государственные органы и организации стало возможно благодаря программе «Цифровая экономика Российской Федерации». А так как в сфере авиации биометрическая аутентификация является самым надёжным и перспективным методом для защиты интересов государства и обеспечения безопасности граждан, то биометрические системы могут стать основой нового контроля.

При внедрении биометрии в практику работы российских аэропортов можно добиться:

- увеличения пропускной способности путём сокращения времени на пересечение пункта досмотра;

- ускорения идентификации личности человека, проходящего процесс регистрации;

- повышение эффективности проведения таможенного контроля.

Таким образом, можно сформулировать следующие тенденции развития технологий:

- стремление к возможности организации самообслуживания пассажиров при регистрации;

- роботизация;

- создание беспилотных транспортных средств;

- виртуальная реальность;

- разработка сети 5-G;

- технология умных наушников;

- разработка технологий для людей с дополнительными потребностями;

- искусственный интеллект и биометрия.

Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров подразумевает под собой деятельность по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров и их багажа, а также с предоставлением дополнительных платных или бесплатных услуг с целью удовлетворения соответствующих потребностей пассажиров [3].

Процесс обслуживания клиентов АО «Мав» состоит из следующих этапов (рис. 1).

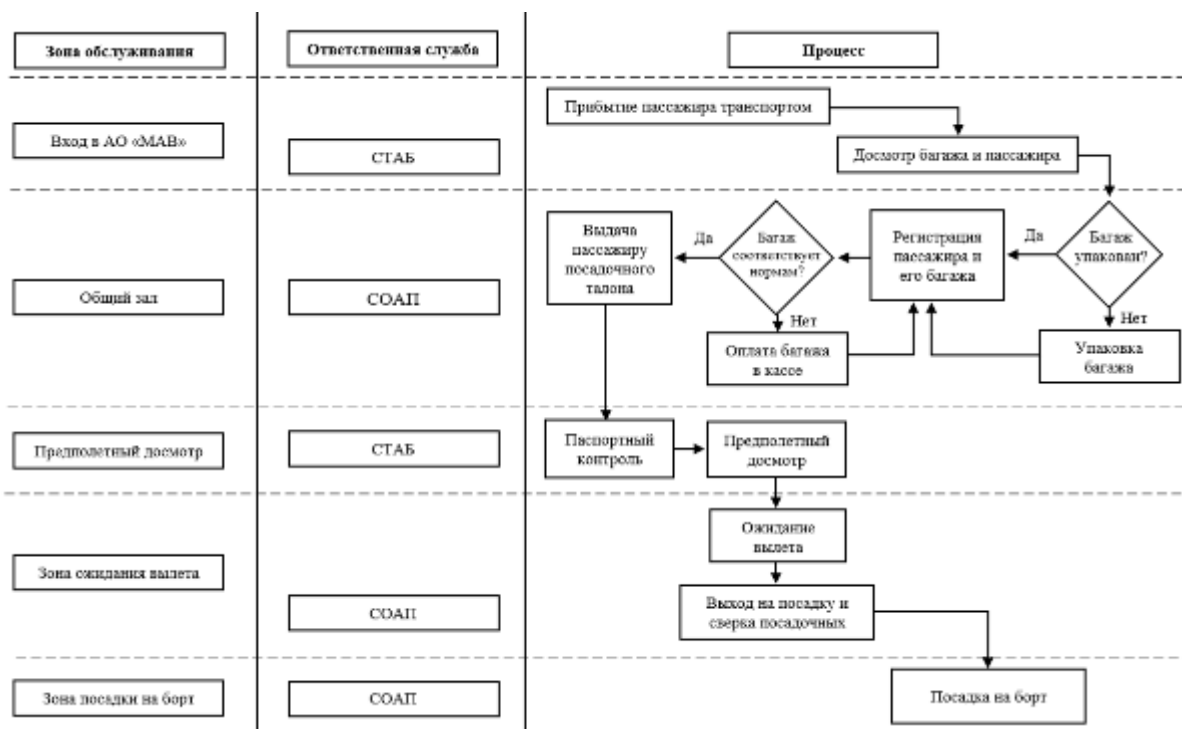


Рис. 1. Блок-схема процесса обслуживания авиапассажиров в АО «МАВ»

Сперва вылетающие пассажиры прибывают в аэропорт наземным общественным, личным автотранспортом, такси или же железнодорожным транспортом. На входах в терминал располагается три пункта досмотра пассажиров, и их ручной клади. Данные пункты оборудованы интроскопами для осуществления контроля вещей пассажиров и посетителей, а также стационарными и ручными металлоискателями для контроля пассажиров и иных лиц. Досмотр вещей пассажиров производится в соответствии с требованиями норм, правил и процедур, действующих в аэропорту.

На сегодняшний день в аэропорту Владивосток на входах в терминал располагаются 3 сканера, из которых задействованы в работе только 2. А также 2 сотрудника с ручными металлоискателями и 2 сотрудника, сидящих за мониторами. Несмотря на то, что данный процесс задействует большое количество людей, это не помогает полностью избавляться от длинных очередей.

Далее пассажиры попадают в общий зал, где для обеспечения возможности получения пассажирами услуг и информации располагаются электронные табло, кассы продажи авиабилетов, стойки регистрации и саморегистрации авиапассажиров, пункт обмена валют, места упаковки багажа, а также контрольные весы для взвешивания багажа пассажиров.

В данной зоне находятся такие предприятия торговли и общественного питания как: «Пекарня Мишеля», «Tiko», «Аптека Ovita», «Russian Tradition», «Матрешка» и тд. Спектр предлагаемых товаров и услуг данных предприятий весьма узок и однообразен.

После объявления о начале регистрации рейса пассажиры проходят к стойкам регистрации или саморегистрации и если пассажир не превышает нормы багажа, а его документы соответствуют всем требованиям, то его багаж отправляют в самолет, маркируют ручную кладь и выдают посадочный талон.

Стойки регистрации оснащены терминальным оборудованием автоматизированной системы управления (АСУ) отправлениями. Перед зоной регистрации пассажиров расположена зона самостоятельной регистрации пассажиров при помощи стоек саморегистрации.

Однако не смотря на наличие стоек саморегистрации авиапассажиры ими не пользуются, в результате чего образуются большие очереди в общем зале.

Если вес багажа или его габариты превышают нормы, то пассажира направляют в кассу для оплаты перевеса, после чего заново проводят процедуру регистрации.

На данный момент в АО «МАВ» нет возможности самостоятельной оплаты багажа, так как стойки, где можно совершить данную операцию, отсутствуют. Клиентам приходится прерывать

процесс регистрации и идти в авиакассау аэропорта для оплаты багажа, после чего проходить процедуру регистрации заново.

В настоящее время авиакомпании практикуют широкий спектр времени начала регистрации. В АО «Мав» регистрация авиапассажиров начинается, за 2 часа и заканчивается за 40 минут до вылета самолета по расписанию.

К перевозке принимаются только те пассажиры, документы которых исправны и авиабилеты оформлены на данную дату и рейс. Фамилия в авиабилете должна соответствовать фамилии в выездных документах. При любом нарушении в оформлении авиабилет не регистрируется, а пассажир направляется к представителю авиакомпании для принятия им решения о возможности оформления.

Следующими этапами для пассажира является прохождение паспортного контроля и предполетный досмотр. Задачей паспортного контроля является проверка наличия у пассажиров действительных паспортов, въездных, выездных, а в случае необходимости и транзитных виз. При выезде из РФ сотрудники отдела пограничного контроля проводят лишь проверку законности пребывания пассажира на территории РФ и не контролируют право гражданина на въезд в другую страну.

Иностранцы граждане при въезде в Россию и выезде из России обязаны предъявить действительные (по сроку действия) документы, выданные уполномоченными органами, удостоверяющие их личность и признаваемые Российской Федерацией, и визу РФ.

В аэропорту Владивосток используется система сверки данных с электронной базой, которая включает в себя намного меньше информации о пассажире по сравнению с иностранными системами биометрии и сканирования сетчатки глаза.

После паспортного контроля в пунктах досмотра производится предполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них. Задача предполетного досмотра – не допустить бесконтрольный вывоз из страны запрещенных к вывозу предметов, веществ, валюты, изделий из драгоценных металлов и камней, запрещенных на борту ВС вещей и др.

В данном процессе задействованы как установленные сканеры, так и ручной труд работников.

Пассажиры, прошедшие предполетный досмотр, проходят в зону ожидания вылета – «стерильную зону». Ассортимент данной зоны услуг и товаров схож с теми, что предлагаются в общей зоне.

Посадка пассажиров на борт воздушного судна начинается за 40 минут до времени отправления рейса по расписанию.

Контроль посадочных талонов при выходе на посадку производится агентами с использованием современного оборудования – гейтридеров. Однако сотрудникам все равно приходится пересчитывать посадочные талоны вручную и искать среди них нужный в случае снятия пассажира с рейса.

Подсчет посадочных талонов и пассажиров при выходе на посадку производит агент службы организации авиационных перевозок и передает информацию о количестве пассажиров и посадочных талонов сотруднику службы пограничного контроля.

На сегодняшний день в АО «Мав» присутствуют автоматизированные терминалы оплаты парковки, стойки самостоятельной регистрации, стойки упаковки багажа и гейтридеры для сверки посадочных талонов перед посадкой на борт.

Для получения необходимой информации об уровне удовлетворенности авиапассажиров АО «Мав» в настоящей работе разработана анкета, содержащая 13 вопросов. Объем выборочной совокупности составил 103 человека. В простую (случайную) выборку вошли пассажиры, пользующиеся услугами Международного аэропорта Владивосток (Кневичи). Опрос проводится методом стандартизированного личного интервью непосредственно в пассажирском терминале аэропорта в декабре и январе 2020 года.

Анализ опроса в форме анкетирования позволил установить, что большинство авиапассажиров совершают внутренние рейсы (78%). Международные рейсы менее востребованы, можно предположить, что это связано с эпидемиологической обстановкой в мире.

При поездке в терминал приоритетным видом транспорта является такси. Что касается парковок для личного транспорта, то с ними проблем не возникает, однако есть жалобы на слишком ограниченный промежуток времени нахождения на них.

Большинство авиапассажиров покупают и регистрируют билеты онлайн, что говорит о тенденции совершать торговые операции в сети и экономить время. Почти половина пассажиров берет билеты в авиакассах (офисах авиакомпаний), но они не довольны большими очере-

дями и медленным процессом обслуживания. Что касается стоек саморегистрации, то ими никто не пользуется, возможно это из-за отсутствия у пассажиров опыта использования данного оборудования и отсутствии сотрудника, который мог бы проконсультировать в данном процессе.

Скорость регистрации авиапассажиров оставляет желать лучшего, так как из-за отсутствия процесса регистрации у стоек самообслуживания весь поток образуется у обычных стоек и образуются очереди.

Уровень безопасности в аэропорту большинство клиентов оценило как средний (70%) и высокий (37%) что говорит о присутствии чувства безопасности у пассажиров, находящихся в аэропорту.

Уровень компетентности сотрудников при обслуживании авиапассажиров был оценен как средний. На этот результат влияет их грубость, плохое знание английского языка и нервозность, что сказывается не только на иностранных, но и на русскоязычных пассажирах.

Большое количество людей отметили однообразность ассортимента услуг. Больше всего по результатам опроса следует уделить разнообразию точек питания, ускорению процесса регистрации и созданию досугово-развлекательной зоны.

Авиапассажирам был предложен вопрос, в котором им предлагалось выбрать какие, по их мнению, инновации в контексте обслуживания требуются в АО «МАВ». В итоге пассажиры хотели бы видеть большинство предложенных пунктов из данного списка, а именно: система биометрии, 3-D сканеры и наличие развлекательной зоны.

Также авиапассажирам был задан вопрос: «Как вы считаете, насколько АО МАВ автоматизирован?». В результате выявлено что больше половины респондентов (61%) считают, что уровень автоматизации аэропорта Владивосток находится на среднем уровне, а 26% – находится на низком уровне.

Таким образом в процессе анализа выявлены такие проблемы как:

- длительный процесс регистрации на рейс, связанный с низким уровнем коммуникации между сотрудниками, сидящими на большом расстоянии друг от друга за стойками регистрации. Данную проблему могло бы решить оснащение сотрудников «технологией умных наушников»;

- пассажиры не пользуются стойками самостоятельной регистрации и отдают свое предпочтение стойкам с сотрудниками, создавая тем самым большие очереди в общем зале. Рекомендуется наличие консультанта, для стоек самостоятельной регистрации целью ознакомления данным процессом;

- 32% пассажиров отметило недостаточно разнообразный ассортимент досугово-развлекательных услуг в залах вылета и ожидания, пассажирам нечем себя занять во время длительного ожидания рейса. Эту проблему могут решить диджитал-арт-инсталляции, спальные и душевые капсулы, роботизированные точки питания, и роботы-помощники;

- также замедляет процесс обслуживания отсутствие систем биометрии в зоне паспортного контроля. Введение высокоскоростной системы биометрии позволит создавать более подробный «профиль» пассажира и повысить уровень безопасности терминала.

Таким образом, процесс автоматизации обслуживания авиапассажиров Международного аэропорта Владивосток позволит ускорить процесс обслуживания, повысить уровень безопасности терминала, и обеспечить клиентам необходимый комфорт, тем самым увеличив его прибыльность.

Следует отметить, что ускорение развития технологий, побудило авиакомпании и аэропорты искать партнерские отношения с более молодыми, более гибкими компаниями, чтобы помочь переосмыслить опыт путешествий. Основные игроки отрасли уже обращались к сообществу стартапов как к источнику вдохновения в последние несколько лет, поэтому можно ожидать, что эта тенденция сохранится и в будущем.

1. Как технология виртуальной реальности воплощает в жизнь новый клубный люкс British Airways [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.futuretravelexperience.com/2019/09/virtual-reality-technology-british-airways-club-suite/390447/> (дата обращения: 25.03.2021).

2. Кондрашева А. А. Основные технологические тенденции будущего для авиакомпаний и аэропортов // Вестник науки и образования. – 2020. – №. 19-1 (97).

3. Приказ Минтранса России от 23.06.2003 N 150 (ред. от 15.02.2016) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к юридическим лицам, осу-

шествующим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты" (Зарегистрировано в Минюсте России 19.09.2003 N 5097).

4. Райзберг, Б. А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2017. – 512 с.

5. Airbus, Bluebox, Cranfield, PriestmanGoode, Renacen, Rockwell Collins and Villingier победители премии Crystal Cabin Awards 2018. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.futuretravelexperience.com/2018/04/crystal-cabin-awards-2018-winners-revealed-in-hamburg/> (дата обращения: 25.03.2021).

Рубрика: Организация и эксплуатация автомобильного транспорта.

Движение автомобилей. Общие вопросы

УДК 656.13

ВЛИЯНИЕ СРЕДСТВ, РАБОТАЮЩИХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ, СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ФУНКЦИИ ФОТО- И КИНОСЪЕМКИ, ВИДЕОЗАПИСИ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

И.С. Назарьев

магистрант

В.А. Пресняков

канд. техн. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Рост числа транспортных средств влечет за собой рост числа нарушений ПДД, снижения числа ДТП с помощью средств фиксации в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: нарушение ПДД, безопасность дорожного движения, рекомендации, средства, работающие в автоматическом режиме, специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи

ISSUES OF DEVELOPMENT OF EDUCATIONAL AND INDUSTRIAL COMPLEX OF THE INSTITUTE OF TRANSPORT AND LOGISTICS

An increase in the number of vehicles entails an increase in the number of traffic violations, a decrease in the number of accidents with the help of automatic fixation means, special technical means with the functions of photographing and filming, video recording to ensure road safety.

Keywords: traffic violations, road safety, recommendation, means operating in automatic mode, special technical means with the functions of photographing and filming, video recording.

Введение: Рост числа транспортных средств влечет за собой рост нарушений ПДД, снижение количества ПДД обеспечивает безопасность дорожного движения.

Актуальность: Автомобили и автомобильный транспорт являются неотъемлемой частью современного быта и работы. Актуальностью является значительное увеличение количества транспортных средств и ежедневное многократное взаимодействие человек-транспорт;

Научная новизна: Использование нетипичных способов регулирования вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, междисциплинарная связь.

Цель: Предложить способы снижения количества нарушений ПДД.

Задачи:

- 1) Собрать статистические данные нарушений ПДД с 2015 года в Приморском крае;
- 2) Произвести анализ нормативно-правовой документации регламентирующую обеспечение безопасности дорожного движения. Сопоставить меры обеспечения безопасности дорожно-

го движения со статистическими данные, сделать вывод о влияние средств автоматической фиксации автоматической фиксации нарушений ПДД на безопасность дорожного движения;

3) Предложить рекомендации по снижению нарушений ПДД.

Автомобили и автомобильный транспорт является неотъемлемой часть повседневной жизни. Доставка и передвижение грузов, перевозка пассажиров в пределах городской среды осуществляется с помощью автомобильного транспорта. С каждым годом увеличение количества транспортных средств влияет не только на экологическую обстановку, но и на безопасность передвижения в пределах взаимодействия системы человек машина, в частности водитель-автомобиль-дорога-среда.

В рамках работы были собраны статистические данные о количестве транспортных средств, количество всех нарушений ПДД, количестве нарушений ПДД зафиксированные с помощью средств, работающих в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Результаты сбора и обработки данных представлены в табл. [1]

Таблица

Результаты сбора и обработки статистических данных с 2015 по 2020 годы

Год	Количество во т/с	Количество нарушений ПДД	По результатам авто фиксации правонарушений	кол-во ДТП	Количество нарушений на 1 т/с	Количество ДТП на 1 т/с	Количество нарушений по отношению к общему числу нарушений по отношению к кол-ву т/с	Количество ДТП по отношению к общему числу нарушений	Количество нарушений по результатам авто фиксации правонарушений по отношению к общему числу ДТП	Количество нарушений по результатам авто фиксации правонарушений по отношению к общему числу нарушений
2015	1019198	1078071	218427	3319	0,36	0,0033	1,06	324,8	65,8	0,20
2016	1039297	1084123	276 692	3017	0,34	0,0029	1,04	359,3	91,7	0,26
2017	1077328	1635244	833453	2786	0,31	0,0026	1,52	587,0	299,2	0,51
2018	1103630	1635244	833453	2867	1,05	0,0026	1,48	570,4	274,8	0,51
2019	1 123635	1164239	837 417	3 032	1,03	0,0027	1,04	384,0	276,2	0,72
2020	1 143286	1334994	1081746	2684	1,16	0,0024	1,17	497,4	403,0	0,81

Нарушения ПДД фиксируемые в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности дорожного движения:

1. Статья 12.9. Превышение установленной скорости движения;
2. Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути;
3. Статья 12.12. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщик;
4. Статья 12.13. Нарушение правил проезда перекрестков;
5. Статья 12.14. Нарушение правил маневрирования;
6. Статья 12.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона;
7. Статья 12.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги;
8. Статья 12.17. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами;
9. Статья 12.18. Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения;
10. Статья 12.19. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств.

Так как, в рамках данной работы не выявлялись места концентрации ДТП, дорожные условия, типы и классы дорог, рекомендации и методы, изложенные «Рекомендации по обеспечению

нию безопасности движения на автомобильных дорогах» ОДМ 218.4.005-2010 для анализа не подходят.

На рисунке 1, составленном основании таблицы, видно количества нарушений ПДД на 1 т/с и количество нарушения ПДД фиксируемые в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности по отношению к общему количеству нарушений ПДД.

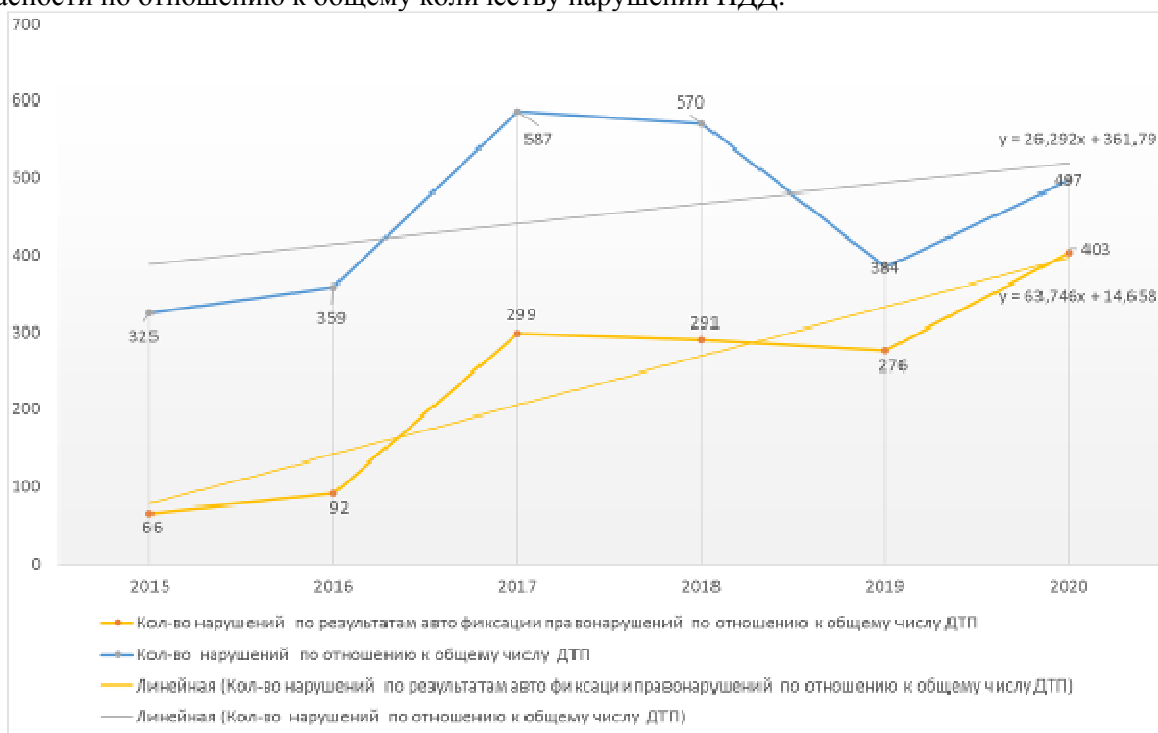


Рис. Зависимость количества нарушений ПДД на 1 т/с и количество нарушения ПДД фиксируемые в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности по отношению к общему количеству нарушений ПДД

Таким образом в первая часть графика, имеет волнообразный характер, а линия тренда незначительней рост, связанный с увеличением общего количества нарушений ПДД. График зависимости количество нарушения ПДД фиксируемые в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности по отношению к общему количеству нарушений ПДД, имеет более динамический рост увеличения количество нарушения ПДД фиксируемые в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на обеспечение безопасности.

Основными нормативно-правовыми документами, регламентирующими обеспечение безопасности дорожного движения, являются: «О безопасности дорожного движения» ФЗ N196-ФЗ от 15 ноября 1995 года (с изменениями на 8 декабря 2020 года), который содержит общие положения, права и обязанности, порядок лицензирования деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий [2]; рекомендательным документом: «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» ОДМ 218.4.005-2010 в котором содержится методики определения оценки степени аварийности до оценки экономического эффективности мероприятий по повышению безопасности д движения [3].

Предыдущий, 2020 год, поставил общество в сложную санитарно-эпидемиологическую обстановку, но при этом, на примере Китайской Народной Республики только дисциплинированное общество может принимать любые вызовы и решать сложные задачи. Для снижения числа нарушений ПДД предлагаются следующие рекомендации:

1. Пересмотреть наказания за нарушения ПДД, ужесточить ответственность участников дорожного движения, чьи действия привели к нарушению ПДД или имели последствия в виде

материальных потерь или причинению вреда здоровью других участников дорожного движения, по неосторожности, халатности или действием непреодолимой силы;

2. Направить средства на развитие технологий способствующие массовому внедрению интернета вещей и программного обеспечения для расширения возможностей средства, фиксирующие в автоматическом режиме, специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи;

3. Увеличить количество средства, фиксирующие в автоматическом режиме, специальные технические средства, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для повышения точности получаемых и обрабатываемых данных получаемы вблизи дорог общего пользования.

4. Разработки критериев оценки социального статуса участника дорожного движения.

Вывод: средства, фиксирующие в автоматическом режиме, специальные технические средства, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи нарушений ПДД на обеспечение безопасности дорожного движения значительно снизили число ДТП с 3319 в 2015 году до 2684 в 2020, но произошел рост числа нарушений с 1078071 в 2015 году до 1334994 в 2020. При условии реализации рекомендаций возможно значительное влияние средства, фиксирующие в автоматическом режиме, специальные технические средства, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи на снижения числа нарушений ПДД и обеспечение безопасности дорожного движения.

1. Статистика Приморского края с 2015 по 2020 годы. [Электронный ресурс] ГИБДД РФ официал. Сайт. – URL: <http://stat.gibdd.ru/>;

2. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 15 ноября 1995 года (с изменениями на 8 декабря 2020 года) [Электронный ресурс] Электронный фонд нормативно-технических документов: <https://docs.cntd.ru/document/9014765>;

3. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах»: Отраслевой дорожный методический документ. [Электронный ресурс] Электронный фонд нормативно-технических документов. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200084056>

Рубрика: Эксплуатация автомобильного транспорта

УДК 62-843.3

РАЗРАБОТКА УЧАСТКА ПО ПЕРЕВОДУ ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СТОРАНИЯ НА ГАЗОБАЛЛОННОЕ ТОПЛИВО

П.С. Ненашев

бакалавр

Г.Л. Овсянникова

доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

На сегодняшний день экологическая безопасность автомобиля является очень важным аспектом для всех участников дорожного движения. Так же, наиболее трепетным остается вопрос об экономичности эксплуатации транспортных средств. Переход с дизеля или бензина на газ может решить обе эти проблемы. Сохранение экологии и экономия денежных средств важная часть жизни не только для Дальнего Востока и России, но и всего мира. Об этом должен заботиться каждый автолюбитель.

Ключевые слова: *двигатель, экономичность, экология, газобаллонное топливо, автомобиль, проблема, переоборудование.*

DEVELOPMENT OF A SITE FOR THE CONVERSION OF INTERNAL COMBUSTION ENGINES TO GAS-CYLINDER FUEL

Today, the environmental safety of the car is a very important aspect for all road users. Also, the most sensitive issue is the cost-effectiveness of the operation of vehicles. Switching from diesel or

gasoline to gas can solve both of these problems. Preserving the environment and saving money is an important part of life not only for the Far East and Russia, but also for the whole world. Every motorist should take care of this

Keywords: *engine, economy, ecology, gas-cylinder fuel, car, problem, re-equipment.*

Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии экономики страны, Дальневосточного региона и в повседневной жизни. Но увеличение числа эксплуатируемых автомобилей ведет к увеличению выброса вредных отработанных газов в атмосферу. Так как в нашей стране автомобилей становится все больше и больше, а в нашем городе только легковых автомобилей на тысячу жителей приходится уже почти 600, то проблема чистоты атмосферного воздуха в настоящее время особенно актуальна.

Ученым-экологам давно известно, что основной вклад (около 80%) в процесс загрязнения воздуха вносит именно личный автотранспорт, работающий на бензине: в его выхлопах содержится сразу несколько ядовитых веществ: оксиды углерода (СО), углеводороды (СН), оксиды азота (NOx), оксиды серы (SO₂), отравляющих окружающую среду.

Впервые над этой проблемой начали работать на Западе, где уже успели смениться пять экологических стандарта от Евро-1 до Евро-5. С каждым разом требования к двигателю становились все жестче. Одновременно ведущие производители автомобилей решили отказаться от карбюраторных моторов в пользу систем, оснащенных каталитическим нейтрализатором отработавших газов. В результате удалось добиться некоторых улучшений (содержание СО снизилось с 2,72 до 1 грамма на километр пути, СН – с 0,2 до 0,1 грамма на километр пути, NOx – с 0,15 до 0,06 на километр пути), но они оказались менее значительными, чем ожидалось.

Ситуация в России значительно хуже: качество бензинового топлива намного ниже, а, следовательно, вредного выхлопа больше. Поэтому в больших городах воздух становится опасным для здоровья. По официальным данным в городе Владивостоке уровень загрязнения атмосферного воздуха в среднем в 2,6 раза превышает предельно допустимую концентрацию. Очевидно, что долго подобная ситуация сохраняться не может, и, скорее всего, уже в самом ближайшем времени стандарты в области экологии будут пересмотрены. Это повлечет за собой масштабные изменения в составе российского автопарка, а именно перевод автомобилей на альтернативные виды топлив.

Одним из уже действующих вариантов более экологически чистого топлива является использование сжиженного природного газа (метана) и сжиженного нефтяного газа (пропанобутановой смеси). Выделяющиеся в результате их работы выхлопные газы содержат в несколько раз меньше вредных веществ, наносящих ущерб окружающей среде и человеку (показатель СО газового автомобиля на 66,5% ниже значений бензинового, суммарные значения HC + NOx газового автомобиля на 66,4% ниже бензинового автомобиля, значения CO₂ газового автомобиля на 13% ниже бензинового). Кроме того, продукты сгорания газа сами по себе намного менее токсичны, чем те соединения, что образуются при использовании бензина в качестве автомобильного топлива. В бензине содержатся сернистые составляющие, которые при сгорании трансформируются в сернистый газ. Это вещество наряду с свинецсодержащими соединениями попадают во внешнюю среду, где становятся элементами смога. В газе сера не содержится, поэтому и выброса таких вредных веществ не происходит.

Впервые, автомобили, работавшие на газе, появились в Италии в конце 40-х годов. Поэтому эту страну считают родиной ГБО. В настоящее время здесь разработаны системы распределенного впрыска газа, соответствующие нормам ЕВРО-5.

На сегодняшний день самой распространенной установкой, поставляемой в Россию, является – LOVATO (Италия). Далее идут более дорогие, но и более надежные фирмы DigiTronic, BRC и т.д. Все больше предприятий, специализирующихся на установке ГБО, отдают предпочтение этим производителям. При помощи этого оборудования можно перевести на газ не только автомобиль, но и яхту, катер или скутер.

Главным аргументом использования газа как топлива является цена – она почти в два раза ниже, чем цена за бензин. По данным на 16 мая 2021 средняя цена на бензин на АЗС составляет 48,5 рублей. Еще одним существенным преимуществом газового топлива по сравнению с бензином является то, что газ не смывает со стенок цилиндра масляную пленку, в результате чего существенно повышается ресурс двигателя и увеличивается срок службы моторного масла. Кроме того, большее октановое число пропан-бутана значительно уменьшает вероятность де-

тонационных процессов. Все это свидетельствует о том, что в настоящее время тема перевода автомобилей на газовое топливо является актуальной.

В настоящее время на Дальнем Востоке действует единственный крупнотоннажный СПГ-завод, построенный в рамках соглашения о разделе продукции Сахалин-2. Участниками проекта являются Газпром (50%), Shell (27,5%), Mitsui (12,5%), Mitsubishi (10%). Мощность СПГ-завода Сахалин-2 составляет 10,8 млн т/год (2 линии по 5,4 млн т/год). Газпром нацелен на увеличение мощности завода, в частности, компания уже подписала с Shell меморандум по реализации проекта строительства 3й линии, аналогичной 2 существующим. В результате мощность завода вырастет в 1,5 раза, до 16,2 млн т/год. Минэнерго РФ сообщало, что запуск 3й линии СПГ-завода Сахалин-2 планируется в 2026 г.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что на Сахалине осуществляется крупная добыча природного газа, следовательно, существует возможность расширять сеть газовых заправок, тем самым предоставлять населению Сахалинской области услугу по эксплуатации автотранспорта, переведенного на газобаллонное топливо.

В настоящее время на территории Сахалинской области имеются две метановые действующие автомобильные газонаполнительные компрессорные станции, которые находятся в г. Южно-Сахалинске и обеспечивают заправку компримированным природным газом. Заправка газовым топливом может также осуществляться посредством передвижных автогазозаправщиков (ПАГЗ). В Южно-Сахалинске функционируют семь ПАГЗ. Их применение позволяет осуществлять заправку автомобилей непосредственно на территории автотранспортных предприятий, что способствует сокращению «холостых» пробегов. Использование ПАГЗ также открывает перспективы газификации транспорта в сельском хозяйстве, где отсутствует возможность перемещать технику до заправочной станции.

Перевод автотранспорта на газомоторное топливо позволяет:

1. Снизить затраты на топливо в 2,5 раза (стоимость КПГ 19,8 руб/куб.м., 1 куб.м. КПГ = 1 литр бензина).
2. Снизить транспортный налог в 2 раза (в Сахалинской области действует 50% льгота по транспортному налогу для автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива).
3. Снизить выбросов токсичных веществ в окружающую среду в 10 раз.
4. Исключить хищение топлива.

Стоимость перевода легкового автотранспорта на газомоторное топливо составляет в среднем 90–110 тыс. руб., легкого коммерческого грузовика порядка 150 тыс. руб. в зависимости от типа автотранспорта и газобаллонного оборудования.

Для жителей острова разработана программа “Экология”, в рамках реализации данного национального проекта с начала текущего года возможностью бесплатно перевести свое авто на газ воспользовались 55 южносахалинцев. Всего же с момента старта программы компенсационные выплаты получили более 600 человек. Компенсация предоставляется в размере 100% от понесенных затрат, но не более 150 тысяч рублей.

Автовладельцы, желающие перевести личный транспорт на газомоторное топливо, могут воспользоваться компенсацией от муниципалитета и сделать это бесплатно на специализированных станциях техобслуживания. Сегодня в городе работают 6 учреждений, бесплатно оказывающих данные услуги. В ближайшее время к открытию планируется еще 3 точки.

Так, по итогам 2020 года механизмом финансовой поддержки воспользовались 417 автовладельцев, большая часть пришлась на последний квартал. Из них 188 переоборудовали автомобили за счет собственных средств с дальнейшим возмещением затрат. 229 человек воспользовались механизмом трехстороннего соглашения между автовладельцем, станцией техобслуживания (СТО) и администрацией города. Такой путь дает автовладельцу возможность не тратить на данную процедуру личные средства — администрация возмещает затраты станции напрямую.

Необходимость в создании отдельного участка по переводу двигателей внутреннего сгорания на газобаллонное оборудование для ООО “Сахалин-запчастьсервис” вытекает из большого количества требований к данному участку. Переоборудование автомобилей для работы на газобразном топливе заключается в установке на базовом автомобиле газобаллонного оборудования, проверке герметичности соединений газовой системы питания, а также оформление соответствующих документов.

Переоборудование производится на специализированных участках, которые могут располагаться в производственных помещениях АТП или предприятий автосервиса.

Переоборудование и дальнейшая эксплуатация ГБО будут осуществляться только при наличии ряда соответствующих документов на ГБО и переоборудованный автомобиль, подтверждающих, что ГБО, установленное на автомобиль, соответствует требованиям ТУ, ГОСТ, ОСТ, и сам автомобиль после переоборудования соответствует требованиям безопасности, а также, что организация, выполнившая переоборудование и производящая обслуживание и ремонт газового оборудования, имеет на это право.

Этими документами являются: сертификат соответствия на комплект газобаллонного оборудования для данной модели автомобиля, сертификат соответствия на выполняемые услуги по переоборудованию, проверке герметичности, опрессовке и регулировочным работам.

Персонал, производящий переоборудование автомобиля для работы на газовом топливе, прошел специальную подготовку и имеет удостоверение соответствующего образца.

Переоборудование производится в каждом конкретном случае в соответствии с технической документацией, прилагаемой к каждому комплекту ГБО. Расположение всех элементов ГБО должно строго соответствовать, прилагаемым чертежам и схемам. В случае возникновения судебно-исковых разбирательств, возникающих в результате различных аварийных ситуаций с ГБО, ответственность за последствия может быть возложена на организацию, производившую установку ГБО, если будут установлены нарушения в технологии и прежде всего в расположении узлов.

Технологический процесс установки ГБО включает в себя следующие основные этапы: подготовку комплекта ГБО и автомобиля к монтажу, непосредственно монтаж оборудования на автомобиль, испытания газотопливной системы питания на герметичность и прочность соединений газовой системы на автомобиле, регулировочные работы и оформление соответствующей документации.

Перед переоборудованием проверяется техническое состояние систем двигателя, особенно зажигания и газораспределительного механизма.

Автомобиль поступает на пост вымытым снаружи и в подкапотном пространстве. Проверяется комплектность автомобиля. Визуально оценивается состояние кузова рамы кабины салона. Если в процессе монтажа необходимо будет снять бензобак, производят слив топлива. В приемо-сдаточный акт заносят помимо сведений ПТС номера шин и имеющиеся повреждения кузова или кабины. Если автомобили не отвечают перечисленным требованиям, то их переоборудование не проводится.

Подготовка комплекта позволяет проверить по упаковочному листу комплектность и работоспособность элементов, маркировку на баллонах и дату выпуска баллона до их установки на автомобиль. При этом производится сборка баллона, установка на нем запорной арматуры. На баллон для ГСН одновременно устанавливается колпак системы вентиляции. Рекомендуется накачать баллон ГСН воздухом до рабочего давления 1,6 МПа.

Трубопроводы из цветных металлов для ГСН предварительно изолируют с помощью полихлорвиниловой трубки для предотвращения возникновения электрохимической коррозии из-за образования гальванической пары со стальными деталями кузова и защиты от механических повреждений.

В заключении можно сделать вывод о том, что организация участка по переводу двигателя внутреннего сгорания на газобаллонное топливо очень важный и актуальный вопрос для Сахалинской области. Это повысит уровень экологии в регионе, и эксплуатация автомобилей станет более экономически выгодной для населения.

1. <https://minenergo.sakhalin.gov.ru/gazomotornoe/gazozapravochnaya-infrastruktura/>

2. <https://sakhalin.info/>

3. Лиханов В.А., Девятьяров Р.Р. Применение и эксплуатация газобаллонного оборудования: учеб. пособие. – Киров: Вятская ГСХА, 2012. – 183 с

4. Золотницкий В.Р. Автомобильные газовые топливные системы. – Москва: АСТ, 2010. – 128 с.

ПРИРОДНЫЙ ГАЗ КАК МОТОРНОЕ ТОПЛИВО: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

А.В. Свиридонов, М.Д. Гомолач, А.Ю. Орлов

бакалавры

Г.Л. Овсянникова

научный руководитель, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Для современного мира актуальным является использование природного газа в качестве замены или дополнения для минерального моторного топлива. Но какие положительные или негативные эффекты проявляются при использовании газобаллонного оборудования на автомобиле? На этот, интересующий читателя, вопрос ответит данная статья.

Ключевые слова: газобаллонное оборудование (ГБО), экология, позиция в мире, конструкция, эксплуатация, оформление документов, перспективы в Приморском крае.

NATURAL GAS AS A MOTOR FUEL: PROS AND CONS

For the modern world, the use of natural gas as a replacement or supplement for mineral motor fuel is relevant. But what are the positive or negative effects of using gas cylinder equipment in a car? This article will answer this question that interests the reader.

Keywords: gas cylinder equipment (GCE), ecology, position in the world, construction, operation, processing of documents, prospects in the Primorsky Territory.

На сегодняшний день инновационные способы питания двигателя природным газом пользуются большой популярностью, хоть и является сложной конструкцией состоящей из нескольких устройств.

Газобаллонное оборудование – это стандартная топливная система, установленная в автомобиле, и позволяющая его двигателю работать на газовом топливе. При этом автомобиль не утрачивает своих прежних характеристик, и без малейших затруднений возвращается к работе с бензином. Такую систему можно установить на машинах разных марок, если их конструкция позволяет размещение в багажнике баллон с газом.

Начнём рассуждение с основных преимуществ такого вида автомобильного топлива.

Во-первых, многие автолюбители в процессе эксплуатации отмечают то, что двигатель на газе работает стабильнее и тише сравнительно с бензином. Такая особенность объясняется тем, что октановое число газа выше и находится на отметке около 110. Именно это позволяет мотору на газу работать мягче и более плавно, а также снизить уровень его шума и вибраций. На таблице представлены основные характеристики для сравнения газового и минерального видов моторного топлива.

Таблица

Основные характеристики моторного топлива

Характеристика моторного топлива	Пропан	Бутан	Бензин (АИ-93)
Октановое число	125	95	93
Теплота сгорания стехиометрической смеси, МДж/м ³	3,41	3,47	3,55
Теоретически необходимый объем воздуха для сгорания топлива, м ³ /кг	12,81	12,64	12,35
Максимальная скорость распространения фронта пламени, м/с	0,810	0,825	0,850
Возможная степень сжатия, о.е.	10-12	8,5	8,2

Наиболее широко в мире для питания двигателей внутреннего сгорания используют два вида газового топлива – сжиженную смесь пропана и бутана, получаемую при перегонке нефти (распространенное название "нефтяной газ"), и природный газ метан. В России наиболее распространены "пропановые" газовые системы.

Во-вторых, двигатели работающие на газе, менее токсичны. Так как автомобили, которые работают на минеральном виде топлива, таких как бензин и дизель, являются одними из главных «производителей» вредных веществ то, сжиженный газ является наиболее экологичным вариантом. Использование газа в значительной степени снижает уровень выбросов в атмосферу. Это описывается не только тем, что при сгорании газового топлива не сопровождается выделением вредных элементов, но и тем, что формирующиеся при этом несгоревшие углеводороды отличаются минимальной токсичностью, если сравнивать с аналогичными соединениями из остальных видов органического топлива. На это также влияет чистый процесс горения газа, который зависит от качества сборки ГБО. Как утверждают специалисты известной компании BOSCH, сгорание газа по уровню токсичности уступает только электромобилям и двигателям на водороде. Относительное содержание токсичных компонентов в отработанных газах для минерального и газового моторного топлива представлено на рис. 1.

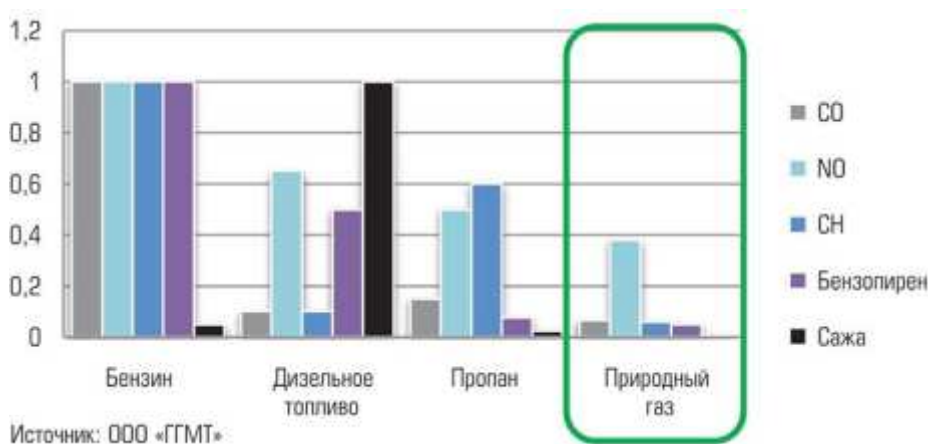


Рис. 1. Относительное содержание токсичных компонентов в отработанных газах

Также преимуществами считаются: сокращение расходов на топливо в 2 раза; увеличение срока службы двигателя в 1,5 раза; увеличение интервала замены масла и свечей; надежность конструкции.

Но, несмотря на видимые преимущества, такая топливная система имеет и определённые недостатки.

Во-первых, у автомобилей, которые работают на газе, проявляется снижение мощности, которое вызвано тем, что скорость горения у газа меньше, чем у бензина. Мощность автомобиля падает в среднем на 15%, особенно это заметно при интенсивном разгоне. На рисунке 2 представлены тягово-скоростные характеристики автомобиля с ГБО. [1]

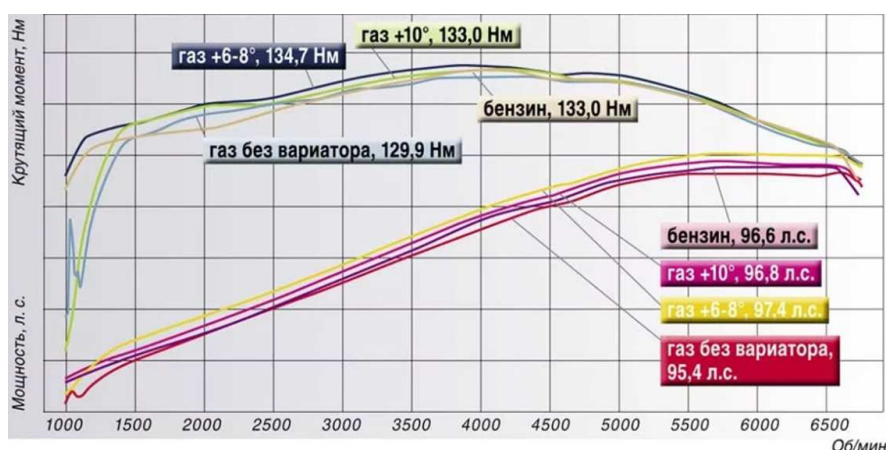


Рис. 2. Тягово-скоростные характеристики автомобиля с ГБО

Во-вторых, существенным минусом является нагрев выпуска и прогорание клапанов. Так как газ горит медленнее, то температура горения выше, соответственно нагрузка на выпускной коллектор выше, чем у двигателей работающих на минеральном топливе.

В-третьих, топливные резервуары с горючими газами под давлением являются взрывоопасными. В сравнении с газом, бензин намного безопаснее с подобной точки зрения. И не имеет значения, что произойдет, нагрев, или сильный удар по баллону во время ДТП, все это приведет к неблагоприятным последствиям, как для автомобиля, так и для автомобилиста.

Также автолюбители могут столкнуться с проблемой запуска машины в холодную погоду. Это во многом обусловлено безграмотной установкой ГБО, а именно тем, что не меняется геометрия двигателя. Также это объясняется тем, что в холодную погоду газовое топливо сжижается, из-за чего становится сложно зажечь такую топливную смесь. Такую проблему можно решить предварительным нагревом двигателя автомобиля при помощи специального оборудования. Но если это невозможно, то запускаться на газу зимой все равно можно, но для этого нужна соответствующая степень сжатия. [2]

Природный газ в роли моторного топлива применяется более чем в 80 странах мира. Количество транспортных средств работающих на природном газе в мире, по данным NGV Global, с 2000 года по 2019 год выросло более чем в 20 раз — с 1,3 миллионов до 28,5 миллионов единиц, что в свою очередь составляет 2% от мирового автопарка. Основная часть транспортных средств на газомоторном топливе, согласно оценке аналитического агентства, сосредоточена в странах Азиатско-Тихоокеанского региона — 20,5 миллионов единиц, и Латинской Америки — 5,5 миллионов единиц.

Лидерами в мире по эксплуатации газомоторного транспорта являются Китай, Иран, Индия, Пакистан и Аргентина. [3]

Установка газобаллонного оборудования возможна практически на любой карбюраторный и инжекторный автомобиль, имеющий двигатель с жидкостным охлаждением, в том числе и на современные иномарки. В случае установки ГБО на машины с электронными системами впрыска монтируется дополнительный электронный блок, согласующий работу основной и дополнительной систем питания. Под каждый тип двигателя имеется свой смеситель. Комплект ГБО устанавливается на автомобиль дополнительно к основной системе питания. ГБО, на примере 3 поколения для карбюраторного автомобиля (рисунок 3), состоит из следующих элементов: 1) баллон; 2) мультиклапан; 3) газовая магистраль высокого давления; 4) выносное заправочное устройство; 5) газовый клапан; 6) редуктор-испаритель; 7) дозатор; 8) смеситель воздуха и газа; 9) бензиновый клапан; 10) переключатель видов топлива.

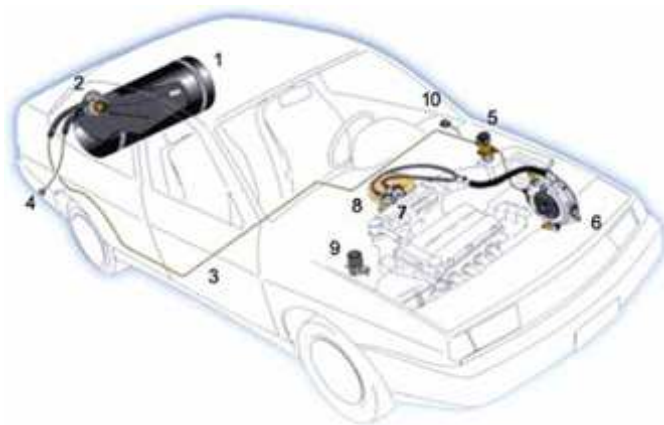


Рис. 3. Схема конструкции ГБО 3 поколения карбюраторного автомобиля

После того, как будет установлено ГБО, автомобиль сможет ездить на двух видах топлива – газе и бензине. При низких температурах двигатель заводится на бензине, затем переключается на газ. Переходить от одного вида топлива на другой можно с помощью соответствующих переключателей из салона автомобиля.

При переводе двигателя с газа на бензин или наоборот нужно быть осторожным и не допускать работу двигателя одновременно на смеси двух видов топлива, так как происходящее при этом нарушение состава горючей смеси приводит к образованию обратных вспышек, которые могут создать условия для возгорания в подкапотном пространстве автомобиля.

Эксплуатация автомобилей с установленным ГБО происходит следующим образом. Сначала двигатель заводится на бензине. Его можно завести и на газе, но мембраны редуктора выйдут из строя быстрее. Переключаться на газ проще всего на ходу по такой схеме: на участке дороги без светофоров, пробок и неожиданных препятствий переводите переключатель в нейтральное положение, ждете, когда выработается бензин из поплавковой камеры карбюратора и двигатель попытается заглохнуть, переключаетесь в положение "газ". Перед ночной или просто длительной стоянкой переключитесь на бензин, используя тот же алгоритм. Периодически (раз в две-три заправки, что соответствует примерно 1000 км пробега) нужно сливать конденсат из редуктора. Операция проста и заключается в отворачивании гайки/винта, с последующим заворачиваем ее обратно после слива. Где именно на редукторе установлена винт/гайка, необходимо выяснить у установщиков, у них же нужно спросить, как регулировать систему [4].

Так как установка ГБО является процессом изменения конструкции транспортного средства, то необходимо проверять на соответствие требованиям безопасности и вносить в документы отметку о переоборудовании транспортного средства.

Процедура внесения изменений в конструкцию автомобиля, в том числе при установке ГБО, следующая:

1. до начала установки ГБО:

1.1. пройти предварительную техническую экспертизу (экспертизу проводят только аккредитованные организации);

1.2. получить разрешение в ГАИ на внесение изменений;

2. после выполнения установки ГБО:

2.1. пройти техосмотр;

2.2. пройти повторную экспертизу;

2.3. получить свидетельство и занести его номер в паспорт транспортного средства (ПТС).

Цена вопроса:

1. госпошлина за свидетельство на внесение изменений в конструкцию – 800 руб.,

2. за новое свидетельство о регистрации – 500 руб.,

3. за внесение изменений в ПТС – 350 руб.

Если не регистрировать установку ГБО, то последует штраф в размере всего 500 рублей по ч.1 ст.12.5 КоАП за нарушение п.7.14 "Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации" – внесение изменений в конструкцию без разрешения ГИБДД.

Но в дополнение к штрафу водитель получает предписание (требование) привести автомобиль в первоначальный вид. Если этого не сделать и не представить автомобиль на осмотр через 10 дней, то ГАИ аннулирует регистрацию автомобиля. [5]

Но какова перспектива автомобилей с ГБО в Приморском крае?

Аналитиками портала «Дром» был проведен анализ, исследовав 7 миллионов объявлений с 2018 по октябрь 2020 года. Исследование показало, что спрос на газ постоянно растёт. В 2019 году количество проданных машин с ГБО выросло на 24,5%, а в 2020 году еще больше — на 27%.

Общая доля машин на газовом топливе по России составляет 3,2%, в Приморье этот вид топлива не получил популярности — здесь таких авто — около 0,4%. Эксперты объясняют это тем, что в регионе достаточно много гибридов, а вот машин с ГБО — единицы.

Другой причиной является малое количество газовых заправок. Например, во Владивостоке всего 5 газовых заправок, и лишь одна из них круглосуточная. На начало 2020 года в Приморье практически не было доступа к природному газу — уровень газификации края составлял 0,7% (в среднем по ДФО — около 13%).

В октябре-ноябре 2020 года была подписана программа развития газоснабжения и газификации региона на период 2021-2025 годов, которую подписали председатель правления ПАО "Газпром" Алексей Миллер и губернатор Приморского края Олег Кожемяко. Именно она должна стать основой для продвижения газовой политики Приморья. Компания обязуется построить 108 км газопроводов-отводов и пять газораспределительных станций (ГРС), 194 км межпоселковых газопроводов.

Даже с принятием программы газификации на ближайшие пять лет этот показатель должен возрасти всего лишь до 6,6%. А это значит, что экономика Приморья обречена оставаться неконкурентоспособной по сравнению с западными регионами. [6]

В заключение данной статьи можно сказать то, что природный газ в качестве альтернативы минеральным видам моторного топлива хорошо себя зарекомендовал. Но установка ГБО долж-

на сопровождаться осмысленным выбором автомобилиста. А именно тем, что является ли это выгодным решением в экономическом и практическом плане. Перевод транспортного средства на газовое топливо будет оправдано, и впоследствии окупаемым, только тогда, когда в городе и регионе есть хорошо развитая сеть автомобильных газозаправочных станций (АГЗС), а также СТО специализирующиеся как на ремонте, так и на обслуживании ГБО.

1. Основные преимущества и недостатки ГБО [Электронный ресурс]. – URL: <http://krutimotor.ru/preimushhestva-i-nedostatki-gbo/>
2. ГБО. Плюсы и минусы, мифы и реальность. Стоит ли ставить? Распространенные ошибки и прочее [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.drive2.ru/b/499481470415405703/?page=0>
3. Зарубежные тенденции газомоторного рынка [Электронный ресурс]. – URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2020/7/781/
4. Газобаллонное оборудование. Схема ГБО автомобиля [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.drive2.ru/l/2279285/>
5. Регистрация ГБО в ГИБДД в 2021 году по новым правилам [Электронный ресурс]. – <https://rulipozakonu.ru/registracija/registracija-gbo-v-gibdd-po-novym-pravilam/>
6. «Газпром» и Приморский край в 2021–2025 годах продолжат развивать газификацию региона [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2020/october/article514827/>

Рубрика: Эксплуатация автомобильного транспорта

УДК 62-835

ОБЗОР ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РОССИИ И ПРИМОРСКОМ КРАЕ

М.А. Семенова, И.А. Хоботова

бакалавры

Г.Л. Овсянникова

научный руководитель, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, России*

В данной статье рассматривается проблемы использования электромобилей в России и Приморском крае. Показаны данные о использовании электромобилей в мире. Рассмотрены плюсы и минусы эксплуатации электромобилей. Сделаны выводы о комфортном и возможном использовании электромобилей.

Ключевые слова: история создания, электромобили, известные автомобильные бренды, Россия, Приморский край, достоинства и недостатки

OVERVIEW OF THE PROSPECTS FOR THE USE OF ELECTRIC VEHICLES IN RUSSIA AND THE PRIMORSKY TERRITORY

This article discusses the problems of using electric vehicles in Russia and the Primorsky Territory. Data on the use of electric vehicles in the world are presented. The pros and cons of operating electric vehicles are considered. Conclusions are drawn about the comfort and possibility of using electric vehicles.

Keywords: history of creation, electric vehicles, famous car brands, Russia, Primorsky Territory, advantages and disadvantages.

Все чаще среди автолюбителей можно услышать разные утверждения по поводу эксплуатации электромобилей. Общество разделилось на два фронта: одни активно приводят аргументы в пользу экологичности данного вида автомобиля, другие же отстаивают свою преданность всем знакомому ДВС. К первой группе, например, относится всем известная международная

организация Гринпис, которая приводит убедительные доводы о эксплуатации «батареек», ссылаясь, конечно же, на минимальное количество вредных выбросов в окружающую среду. Ко второй группе относятся те, кто убежден в том, что электромобили использовать нерентабельно и гораздо выгоднее купить, а далее и обслуживать автомобили с ДВС. А на дорогах города все чаще встречаются небезызвестные Nissan Leaf и американская Tesla. Но так ли действительно хороши электромобили как о них рассказывают?

Цель работы предполагает рассмотреть данные о использовании электрокаров в России и за рубежом, сравнить существенные плюсы и минусы, и сделать выводы. Важность темы для читателя в том, чтобы более подробно разобраться и внести некоторую ясность о спорах, которые ведутся по поводу электромобилей.

В истории электромобилей условно можно выделить 6 периодов их развития. Первый этап-зарождение электроавтомобилестроения (1837-1895 годы); Второй этап-интенсивное развитие и конкуренция (1896-1930 годы); Третий этап-локальное использование (1931-1960 годы); Четвёртый этап-проведение обширных опытно-конструкторских работ и выпуск большого числа опытных образцов и малых серий опытных электромобилей (1961-1982 годы); Пятый этап-спад работ, вызванный резким изменением конъюнктуры на нефтяном рынке и неудачами в эксплуатации опытных партий из-за недостатков источников тока (после 1982 года); Шестой этап-активизация производства электромобилей (начало 21 века). К предвестникам электромобилей, характеризующим первый этап их развития, можно отнести экипажи, созданные в 1837 году американцами Девенпатором и Пейджем, а также шотландцем Робертом Девидсоном. В 1838 году в России опыты с двигателем, питаемым от батареи гальванических элементов, проводил Б. С. Якоби. [1]

На данный момент положение дел во всем мире выглядит следующим образом: более 90% всех электромобилей в мире приходятся на три главных рынка-Китая, Европы и США. Среди всех производителей электромобилей лидером остается американская Tesla- за 2020 г. продажи компании составили около полумиллиона машин; и это абсолютный рекорд. Топ-10 электромобильных брендов мира по количеству проданных электрокаров (тыс.) представлены на рисунке 1. [2]

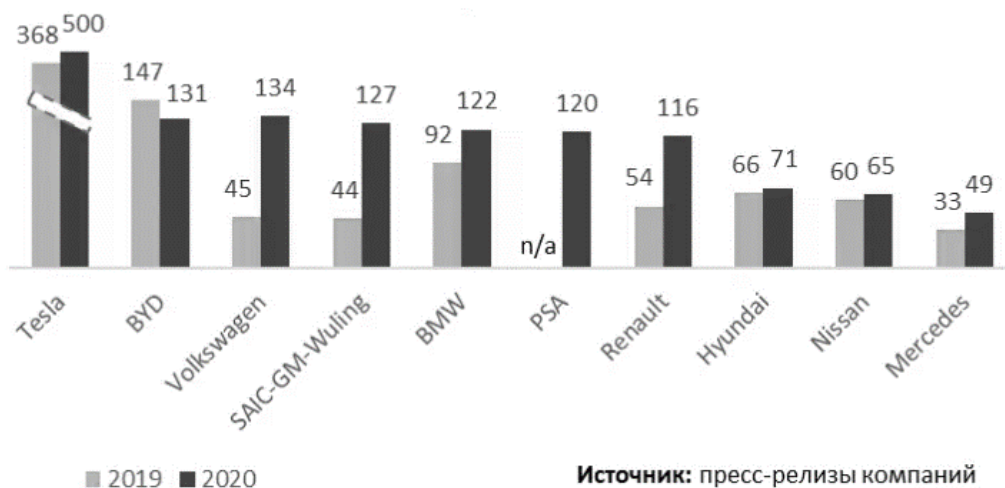


Рис. 1. Топ-10 электромобильных брендов мира по кол-ву проданных электрокаров

На сегодняшний день китайский рынок электромобилей является самым крупным и самым быстрорастущим в мире. Китайское правительство даже поддерживает автопроизводителей электрокаров льготами и субсидиями. Не секрет, что второй завод Tesla находится именно в Шанхае (второй по величине после завода в Калифорнии) и теперь компания является абсолютным лидером на китайском рынке. Также в Китае есть свои локальные бренды, выпускающие электромобили. На сегодняшний день зарегистрировано около 400 компаний. На рисунке 2 показан Топ-5 электромобильных брендов Китая по количеству проданных электрокаров (тыс.). [2]

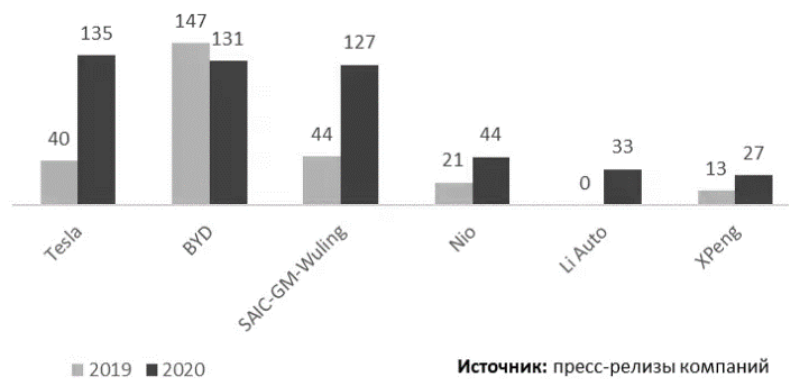


Рис. 2. Топ-5 электромобильных брендов Китая по кол-ву проданных электрокаров

Также Китай является лидером по количеству зарядных станций для электромобилей. На рисунке 3 представлено количество зарядных станций (млн) в мире. [2]

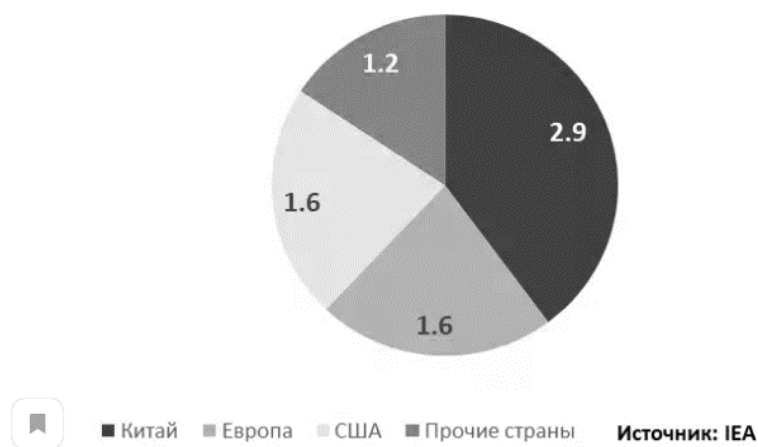


Рис. 3. Количество зарядных станций в Китае

Следовательно, Китай может создать серьезную конкуренцию западным компаниям, выпускающим электромобили. Сейчас качество китайских электрокаров не отличается от своих собратьев из-за рубежа, но цены на них существенно ниже.

В Европе вопрос экологии, а именно сокращение выбросов парниковых газов стоит особенно остро. Многие страны Евросоюза к 2050 году намерены решить эту проблему, что вынуждает компаний отечественного автомобилестроения еще больше двигаться в направлении выпуска электромобилей. До начала пандемии лидером по продажам являлась Tesla, но за короткий промежуток времени с большим отрывом вышла в первенство компания Volkswagen со своей моделью Volkswagen ID.3. Тем не менее, компания Tesla имеет большие амбиции в отношении европейского рынка с планом завершения строительства гигафабрики в Германии в 2021 г., которая, согласно плану, будет выпускать до полумиллиона машин в год. Это поможет компании быть ближе к европейскому покупателю и успешней конкурировать с автопроизводителями в Европе. [2]

США также, как и Европа намерены улучшить качество экологии, и сам Джо Байден в своей предвыборной кампании заявил, что заинтересован в развитии технологий и чистой энергетики. Предполагается увеличение числа зарядных станций и активная поддержка отечественных компаний, производящих электромобили.

Востребованность электромобилей в России существенно ниже, чем в Европе, а сложность их внедрения – гораздо выше. С таким анализом выступил Стенли Рут, партнер агентства PricewaterhouseCoopers и руководитель практики по оказанию услуг компаниям автомобильной отрасли. По его мнению, темпы развития производства электромобилей в любой стране зависят от трех ключевых факторов: экологической сознательности общества и государства, сравнительной стоимости бензина и электричества, и степени сложности создания необходимой инфраструктуры. [3] На данный момент в России обстоит следующая ситуация. Во-первых, госу-

дарство не особо озадачено проблемой вредных выбросов от использования ДВС. Во-вторых, цены на бензин в России растут с бешеной скоростью и нет точного прогноза относительно того, что будет дешевле в перспективе – бензин или электроэнергия. И наконец, встает проблема совершенно неразвитой инфраструктуры для комфортного использования электромобилей. Учитывая, размер необъятной родины и протяженность российских дорог делает эксплуатацию электрокаров затруднительной. Дело в том, что запаса хода в 200-300 км в реальности не хватает, что делает электромобили проблемным видом транспорта на дальние поездки. Рассматриваемые автомобили могут быть отличным локальным средством передвижения в условиях города.

По данным агентства «Автостат» на 2020 год в России насчитывалось 7925 электромобилей. Наибольшим спросом пользуются «электрички» Nissan: их в стране 6747 единиц, то есть 85% от общего числа. Также в России 457 машин Tesla (6%) и 346 Mitsubishi (4%). В пятерку самых популярных марок электромобилей вошли Jaguar (167) и Lada (96). Далее идут BMW, Renault, Hyundai, Peugeot и JAC, но количество каждой из них не превышает 50. Наибольшим спросом электромобили пользуются в Приморском крае: у нас их насчитывается 1138. На втором месте – Иркутская область (843), на третьем – Москва (672). Пятерку регионов замкнули Краснодарский и Хабаровский края (566 и 565 соответственно). По данным аналитиков, электромобили есть в каждом регионе России. [4]

Если сравнивать плюсы и минусы электромобилей можно отметить, что самым главным преимуществом данного вида автомобиля является, конечно же, отсутствие вредных выхлопов. Также не нужно тратиться на ремонт и замену таких составляющих, как свечи зажигания, замена масла и фильтров в двигателе. Этого в электромобиле нет. Известно, что у электромобилей более высокий крутящий момент. И это тоже является несомненным плюсом.

Теперь о минусах электромобилей. Основным недостатком является пробег на батарее. Выше упомянут запас хода электромобилей, который составляет 200-300 км. Возьмем в расчет климат России. В основном зимой работает печка, летом кондиционер и запас хода при привлечении данных систем сокращается. Также второй минус – это совершенно неразвитая инфраструктура зарядных станций. В больших городах зарядные станции есть, а за пределами нет. Приходится тщательнее продумывать поездки и не уезжать далеко от зарядных станций. Еще один минус заключается в том, что с годами емкость батареи снижается и 7-8 летний электромобиль на рынке уже будет неликвиден. Ну и стоит отметить, высокую стоимость на первичном рынке. Всем известный Nissan Leaf стоит от 2,5 миллионов, но через 5-7 лет он потеряет в цене более 70%. Какой еще автомобиль теряет в цене такими темпами?

Таким образом, развитие электромобилей в России в настоящее время зависит от того, насколько качественно будет финансироваться данный проект. Специалисты считают, что в качестве стимула для развития электрической инфраструктуры в стране необходимо применять внедрение пассажирского транспорта, потому что плюсами электрического общественного транспорта, а именно электробусов, является в первую очередь их экологичность, экономия средств для эксплуатации, а также большой комфорт для пассажиров (не ощущается запах горюче-смазочных материалов, и в салоне меньше шума). Также полного заряда хватает для движения на расстояние до 70 км, а при каждом нажатии на педаль тормоза водителем благодаря процессу рекуперации (возвращение части материалов или энергии для повторного использования в том же технологическом процессе). Правда, по инструкции, важным условием эксплуатации является обязательная замена батарей один раз в семь лет. Также отличным электрическим видом общественного транспорта являются трамваи и проложение новых городских маршрутов и активное внедрение их в городскую среду могли бы частично решить проблему с пробками и загрязнением окружающей среды. Решив проблему общественного транспорта, можно активно простимулировать решение проблемы с неразвитой инфраструктурой для комфортного использования электрокаров.

1. Дидманидзе О. Н., Пучин Е. А., Иванов С. А. Тенденции и пути развития современных электромобилей. – Москва: ООО Триада, 2006. – 64 с.

2. Рынок электрокаров в цифрах и в последних сделках [Электронный ресурс]. – URL: <https://vc.ru/transport/199864-rynok-elektrokarov-v-cifrah-i-v-poslednih-sdelkah>

3. Внедрить электромобили в России будет сложно [Электронный ресурс]. – URL: http://www.autonews.ru/automarket_news/news/1683358

4. Приморье занимает первое место в России по количеству электромобилей [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.newsvl.ru/society/2020/08/31/192693/#ixzz6pHOTe1QP>

АНАЛИЗ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОК

А.Г. Скороход

бакалавр

Л.Ю. Фалько

канд. тех. наук. доцент кафедры дизайна и технологий

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассматривается деятельность международного аэропорта Владивосток в контексте службы организации авиационных перевозок, проанализированы технологические процессы наземного обслуживания. На основе проведенного исследования выявлены проблемы обслуживания авиапассажиров и предложены рекомендации по усовершенствованию деятельности агентов по организации авиационных перевозок.

Ключевые слова: технологические процессы, служба организации авиационных перевозок, аэропорт Владивосток, обслуживание пассажиров, сервис.

ANALYSIS OF GROUND HANDLING TECHNOLOGICAL PROCESSES OF PASSENGER AIR TRANSPORTATION AT AIRPORT VLADIVOSTOK

The article examines the activities of the Vladivostok International Airport in the context of the air transportation organization service, analyzes the technological processes of ground handling. On the basis of the study, the problems of servicing air passengers were identified and recommendations for improving the activities of agents for organizing air transportation were proposed.

Keywords: airport Vladivostok, air transportation service, passenger service, passenger satisfaction, service.

Гражданская авиация является одной из ведущих отраслей экономики Российской Федерации. Перевозка российских и иностранных пассажиров на внутренних и международных регулярных воздушных линиях составляет существенную часть работ и услуг, выполняемых российскими авиаперевозчиками. И, конечно же, в этой отрасли большую роль играет организация перевозок. Организация пассажирских и грузовых авиаперевозок в современных условиях представляет собой взаимосвязанную совокупность экономических, логистических, технологических и научно-технических задач. С учетом всё возрастающего объема авиаперевозок как на внутренних линиях Российской Федерации, так и на международных авиалиниях, организация эффективного перевозочного процесса становится одной из важнейших проблем авиатранспортного рынка.

Исходя из выше сказанного, актуальность работы обусловлена тем, что совершенствование процессов обслуживания клиентов позволяет сокращать время обслуживания и повышать удовлетворенность клиентов.

Целью работы является анализ процессов наземного обслуживания пассажирских авиаперевозок в аэропорту АО «МАВ».

В соответствии с поставленной целью необходимо решить следующие задачи:

- выполнить анализ деятельности АО «МАВ» и СОАП;
- исследовать процессы наземного обслуживания в аэропорту Владивосток методом контактных точек и потребительского сценария;
- выявить проблемы и предложить рекомендации по усовершенствованию процессов наземного обслуживания пассажирских авиаперевозок в аэропорту Владивосток.

Объектом исследования является сервисная деятельность.

Предметом исследования выступает процесс наземного обслуживания пассажирских авиаперевозок в АО «МАВ».

В ходе написания работы был использован ряд теоретических и практических методов, таких как: анализ специальной литературы, наблюдение, PEST, SWOT-анализ, социологический метод (опрос в форме анкетирования), метод контактных точек.

Результаты исследования

На первоначальном этапе теоретического исследования была проанализирована деятельность аэропорта Владивосток и службы организации авиационных перевозок (СОАП).

Аэропорт Владивосток совместного базирования с Министерством Обороны. Расположен в 38 км северо-восточнее г. Владивосток. Учитывая экономическую, геополитическую и территориальную значимость, распоряжением Правительства Российской Федерации аэропорт Владивосток отнесен к разряду международных.

АО «МАВ» находится на пересечении воздушных трасс между Дальним Востоком и странами АТР тем самым имеет стратегическое значение в авиатранспортной системе региона. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает около 45 направлений, полеты по которым совершают ведущие российские и азиатские авиакомпании. В числе наших партнеров — «Аэрофлот», «Россия», S7 Airlines, Северный ветер и др [1].

Аэропорт занимает одну из лидирующих позиций по объему пассажиропотока среди дальневосточных аэропортов. В 2020 году аэропорт обслужил 1 млн 295 тыс. пассажиров. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает около 45 направлений, полеты по которым совершают ведущие российские и азиатские авиакомпании. Он является стратегически важным центром, который сочетает в себе широкий спектр различных служб. В связи с этим, благодаря скоординированным действиям данных служб, должна быть обеспечена система безопасности аэропорта и регулярность полетов, так как от этого напрямую зависит качество предоставляемых услуг. Одной из таких, является служба организации авиационных перевозок – СОАП [2].

Служба организации пассажирских перевозок занимается обслуживанием пассажиров в зонах прилета и вылета, их багажом, грузоперевозками почты различных грузов. Главная задача сотрудников СОАП обеспечение своевременного обслуживания рейсов, оперативная работа между подразделениями службы, разработка рекомендаций по совершенствованию работы службы.

В службе СОАП около 186 человек и имеется отдел обслуживания пассажиров и отдел обработки багажа и ручной клади. Все службы и отделы между собой тесно взаимодействуют, но подчиняются они главному начальнику службы. В контексте данной работы будет рассмотрен более подробно отдел обслуживания пассажиров, а именно агенты по организации обслуживания пассажиров.

Ключевыми качествами, которыми они обладают, являются: вежливость, доброжелательность, внешний вид, желание прийти на помощь, внимательность и точность при работе с системами бронирования и проверкой документов [3].

В аэропорту технология наземного обслуживания пассажиров и обработки грузов содержит несколько типовых технологических процессов, определяемых характером обслуживаемых рейсов (начальный, транзитный, конечный). Каждый технологический процесс обслуживания состоит из ряда параллельно выполняемых технологических циклов они различаются в зависимости от самой категории пассажиров: прибывающие, убывающие, транзитные.

Прибывающие пассажиры – это пассажиры, прибывающие на воздушных судах в аэропорт и не продолжающие полет или не пересаживающиеся на другие рейсы. Так, пассажиры и багаж, прибывающие в аэропорт, подлежат техническому обслуживанию по следующему алгоритму:

- высадка пассажиров и выгрузка багажа;
- трансфер пассажиров и багажа в зону прибытия аэропорта, в зону таможенного контроля или в зону получения багажа;
- перевозка пассажиров и багажа к городским видам транспорта;
- отправка пассажиров и багажа городскими или иными наземным транспортом.

Убывающие пассажиры – это пассажиры, использующие аэропорт для целей отправления из него в путешествие. Обслуживание пассажиров и багажа, вылетающих из аэропорта, происходит в следующем порядке:

- продажа авиабилетов;
- доставка пассажиров и багажа в аэропорт;
- обслуживание пассажиров в аэропорту;
- доставка пассажиров и багажа до воздушного судна;
- посадка пассажиров и погрузка багажа на воздушное судно.

Транзитными перевозками принято считать перевозки на транспорте, когда пассажиров и груз перевозят из одного места в другое через промежуточные территории. Обслуживание пассажиров и багажа транзитных рейсов производится в следующем порядке:

- высадка транзитных и конечных пассажиров с воздушного судна;
- выгрузка багажа конечных пассажиров;
- доставка конечных и транзитных пассажиров (с пересадкой) до аэропорта к пункту выдачи багажа или зала ожидания;
- регистрация для первоначальных пассажиров и багажа;
- доставка транзитных и первоначальных пассажиров, их багажа к воздушному судну.

В рамках эмпирической части, рассмотрим более подробно процесс обслуживания пассажира вылетающего из аэропорта Владивосток методом контактных точек. Пассажиры при входе в терминал аэропорта должны в обязательном порядке пройти входной контроль.

Первый этап – это входной досмотр. На данном этапе встречается работник службы авиационной безопасности (САБ), к тщательному осмотру подлежат: сумки, чемоданы, пакеты и так далее. Ручная кладь и багаж подлежат. Далее если у авиапассажира при себе только ручная кладь, то для таких случаев существует система саморегистрации. Если же пассажир с багажом, да и вообще не в состоянии самостоятельно зарегистрироваться, он подходит к стойкам регистрации, где его встречает сотрудник службы организации авиационных перевозок (СОАП). На данном этапе работник вежливо приветствует и говорит, что необходим только паспорт, после чего в систему вбиваются данные, где появляется полная информация о пассажире и его маршрут следования. После чего пассажир ставит багаж на ленту (вес не должен превышать 21кг), так же его регистрируют, сотруднику необходимо напомнить о правилах провоза запрещенных веществ и еще раз уточнить имеются ли у пассажира такие, если все хорошо, клеят багажную бирку, на личные вещи бирку ручной клади и после чего отдается паспорт с билетом.

Следующим этапом идет паспортный контроль в зеленой зоне, за эту процедуру отвечает специалист по паспортному контролю – сотрудники службы безопасности.

Каждый человек в порядке живой очереди подходит к стойке, где сотрудник САБ проводит осмотр предоставленных документов: удостоверения личности и талон на посадку (предъявляется исключительно по требованию).

По результатам успешно проведенной проверки специалист отдает документы и пассажир попадает в зеленую зону досмотра.

Вылетающий пассажир обязан пройти досмотр непосредственно перед посадкой на борт лайнера. Этот этап проводится сотрудниками САБ совместно с полицией. Пассажиры, которые отказываются пройти досмотр, не допускаются к полету.

Прежде всего, необходимо предоставить сотрудникам аэропорта верхнюю одежду, кошельки, ремни, все содержимое карманов и ручную кладь. Все вещи проходят рентгенотелевизионный досмотр, а сами пассажиры проходят через рамку металлодетектора.

После прохождения этих этапов, авиапассажир попадет в зал ожидания

Ожидая посадку, следует внимательно прослушивать все объявления, чтобы случайно не пропустить рейс. Далее услышав о начале посадки на авиалайнер, необходимо проследовать к одному из выходов («gate»). Номер специального выхода указан в посадочном талоне.

На выходе сотрудник авиакомпании, агент по сопровождению из СОАП – проверит посадочный талон и паспорт, после чего и оторвет основную часть, оставив пассажиру корешок с указанием номера места и багажной биркой.

Попасть на борт самолета можно двумя способами: по телескопическому трапу либо автобусом.

На этом этапе, после того как авиапассажиры вступили на борт ВС, завершается обслуживание аэропортом и начинается непосредственный контакт уже с бортпроводниками и пилотами на всем протяжении времени полета.

Исходя из выше сказанного, в исследовании был использован метод точек соприкосновения для более углубленного изучения процесса и выявления проблем при обслуживании пассажиров. При этом на каждом этапе обслуживания определены функциональные обязанности со-

трудника и, что самое важное с точки зрения проводимого исследования, установлены требования к коммуникативным характеристикам сотрудника применительно к каждому этапу обслуживания.

Так же, одним из методов исследования было выбрано анкетирование, что обусловлено низкими затратами на его проведение, высокой скоростью обработки результатов и отсутствием влияния со стороны интервьюера.

Анкетирование проводилось в течение 2-х недель, количество респондентов составило 114 человек.

В анкете были представлены оцениваемые критерии компетентности и профессионализма сотрудников на различных этапах обслуживания. К каждому вопросу необходимо было выбрать подходящую оценку (1,2,3,4,5).

В анкетирование было проведено среди персонала и пассажиров для определения более детального результата исследования, так же было предложено ответить на 12 вопросов, связанных с работой, этикой и профессионализмом обслуживания пассажиров агентами по перевозкам службы СОАП. Из 114 респондентов – посетители, работники, практиканты аэропорта Владивосток, 69 женщин и 45 мужчин. Среди которых преобладающий возраст был 36-45 лет, который составил 28,7%, после 24,3% – это 26-35 лет и 18,3% – 18-25 лет. Участие принимали жители города Артем, Владивосток, Уссурийск, Находка.

Проанализировав все ответы анкетирования, были выделены основные:

– Насколько люди оценили количество принимающих стоек во время регистрации, 60 респондентов дали оценку -3, это говорит нам о том что, выводится не достаточное количество персонала на регистрацию, это приводит к длительному ожиданию своей очереди, об этом и говорит очень низкая оценка – 2.

– Так же около 30 пассажиров отметили, что персонал не вежлив в общении.

– Доля которая приходится на случаи возникновения проблем при оформлении на стойке регистрации, составляет – 64,3%.

– 60% респондентов отметили, что при возникновении проблемы сотрудник не справлялся сам, после чего прибегал к помощи другого, это в который раз подтверждает вывод о том, что многие сотрудники молодые и недостаточно квалифицированные.

– Из 114 опрошенных респондентов 42,6% отметили, что багаж теряется при транспортировке, в основном это происходит из-за невнимательности и не знания системы, в следствие чего приводит к ошибкам на багажной бирке.

– 17,4% двух категорий отметили, что проблемы возникают благодаря перевесу и правил провоза запрещенных веществ.

Несмотря на выявленные недостатки, респонденты дали достаточно высокую общую оценку аэропорту в целом – больше половины опрошенных поставили «отлично».

Проанализировав деятельность службы СОАП и результаты эмпирической части, были выделены следующие проблемы:

– высокая текучесть кадров, которая связана с достаточно низким уровнем оплаты труда в связи работников обслуживающих службы отправки багажа;

– задержки в обслуживании на стойках регистрации и сдачи;

– несдержанный, вспыльчивый персонал;

– задержка выдачи багажа в зоне прилета;

– молодой штат сотрудников службы СОАП;

– незнание и неумение работать с ПК и системой регистрации;

– порча багажа при погрузке и выгрузке, потеря.

Следовательно, необходимо выдвинуть ряд предложений по устранению данных проблем службы организации авиационных перевозок в АО «Международный аэропорт Владивосток».

Исходя из выше сказанного, можно предложить следующие улучшения:

– введение новой системы премирования, повышение заработной платы, заключение договоров с университетами, выпускающими специалистов;

– проведение тренингов по выдержке и стрессоустойчивости;

– жесткий контроль соблюдения должностных обязанностей, регулярная проверка знаний документации, регламентирующей работу в службе СОАП;

– проверка умений работать с ПК, при заключении трудового договора, проведение обучения по работе с системами бронирования, ежемесячный контроль знаний;

– постоянный контроль багажных бирок, введение штрафных санкций халатных работников которые не относятся бережно к личной вещи пассажира, тренинги на повышение внимательности;

- оптимизация процессов и ресурсов;
- модернизация оборудования;
- освоение новых технологических процессов.

Совершенствование СОАП необходимо проводить постоянно на базе систематического анализа данных и периодического анализа со стороны руководства, а также требований потребителей к качеству услуг.

Персонал является важным ресурсом в организации конкурентоспособной деятельности предприятия. В организации, где сотрудники довольны своей работой и мотивированы, соблюдаются все правила обслуживания пассажиров, предоставления качества и комфорта. Как известно, одним из способов привлечения персонала является непрерывное обучение. Необходимо максимально эффективно применять навыки сотрудников, формируя все условия для полной отдачи и дальнейшего развития их потенциала.

В результате внедрения указанных мероприятий произойдут положительные моменты в работе службы организации авиационных перевозок. В результате мер по улучшению деятельности СОАП могут вноситься изменения во внутренние нормативные документы [5].

Таким образом, можно сделать вывод, что сервисная деятельность аэропорта – это ключевой этап в процессе перевозки. Пассажиры являются главным предметом труда, поэтому для обеспечения конкурентоспособности авиапредприятия постоянно работают над предоставлением услуг.

Важно понимать, что основными технологическими процессами в аэропорту являются: пассажирские, багажные и авиационные услуги.

Обслуживание пассажиров в аэропорту различается в зависимости от самой категории пассажиров: прибывающие, убывающие, транзитные, а также внутренние и международные.

В рамках научного исследования были выполнены следующие задачи:

– PEST и SWOT-анализ деятельности АО «МАВ» и службы организации авиационных перевозок. Важнейшими факторами внешней среды являются пандемия коронавируса и рост цен на топливо;

– выполнен анализ процесса наземного обслуживания в аэропорту Владивосток методом потребительского сценария и точек соприкосновения;

– установлено, что основной проблемой деятельности службы СОАП является стрессоустойчивость и квалификация персонала службы;

– предложены мероприятия по совершенствованию процесса обслуживания пассажиров.

Реализация мероприятий по улучшения работы службы организации авиационных перевозок аэропорта, позволит существенно повысить конкурентоспособность аэропорта, обеспечить реализацию важных социальных задач повышения комфорта, безопасности авиатранспортных перевозок, повышения авиационной мобильности, а также роста привлекательности региона.

1. Общая характеристика процесса обслуживания – Текст: электронный //Lektsii.org: [сайт]. – URL: <https://lektsii.org/10-63056.html> (дата обращения: 21.12.2020).

2. Официальный сайт аэропорта «Владивосток»: [сайт]. – URL: <https://www.vvo.aero/ru/main> (дата обращения: 21.01.2021) Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам»: Приказ Минтранса России от 28.11.2005 № 142 (ред. от 12.02.2018) // СПС «Консультант Плюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_57505/ (дата обращения: 21.01.2021).

3. Журнал «Авиаглобус»: [сайт]. – URL: <http://aviaglobus.ru/> (дата обращения: 21.01.2021).

4. Журнал «Аэропорты. Прогрессивные технологии»: [сайт]. – URL: <http://magazin.aero/> (дата обращения: 21.01.2021).

5. Методические Журнал «Гражданская авиация»: [сайт]. – URL: <http://tp1.pf/IO.php?O=t&D00F00=D82/F92.HTM&date> (дата обращения: 21.01.2021).

ИССЛЕДОВАНИЕ КАРЬЕРНОГО РОСТА СОВРЕМЕННОЙ ЖЕНЩИНЫ В АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОК», г. АРТЕМ

П.О. Слободянюк

бакалавр

Л.А. Королева

канд. техн. наук, доцент кафедры дизайна и технологий

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Владивосток. Россия

В статье актуализируется значимость карьерного роста женщины в авиации (аэропортовых структурах). В работе исследованы понятие карьеры и выделены основные критерии успешной карьеры. Проанализирован и оценен карьерный рост современной женщины на примере АО «Международный аэропорт Владивосток» выбранными методами. Сформулированы рекомендации по совершенствованию условий карьерного роста современной женщины в АО «Международный аэропорт Владивосток».

Ключевые слова: карьера, карьерный рост женщин, авиация, аэропорт

A STUDY OF THE CAREER GROWTH OF A MODERN WOMAN IN JSC "VLADIVOSTOK INTERNATIONAL AIRPORT", ARTEM

This article highlights the importance of a woman's career in aviation (airport structures). The concept of career is investigated and criteria for successful careers are highlighted in this work. The career opportunities of a modern woman are analyzed and assessed using the example of International Airport Vladivostok by the selected methods. Recommendations are made to improve the conditions for the career of a modern woman in International Airport Vladivostok

Keywords: career, career development of women, aviation, airport.

Интерес к исследованию карьерного роста современной женщины в авиации (аэропортовых структурах) прежде всего обусловлен борьбой женщин с гендерным неравенством, за право развиваться во всех сферах. С другой стороны, для руководства предприятия выгодно создавать условия для карьерного роста женщин так как расширение стратегии найма персонала способствует достижению стратегических целей предприятия.

Вопросы, связанные с возможностями карьерного роста, исследовались такими известными зарубежными психологами как Д. Сьюпер, Т.Х. Невструева, Т.Г. Гнедина, Д. Холл, А.Я. Кибанов и другие. Однако, до настоящего времени не сформулированы рекомендации по развитию условий для карьерного роста современных женщин в сфере сервиса в авиации.

Цель исследования – разработка рекомендаций по совершенствованию условий карьерного роста современной женщины в АО «Международный аэропорт Владивосток», г. Артем.

Задачи:

1. Изучить понятие карьерный рост и зарубежный опыт развития карьеры современной женщины в авиации (аэропортовых структурах).
2. Исследовать методы и методики оценки карьерного роста современной женщины в авиации (аэропортовых структурах).
3. Проанализировать и оценить карьерный рост современной женщины на примере АО «Международный аэропорт Владивосток» (АО МАВ) выбранными методами и сформулировать рекомендации по развитию условий карьерного роста

Методы исследования:

– теоретические: библиографический (сбор и анализ специальной литературы и нормативно-правовых актов), метод сравнительного анализа, обобщение научной литературы по проблеме оценки качества обслуживания на предприятии.

– практические: методика анкетирования, методика диагностики ценностных ориентаций в карьере (Э. Шейн, перевод и адаптация В.А.Чикер, В.Э.Винокурова),

На начальном этапе работы проанализировано понятие карьеры и карьерного роста. Изучением данного понятия занимались отечественные и зарубежные психологи, так же свою оценку этому явлению давали ученые и других сфер деятельности. На основе их научной деятельности выделены основные тезисы:

– карьера рассматривается как динамическое явление, последовательность изменений профессий, статусов, ролей, видов работ и т.д.;

– карьера включена в профессиональное пространство развития личности и рассматривается как одна из форм самореализации;

– карьера определяется суммой внешних и внутренних факторов, включая личностные особенности, социальные условия, мнение значимых членов семьи, условия труда, кадровую политику предприятия и динамическую социальную среду;

– карьеру относят к критериям социальной адаптивности и успешности жизненного пути;

– карьера носит индивидуальный характер, однако существуют базовые характеристики, которые можно использовать для описания, измерения и оценки карьеры;

– карьера является более или менее структурированным и осознанным жизненным и профессиональным проектом [2].

Таким образом, карьера зависит от различных внешних и внутренних факторов и является неким особым проектом, имеющим ценность как для предприятия, так и для работника.

В XXI веке общество привыкло к тому, что женщина борется за свои права почти в каждой сфере деятельности и добивается равноправного отношения к себе. Сейчас женщина может заниматься любым видом деятельности в том числе и в сфере авиации.

На следующем этапе проанализирован опыт российских и зарубежных женщин, добившихся карьерного роста в сфере авиация.

Авиация уже несколько лет не считается сугубо мужским родом деятельности, однако женщин в ней гораздо меньше, чем мужчин. IATA инициирует карьерный рост женщин в авиации. Руководителям авиакомпаний следует принять конкретные меры для устранения гендерного дисбаланса путем постановки целей. На первом месте «преодоление неосознанной предвзятости» при наборе персонала. Целесообразно создать на предприятиях сильные женские профессиональные сети, устранить разрыв в оплате труда между мужчинами и женщинами. Все мероприятия необходимо организовывать с участием женщин [4].

Известны десятки случаев в России и за рубежом, когда женщины занимали руководящую должность на авиапредприятии.

В мире существует значительная разница в принятии женщин на руководящих должностях на авиапредприятии. Например, в Иране в 2017 году женщина возглавила авиакомпанию Iran Air [3]. Данное событие считается довольно редким в восточных странах, тогда как в США, СНГ, странах Европы это приемлемая практика.

Достоинна внимания железная леди авиации Татьяна Григорьевна Анодина. Она работала в НИИ Гражданской авиации в должностях от инженера-испытателя до директора. Была начальником технического управления Министерства гражданской авиации СССР. Она является руководителем Международного авиационного комитета и пользуется огромным уважением у мужчин [10].

Таким образом, на основе вышеперечисленных фактов можно сделать вывод о том, что у женщин в авиации есть поддержка в современном обществе. Главным фактором успешной карьеры женщины в авиации по всему миру является качественное образование, опыт работы в различных сферах (не только авиации), внутренняя мотивация и желание двигаться вперед по карьерной лестнице.

Специалисты, проводящие исследования в сфере профессионального роста, выделяют два основных типа критериев успешной карьеры:

– объективный, когда карьерный рост работника оценивают по двум параметрам: движение внутри организации и движение внутри профессии;

– субъективный, или внутренний критерий успешности карьеры – это личная оценка человеком своих рабочих достижений [2].

В современном обществе принято считать, что главный признак успешной карьеры – это рост по служебной лестнице, однако это не всегда так. Критериями карьерного успеха могут быть занимаемая должность, скорость продвижения по карьерной лестнице, или карьерная мобильность, уровень заработной платы, различного рода достижения [2].

В соответствии с выбранным критерием и оценивается успешность карьерного роста того или иного работника.

Далее проанализированы методы и методики оценки карьерного роста современной женщины в аэропортовых структурах. Для того чтобы развитие карьеры проходило успешно, необходимо консультирование в области карьеры, как персонала, так и управляющих, а также анализ возможностей карьерного роста с помощью различных методов и методик.

Метод анкетирования является одним из самых распространенных. Анкета исследования составлена согласно правилам [1]. Используя данный метод установлено, что не все респонденты заинтересованы в развитии карьерного роста. Установлено, что низкая скорость продвижения по карьерной лестнице в аэропорту может повлиять на увольнение с работы.

Результаты проведенного опроса позволили выявить, что для большего числа респондентов самыми важными факторами являются размер заработной платы и социальная защищенность, то есть наличие льгот от предприятия и государства.

Результаты опроса показали, что в службах аэропорта, а именно в службе организации авиационных перевозок (СОАП) и службе транспортной авиационной безопасности (СТАБ) существует такая проблема как текучесть кадров.

Дальнейшие исследования проводились с использованием методики Э. Шейна. Данная методика позволила выявить карьерные ориентации агентов СОАП.

С помощью данной методики [9] установлено, что молодые и опытные специалисты имеют различные карьерные ориентации, что совершенно естественно. Новым сотрудницам интересно внести в работу что-то собственное и оригинальное, тогда как более опытным сотрудницам больше важна стабильность места работы и обеспечение приемлемых условий.

Однако отмечено, что все сотрудницы в большей или меньшей степени склонны к выбору работы с людьми, они хотят помогать людям, быть полезными для них.

Анализ состояния карьерных достижений современной женщины в условиях АО «Международный аэропорт Владивосток» показал, что женщина может развивать карьеру в различных службах аэропорта, которые не противоречат статье 253 Трудового кодекса РФ Работы, на которых ограничивается применение труда женщин [11].

Женщины в АО «Международный аэропорт Владивосток» занимают различные должности. В СОАП почти все должности занимают женщины. Например, такие должности как агент по организации обслуживания пассажиров службы организации авиационных перевозок (агент по ООП СОАП), старший агент по ООП СОАП, диспетчер по управлению рейсами, начальник службы организации авиационных перевозок представляют дамы.

В СТАБ женщины чаще всего занимают должность инспектора СТАБ.

В подразделении информационно-справочная группа именно женщины занимают должность диспетчера-информатора. Для этой должности требуется высшее образование и знание английского языка, а также необходима хорошая дикция и поставленный голос [5].

В подразделении дирекция по персоналу должности по найму кадров также преимущественно занимают женщины.

Несмотря на сложность и ответственность выполнения задач, технические специальности доступны женщинам в равной мере, как и мужчинам. Например, должность ведущего инженера в производственно-технической службе аэропорта и в службе электросвет технического обеспечения полетов (ЭСТОП) занимают женщины. Начальником службы ТиСО аэропорта (служба тепло- и санитарно-технического обеспечения) в советское время была Игнатова Н.К, отдавшая АО «Мав» 40 лет жизни [5, 6].

Таковыми важными подразделениями как здравпункт, пресс-служба, авиационный учебный центр также заведуют женщины, при этом качественно выполняют свои обязанности [7].

Исследование показало, что на предприятии действует система наставничества, позволяющая опытным сотрудникам передавать свой опыт и знания молодым специалистам. Данная система не имеет гендерного преимущества, так как желание стать наставником зависит от характера человека [7].

Членами совета директоров АО «МАВ» также являются женщины. Одна из них занимает должность директора по неавиационной коммерции, а другая является главным бухгалтером авиапредприятия [8].

Таким образом, результаты проведенного анализа показали, что женщины играют в авиации не последнюю роль занимая значимые и очень ответственные должности в АО «МАВ», однако по сравнению с мужчинами их процент все еще мал.

Персонал является важным стратегическим ресурсом предприятия, скрывающим огромные резервы для повышения результативности её деятельности, от которого практически полностью зависит будущее благополучие такого огромного сервисного предприятия как аэропорт.

Подтверждена актуальность работы, так как вопрос о психологии карьеры женщины в различных сферах деятельности человека в том числе и в авиационной до сих пор остается открытым. Значимость исследования данного вопроса зависит от того, как эффективное решение данной проблемы скажется либо на производственных показателях предприятия, либо моральном климате коллектива аэропорта.

Установлено в результате анализа отечественного и зарубежного опыта развития, что европейские и российские коллеги более лояльны к женщинам, занимающим руководящую должность на равне с мужчинами на авиационном предприятии и так же более осведомлены о своих правах. Также выявлено, что возможно развитие прав женщин на карьерный рост в авиации в мусульманских странах и уже становится реальностью.

Выявлено в ходе анализа возможностей карьерного роста современной женщины на примере АО «Международный аэропорт Владивосток» методом анкетирования, что на предприятии имеются следующие проблемы: текучесть кадров, возможными причинами которой являются неудовлетворенность сотрудниками заработной платой, руководством, более благоприятные условия для развития карьеры на другом предприятии и недостаточное стремление сотрудниц к карьерному росту в аэропорту. В свою очередь с помощью методики «Якоря карьеры» Э. Шейна определены следующие проблемы: персонал младше 25 лет еще не до конца осознает свою принадлежность к предприятию, тогда как более опытным сотрудницам больше важна стабильность места работы чем развитие карьеры.

Предложены следующие рекомендации по совершенствованию условий карьерного роста современной женщины в АО «Международный аэропорт Владивосток»:

- нанимать сотрудников, которые разделяют ценностные идеалы авиационного предприятия, выявляя их с помощью специальных психологических методик;
- предложить сотрудникам привлекательный, конкурентоспособный пакет льгот и постоянно информировать потенциального работника о льготах, которые полагаются на той или иной должности в аэропорту;
- демонстрировать уважение к сотрудникам, прислушиваться к их мнению, использовать их идеи и потенциал;
- создать и предоставить карту карьеры сотрудникам и соискателям в письменном или электронном варианте;
- проводить для сотрудников тренинги и вовлекать их в участие в конференциях, перенимая опыт зарубежных и российских коллег.

Таким образом, предложенные рекомендации способствуют карьерному росту женщин в АО МАВ и позволят, во-первых, улучшить взаимоотношения между рядовыми сотрудниками и руководством, во-вторых, помогут сформировать у сотрудников адекватное желание самосовершенствования и здоровой конкуренции на трудовом рынке, изменить негативное восприятие карьерного роста

1. Анкетирование как метод исследования — виды, правила составления, анализ результатов [Электронный ресурс]. – URL: <https://101student.ru/obshhestvoznanie/anketirovanie.html> 101student.ru

2. Васильева Л.П. Психология профессиональной карьеры: учеб. пособие. – 2-е изд., испр. и доп. – Минск: БГУ, 2018. – 87 с.

3. Главные женщины коммерческой авиации [Электронный ресурс]. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/aeronautica/glavnye-jensciny-kommercheskoi-aviacii-5cd5ee275a6e0400b34f41e7>

4. ИАТА инициирует карьерный рост женщин в авиации [Электронный ресурс]. – URL: <https://countryscanner.ru/news/iata-initsiiuyet-karyernyy-rost-zhenshchin-v-aviatsii/> (дата обращения 17.03.2021).
5. Корпоративное издание Воздушные ворота: электрон. версия газ. 2019 № 15 (спец. вып.), – URL: <https://vvo.aero/press-center/gazeta/2019/> (дата обращения 20.03.2021).
6. Корпоративное издание Воздушные ворота: электрон. версия газ. 2020 № 20 (спец. вып.), – URL: <https://vvo.aero/press-center/gazeta/2019/> (дата обращения 20.03.2021).
7. Корпоративное издание Воздушные ворота: электрон. версия газ. 2020 № 21 (спец. вып.), – URL: <https://vvo.aero/press-center/gazeta/2019/> (дата обращения 20.03.2021).
8. Международный аэропорт Владивосток: [сайт]. – URL: <https://vvo.aero/about/career/vacancies/>
9. Методика «Якоря карьеры» Шейна: описание, применение и интерпретация [Электронный ресурс]. – URL: <https://fb.ru/article/385350/metodika-yakorya-kareryi-sheyna-opisanie-primeneniye-i-interpretatsiya>
10. Первая леди российской авиации [Электронный ресурс]. – URL: <https://news.rambler.ru/other/39621198-pervaya-ledi-rossiyskoj-aviatsii/>
11. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 01.04.2019) // Собрание законодательства РФ. – 07.01.2002. – № 1 (ч. 4). – Ст. 253.

Рубрика: Техника средств транспорта

УДК 629.1

ВЛИЯНИЕ РАБОТЫ ЭЛЕКТРОННЫХ СИСТЕМ АВТОМОБИЛЯ НА ТОРМОЗНЫЕ СВОЙСТВА

Е.Е. Смолякова, В.А. Парамонова, Ф.А. Князев, Е.А. Котов, А.С. Крестьянов
бакалавры
Ю.В. Соломахин
канд. техн. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Проблема данной тематики состоит в неточности расчетов тормозного пути автомобиля. При определении начальной скорости движения транспортных средств, в формуле не учитывается множество факторов. Некоторые из них будут рассмотрены в данной статье.

Ключевые слова: *тормозной путь, начальная скорость движения, транспортное средство.*

INFLUENCE OF THE OPERATION OF ELECTRONIC SYSTEMS OF A CAR ON BRAKING PROPERTIES

The problem of this topic is the inaccuracy of the calculation of the braking distance of the car. When determining the initial speed of movement of vehicles, many factors are not taken into account in the formula. Some of them will be discussed in this article.

Keywords: *braking distances, initial travel speed, vehicle.*

Проблема данной тематики состоит в неточности расчетов тормозного пути автомобиля. При совершении ДТП перед государственной автоинспекцией появляется задача определения виновника дорожно-транспортного происшествия. Для этого обычно рассчитывают тормозной путь автомобилей и выявляется участник, нарушивший скоростной режим. Он и будет являться виновным. Но, как известно, на тормозной путь влияет множество факторов. Особое внимание стоит уделить электронным системам автомобиля, которые могут как сократить тормозной путь, так его и увеличить. В данной статье будут рассмотрены факторы, влияющие на расстояние тормозного пути автомобиля.

Как было сказано ранее, электронные системы оказывают значительное влияние на тормозной путь. К таким системам относятся:

Антиблокировочная система тормозов (АБС, ABS). Предотвращает проскальзывание колес во время торможения автомобиля.

Система курсовой устойчивости (ESP, ESC, VSA). Помогает сохранить или восстановить утраченный контроль над автомобилем при заносе.

Система аварийного торможения (ЕВА, ВАС). В случае экстренного торможения система быстро поднимает давление в тормозной системе. Используется вакуумный способ управления.

Система динамического контроля над торможением (DBS, HVB). Быстро поднимает давление при экстренном торможении, но способ реализации иной, гидравлический.

Система электронного распределения тормозных сил (EBD, EBV). Фактически это программное расширение последних поколений АБС. Тормозное усилие правильно распределяется между осями автомобиля, не допуская блокировки, в первую очередь, задней оси.

Электромеханическая тормозная система (EMB). Тормозные механизмы на колесах активируются при помощи электродвигателей. На серийных автомобилях ещё не применяется.

Наиболее сильное влияние на тормозной путь автомобиля оказывают шины. Они имеют непосредственный контакт с дорогой. Увеличенное давление в шинах обладает наименьшими сцепными свойствами с дорожным покрытием. Следовательно, тормозной путь увеличится. При снижении давления в шинах, тормозной путь уменьшится. При этом есть и минус – снижается курсовая устойчивость. Это значит, что при экстренном торможении автомобиль может стать неуправляемым. Минимальная величина протектора шин увеличивает тормозной путь, а это приводит к сложным ситуациям на дороге. Также стоит отметить, что чем ниже профиль шины, тем тормозной путь меньше: более жесткая боковина лучше распределяет удельное давление в пятне контакта. На рисунке 1 представлена зависимость сцепления шин с дорогой от давления в них.



Рис. 1. Зависимость сцепления шин с дорогой от давления в них

Не стоит забывать и о влиянии подвески на тормозной путь автомобиля, а именно амортизаторов и стоек. Амортизаторы в автомобиле выполняют важную функцию. Они гасят колебания автомобиля, возникающие при движении. Амортизаторы входят в общую систему подвески и работают в комплексе с ее другими элементами. Исправные амортизаторы – это залог безопасного и комфортного движения автомобиля. Их работа влияет на управляемость автомобиля и тормозной путь. Разница в длине тормозного пути на неисправных и новых амортизаторах может составлять до 15%. А скорость безопасного вхождения в поворот при неисправных амортизаторах может быть до 20% от нормы.

Функция стоек в автомобиле – удерживать его вес, поддерживать нужную ориентацию колес по отношению к кузову, передавать кузову силы сцепления покрышек с дорожным покрытием. Жидкость, которой заполнена стойка, имеет прямое влияние на качество ее работы. Если стойка пустая, тормозной путь автомобиля значительно увеличится ввиду сильного раскачивания. На рисунке 2 показана величина тормозного пути в зависимости от исправности стоек.

Показатели	Шины с высокими сцепными свойствами				Шины с низкими сцепными свойствами			
	Все стойки исправны	Передние стойки пустые	Все стойки пустые	Задние стойки пустые	Все стойки исправны	Передние стойки пустые	Все стойки пустые	Задние стойки пустые
Тормозной путь на ровной дороге, м	40,4	41,0	42,5	41,5	44,2	44,4	44,7	44,5
Увеличение тормозного пути, %	0	1,5	5,2	2,7	0	0,5	1,1	0,7
Тормозной путь на неровной дороге, м	46,1	49,0	51,2	47,4	49,3	52,2	53,0	50,4
Увеличение тормозного пути, м	5,7	8	8,7	5,9	5,1	7,8	8,3	5,9
Увеличение тормозного пути, %	14,1	19,5	20,5	14,2	11,5	17,6	18,6	13,3

Рис. 2. Зависимость тормозного пути от состояния стоек

Ввиду того, что автомобиль движется благодаря управлению человека, стоит учесть, что торможение начинается именно под его воздействием. То, насколько быстро водитель отреагирует на возникшее препятствие и нажмет на педаль тормоза, называется временем реакции водителя.

Считается, что у среднестатистического водителя время реакции находится в диапазоне от 0,5 до 1,5 секунды. Это время увеличивается, если водитель находится в состоянии опьянения, утомления или болезни, отвлекается от управления, разговаривает по мобильному телефону.

Вместе с замедлением реакции происходит увеличение остановочного пути и повышается риск совершения ДТП.

Так, замедление реакции водителя на 1 секунду приведет к тому, что автомобиль, движущийся со скоростью 90 км/ч, при возникновении опасности проедет лишние 25 метров, прежде чем водитель нажмет на педаль тормоза.

Особую опасность представляет утомление водителя. Оно наступает незаметно и зачастую заканчивается тем, что водитель засыпает за рулем. В дальних поездках при первых признаках сонливости нужно остановиться и найти возможность поспать как минимум 30-40 минут. На рисунке 3 представлена длина тормозного пути в зависимости от скорости автомобиля и времени реакции водителя.

Скорость машины (км/час)	Время реакции водителя (секунды)				
	0.5	0.8	1	1.5	2
	Пройденное расстояние (метры)				
50	6.9	11.1	13.9	20.8	27.8
60	8.3	13.3	16.7	25	33.3
70	9.7	15.6	19.4	29.2	38.9
80	11.1	17.8	22.2	33.3	44.2
90	12.5	20	25	37.5	50
100	13.9	22.2	27.8	41.7	55.5

Рис. 3. Длина тормозного пути в зависимости от времени реакции водителя

Таким образом, в данной статье были рассмотрены факторы, влияющие на тормозной путь автомобиля. При расчете сотрудниками ГАИ начальной скорости движения участников ДТП для определения виновника, необходимо учитывать не только сцепление шин с дорогой, как происходит сейчас, но и влияние электронных систем автомобиля при их наличии, время реакции водителя и состояние подвески. Учитывая эти факторы, можно будет наиболее точно определить начальную скорость движения автомобилей, попавших в ДТП и, соответственно, его виновника.

1. Кузнецов В. А., Дьяков И.Ф. Конструирование и расчет автомобиля. Подвеска автомобиля: учеб. пособие. – Ульяновск: УлГТУ, 2003. – 64 с.

2. Юнг Р.А., Шотт А.М. Электрооборудование автомобиля. – Москва: За рулем, 199. – 114 с.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ В УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВГУЭС

Д.А. Флоря, Э.Г. Крузер, Т.Н. Вербицкая, В.Э. Власенко, Н.А. Нижегородцев

бакалавры

В.А. Пресняков

научный руководитель, доцент кафедры Технологии транспортных процессов

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

В статье рассмотрены аспекты развития автошколы для подготовки водителей. Данная тема очень актуальна на сегодняшний день, поскольку проблемы в области подготовки водителей транспортных средств непосредственно связаны с безопасностью дорожного движения. Чем больше неподготовленных водителей будет выезжать на дорогу, тем выше будет процент аварийности и ниже безопасность дорожного движения.

***Ключевые слова:** автошкола, водитель, аварийность, обучение, экзамен, автодром, преподавательский состав.*

FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF THE ATLAS OF PROFESSIONS IN ENGINEERING SPECIALITIES

The article discusses aspects of the development of a driving school for training drivers. This topic is very relevant today, since the problems in the field of training vehicle drivers are directly related to road safety. The more untrained drivers will enter the road, the higher the accident rate and the lower the road safety.

***Keywords:** driving school, driver, accident rate, training, exam, autodrome.*

С каждым годом стремительно увеличивается количество машин, в том числе, и на российских дорогах. И сегодня практически каждый человек может позволить себе такое средство передвижения. Безусловно, водительские права предоставляют массу дополнительных удобств и возможностей. Но необходимо помнить, что человек, управляющий автомобилем, несет ответственность не только за жизнь пассажиров и свою, но и всех участников дорожного движения.

Спрос на услуги автомобильных школ достаточно высок. Автошкола необходима для того, чтобы подготовить человека к участию в дорожном движении. В настоящее время автошколы предоставляют небольшой перечень услуг, ориентируясь лишь на конкретные задачи, а именно сдачу теоретического экзамена по ПДД и практического по вождению автомобиля. Хорошая же автошкола дает возможность освоить не только правила дорожного движения, но и получить определенный комплекс навыков, с которым можно уверенно сесть за руль.

Главной стратегией автошколы при этом, должна стать комплексная стратегия по предоставлению услуг более высокого качества. Для реализации необходимы следующие меры.

Во-первых, необходимо провести комплексный анализ автошколы что бы понять, насколько эффективно работает предприятие на сегодняшний день и выявит основные проблемы, которые так или иначе влияют на качество обучения.

Во-вторых, для достижения поставленных целей в автошколе большое значение имеет внедрение современных эффективных подходов к системе подготовки водителей, которые положительным образом повлияют на качество обучения

В-третьих, при проектировании автошкол необходимо разработать новую систему оценки и проверки соответствия результатов обучения поставленным целям.

Дорожно-транспортные происшествия вызываются одновременно несколькими причинами. Обычно показатели аварийности жестко связывают с уровнем автомобилизации. Тем не менее, анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в наиболее развитых странах пока-

зывает, что, несмотря на высокие темпы автомобилизации, имеются возможности в общегосударственном масштабе добиться значительного снижения ДТП за счет профессионального отбора будущих водителей [1, с. 23]. Были рассмотрены основные причины аварийности на дорогах:

- 23,4% – превышение скорости
- 9,2% – выезд на встречную полосу движения
- 7,9% – нарушение правил проезда пешеходных переходов
- 7,9% – нарушение правил проезда перекрестков и т.д. [2, с. 1].

Причин такой ситуации на дорогах достаточно много, это может быть плохое качество дорожного покрытия, техническое оснащение транспортного средства, неблагоприятные погодные условия, но среди основных проблем, актуальной является состояние сферы подготовки водителей. Одним из существенных субъективных факторов, влияющих на состояние аварийности в стране, является сознательное игнорирование или незнание водителями требований безопасности дорожного движения. От уровня подготовки, знаний, умений и опыта водителей, умеющих оценивать дорожные ситуации, зависит безопасность дорожного движения.

Определяющим фактором при выборе автошколы для прохождения обучения является качество образовательной деятельности. Для повышения качества образовательных услуг автошкол следует проводить грамотный анализ текущей ситуации, вырабатывать и принимать верные управленческие решения. Именно поэтому задача оценки качества подготовки в автошколах имеет актуальное значение [3, с. 33].

Проводя анализ автошколы, первое, чему можно уделить внимание – это проходимость курсантов. Было выяснено, что кандидаты в водители более активно начинают записываться в осенний период года, а именно в сентябре, когда начинается учебный год в университете. Менее активным периодом можно считать май-июнь, когда обучение в университете и других учебных заведениях подходит к концу. Так же можно наблюдать, что за последние два года произошел резкий прирост желающих получить водительское удостоверение. Например, количество курсантов в период 2020 года пошло на увеличение и в 2021 году было с января по март было набрано уже 3 группы, общим количеством 94 человека. Данный показатель превышает в 2 раза количество человек, которые записались в данный период времени за предыдущие два года.

Так же был произведен анализ коробки переключения передач для того, чтобы понять, влияет ли данный выбор на качество обучения в автошколе. Было выяснено, что механическую коробку переключения передач выбирают примерно 25-26%, причем большая часть – это представители мужского пола – 82%, а что касается девушек, то только 18% готовы обучаться на МКПП. Если рассматривать АКПП, то здесь совсем все наоборот. Здесь большую часть составляют представительницы женского пола – 70%, а мужчины составляют всего 30 % от общего количества.

Для того, чтобы понять, есть ли недостатки с точки зрения преподавания учебного материала, был произведен анализ преподавателей, которые обучают кандидата в водители в данной автошколе. Преподавательский состав делится на 2 группы – преподаватели, которые преподают теоретическую часть в аудитории автошколы, и которые преподают практическую часть на автотранспорте, которых в свою очередь тоже разделяются на 2 категории. Это инструктора, которые проводят занятия на автодроме, и инструктора, которые обучают кандидата в водители в городской среде, которые также разделяются в зависимости от выбора коробки передач.

Первое на что можно обратить внимание – это нагрузка на преподавательский состав. На сегодняшний день одному преподавателю на МКПП приходится 25% всей нагрузки на обучение в городе, и что бы отработать первоначальные навыки в городской среде обязательное количество часов с каждым курсантом, он должен затратить около 8 часов в день, и это при том условии, если преподаватель будет работать без выходных. При такой нагрузке преподавание учебного материала будет преподаваться в менее удовлетворительной форме, поскольку большую роль играет человеческий фактор. Что же касается обучения на АКПП, тут уже четыре преподавателя и на каждого преподавателя приходится уже 5,6 часа в день. И поскольку с первого апреля этого года правила сдачи экзамена изменились, то нагрузка на преподавательский состав в городе увеличилась, поскольку количество обязательных часов для отработки навыков в городской среде увеличилось.

Для более успешной сдачи экзамена мы предлагаем ввести видеообзор маршрута, на котором 1 или 2 инструктора (желательно в сопровождении с сотрудником ГИБДД) проедут по

маршруту и в процессе будут комментировать как лучше действовать на данном участке дороги. Во время такого видеообзора можно выделить какие были совершены ошибки кандидатов на данном участке, что будет очень полезно знать для других учеников автошколы. Данный материал должен быть доступен в процессе всего обучения, чтобы курсанты смогли в любое удобное для себя время пользоваться им и делать для себя определенные пометки, которые в будущем им пригодятся.

Так же был проведен поиск современных подходов к системе обучения. Было просмотрено около 10 программ, которыми уже пользуются другие автошколы. Проводя поиск современных подходов к системе обучения, мы ориентировались на такие критерии как цена/ качество/ функциональность. Для сравнения были взяты такие программы как ИСО ПРОФТЕХ, МОЯ АВТОШКОЛА, РЕАЛ и другие, и среди всех была выделена одна программа, которая, по нашему мнению, подходит для автошколы. Эта программа называется АВОШКОЛА КОНТРОЛЬ. По сравнению с другими приложениями она имеет более широкий функционал и менее дешевую оплату за его использование. Благодаря данной программе автошкола сможет:

1. Вести учет теоретических и практических занятий, которые курсант посетил в процессе его обучения.
2. Вести учет часов вождения курсанта на автодроме и в городской среде.
3. Проводить онлайн-запись на вождение, которая позволит снять часть нагрузки с инструктора, поскольку он не будет задействован в данном процессе.
4. Личный кабинет курсанта, в котором будет отображаться весь прогресс его обучения в автошколе.
5. Прием промежуточных экзаменов и зачетов, которые позволят понять, насколько хорошо курсант освоил определенную тему.
6. Дистанционного обучения в автошколе, которое призвано дополнить основной процесс обучения, и будет реализован в виде видеолекций, вебинаров, текстовых заданий, отработка которых осуществляется в режиме обратной связи с преподавателем.
7. Контроль качества обучения, поскольку у каждого преподавателя будет свой личный рейтинг и список отзывов о нем.
8. Мониторинг транспорта, на котором инструктора в данной автошколе проводят обучения курсантов [4, с. 1].

Сервис предоставляется по принципу «программа в аренду» с ежемесячной абонентской платой. Тарифы обслуживания зависят от количества филиалов и максимального количества сотрудников автошколы, имеющих доступ в Сервис. Тариф, который подходит для данной автошколы, стоит 4900 в месяц (+ 100руб за каждого подключенного курсанта) Так же для данного приложения есть пробный период 7 дней, что бы автошкола смогла определить, нужно ей это или нет.

Для улучшения проверки знаний учеников автошколы, мы предлагаем ввести новую систему опроса. Если брать статистику автошколы, то процент сдачи теоретического экзамена составляет 98%, но несмотря на это, многие кандидаты в водители не могут быть точно уверены, как себя в той или иной ситуации на дороге. Это происходит либо в результате умышленного заучивания экзаменационных билетов, либо процесс выбора верного ответа сам доводится до автоматизма. Мы предлагаем ввести систему опроса, который даст возможность определить уровень знаний кандидата в большей мере, нежели обычный тест. Суть опроса состоит в составлении заданий на основе спорных участков дорог нашего города и проверки возможных действий кандидата на этих участках.

Проанализировав вышепредставленную информацию, можно сделать следующее заключение, что выбранный комплекс мер приносит положительные результаты, что в целом положительно сказывается на безопасности при обучении и влияет на репутации автошколы «ВГУЭС»

-
1. Взаимосвязь свойств восприятия будущих водителей с успешностью их обучения в автошколах [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=38028425>
 2. Официальный сайт ГИБДД при ГУ МВД России. [Электронный ресурс]. – URL: <http://stat.gibdd.ru>
 3. Методика оценки качества образовательной деятельности автошкол [Электронный ресурс]. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42677907>
 4. Онлайн-сервис управления автошколой "автошкола-контроль". [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39367121>

АНАЛИЗ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНОЙ СЛУЖБЫ АЭРОПОРТА

А.П. Юрчук
бакалавр

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия*

Деятельность справочно-информационной службы любого аэропорта мира является важным критерием культуры оказываемых услуг и, как следствие, повышение рейтинга аэропорта. Рассмотрены виды технического обеспечения для различных видов информационно-справочного обеспечения, используемые в России и за рубежом.

Ключевые слова: аэропорт, обслуживание, информационно-справочная система, визуальное оповещение, звуковое оповещение, устное оповещение.

ANALYSIS OF TECHNICAL SUPPORT FOR THE AIRPORT INFORMATION AND REFERENCE SERVICE

The activity of the reference and information service of any airport in the world is an important criterion of the culture of the services provided and, as a result, the increase in the rating of the airport. The types of technical support for various types of information and reference support used in Russia and abroad are considered.

Keywords: airport, service, information and reference system, visual alert, audio alert, oral alert.

Основной целью данной статьи является анализ технического обеспечения деятельности справочно-информационной службы в аэропортах России и за рубежом.

Наземный сервис в аэропортах – один из видов оказания услуг на воздушном транспорте, который объединяет службы аэропорта, подразделения авиакомпаний и сторонние предприятия. Оказание услуг информационно-справочного характера в местах отправки-прибытия транспорта является важным видом деятельности аэропорта.

Информационное обслуживание в аэропорту любого государства предоставляется пассажирам с целью их ориентирования на территории аэровокзала, информирования и ускорения процесса обслуживания пассажиров.

Своевременное предоставление информации имеет большое значение для повышения культуры обслуживания посетителей аэропорта и должно отвечать таким требованиям как: размещение в здании аэропорта требуемого количества технических средств для информационного обеспечения пассажиров, такие как: информационное табло, устройства громкой связи, указатели, информационные киоски самообслуживания и т.п. Кроме того, важными критериями является достоверность и оперативность информации. Обязательными требованиями являются: иметь понятное содержание и подаваться в четкой форме; лаконичность; освещать такие вопросы как расположение зон обслуживания, правила воздушных перевозок, расписание движения воздушных судов, и т.д. [

Информационно-справочная система для транспортных терминалов – это надежный комплекс, состоящий из оборудования и специального программного продукта, имеющий все необходимые функции для использования в аэропортах: обмен информацией с оперативной базой и другими информационными системами транспортного терминала; визуальное оповещение на табло различного типа и назначения; автоматическое формирование стандартного звукового оповещения для одновременного вывода нескольких сообщений в различные зоны аэропорта; формирование звукового оповещения для автоматической справочной службы; обеспечение функционирования рабочих мест персонала информационной службы, поддержание информационных киосков и сайтов. В зависимости от масштабов аэровокзального комплекса информа-

ционная система комплектуется необходимым количеством табло, подходящих для действующей инфраструктуры.

В аэропортах используются три основных вида информационного оповещения: визуальное; звуковое; устное.

Визуальное оповещение является одним из наиболее распространенных форм предоставления справочной информации, которым пользуется каждый авиапассажир, а также лица, приезжающие в аэропорт для встречи или проводов других пассажиров, или в качестве посетителей, желающих воспользоваться какими – либо другими услугами аэропорта. Средства оперативного визуального оповещения размещают исходя из комплексной схемы и технических возможностей средств информации в соответствии с принятой технологией обслуживания пассажиров и учитывая архитектурные особенности терминалов. Визуальная информация в аэропорту крайне необходима по причине большого количества пассажиров и путаного расположения терминалов, регистрационных отделений и других помещений. [2] Визуальное оповещение в России и за рубежом предоставляют пассажирам: онлайн табло с информацией о вылетах и прилетах рейсов; текстовые указатели на нескольких языках; инфокиоски. В Международном аэропорту Шереметьево применяются инновационные цифровые технологии личного информирования пассажиров DBA (Digital boarding assistant). Инфокиоски расположены в зонах внутренних и международных вылетов. Данный вид обслуживания предоставляет пассажирам актуальные данные о своем рейсе. Инфокиоск предоставляет информацию на трех языках: русском, английском и китайском. Чтобы получить требуемую информацию пассажиру достаточно отсканировать штрих-код посадочного талона на устройстве DBA. После сканирования на мониторе инфокиоска появляется информация следующего содержания: терминал вылета; этаж, номер выхода на посадку; направление к выходу; время в пути до выхода на посадку; ориентировочное время до начала посадки; время вылета; направление вылета; номер рейса. Также применяются сенсорные киоски для информирования пассажиров с ограничениями по здоровью, в том числе с нарушениями слуха и речи. Устройство позволяет пассажирам оперативно получить всю необходимую информацию об услугах в аэропорту, в том числе о сервисах для лиц с инвалидностью. Для пользователей с нарушениями слуха и речи в меню устройства доступен специальный раздел, в котором содержатся сведения о порядке прохождения предполетных формальностей, правилах перевозки ручной клади и багажа, правилах поведения пассажиров в случае возникновения чрезвычайных ситуаций в аэропорту и другое. Вся информация в данном разделе изложена на русском жестовом языке. [3] В Международном аэропорту Инчхон применяются сенсорные киоски самообслуживания, которые измеряют и показывают температуру пассажира, и издает предупреждающий сигнал при обнаружении повышенной температуры. Также визуальную информацию предоставляют роботы-гиды. На их сенсорной панели присутствует вся информация, которая интересует пассажира. Робот выводит на экран указания направления движения и помогает пассажирам находить необходимые стойки регистрации. Для этого пассажиру достаточно было просто предоставить роботу свой номер рейса. [1]

Звуковое оповещение или радиооповещение предназначено для информирования пассажиров. Звуковое оповещение или радиооповещение предназначено для информирования пассажиров и включает следующее: начало, продолжение или окончание предполетной подготовки пассажиров; прибытие воздушного транспорта в аэропорт; начало, продолжение и окончание посадки на воздушный транспорт; задержку вылетов и прилетов воздушного транспорта; правила пользования воздушным транспортом; услуги, предоставляемые пассажирам и посетителям аэропорта; правила авиационной безопасности; проезд до ближайшего населенного пункта, между терминалами аэропорта и между аэропортами и т. д. Информация по радио должна передаваться своевременно и четко транслироваться во все помещения аэропорта, предназначенные для обслуживания пассажиров. [4] В Международном аэропорту Шереметьево применяются сенсорные киоски, в которых имеются звуковое сопровождение в разделе навигации по аэропорту на нескольких языках. Также в аэропорту установлены Skure-киоски, по которым можно бесплатно позвонить и поговорить. [3] В Международном аэропорту Инчхон роботы-гиды предоставляют пассажирам звуковую информацию, они могут общаться на разных языках, оснащены технологией искусственного интеллекта и системой распознавания голоса. [1]

Устное оповещение включает в себя информирование по телефону и справочное бюро. Информирование по телефону – информация, которая выдается при обращении клиента по справочному телефону. Номера телефонов информационно-справочной службы аэропорта рекламируются в печати, радио, телевидении, интернете. Справки по телефону выдает дежурный

справочно-информационной службы. Главной его задачей является предоставление четких и исчерпывающих справок по телефону по вопросам касающихся воздушных перевозок по внутренним и международным воздушным линиям, информацию о движении воздушных судов, расписании, правилах перевозок и т. д. [5] В Международных аэропортах Шереметьево и Инчхон рабочие места дежурных справочного бюро оснащают средствами прямой громкоговорящей связи с информационной группой и прочими необходимыми по специфике работы службами.

Визуальное оповещение и радиооповещение пассажиров в аэропорту должны выдаваться совместно во избежание путаницы. Постоянно повторяющиеся тексты информирования пассажиров записываются на магнитофон и передаются в эфир в установленное время. Для передачи информации по сети радиооповещения дикторы-информаторы применяют типовые тексты.

Для переменного оповещения клиентов и пассажиров аэровокзального комплекса используется комплексная автоматизированная информационная система, включающая в себя: сервер с программным обеспечением; часы; информационные панели различных видов; видеомониторы; дополнительные информационные носители (бегущие строки, указатели, вывески). [6]

Таким образом, можно сделать вывод, что современные технологии значительно облегчают жизнь пассажиров. Всё больше аэропортов, где процесс обслуживания пассажиров, в том числе и справочно-информационной службы автоматизирован до предела. Все это положительным образом влияет на культуру обслуживания пассажира и рейтинг аэропорта.

-
1. Международный аэропорт Инчхон – Сайт на русском: [сайт] – URL: <https://incheon.aeroport.website/>
 2. Организация справочно-информационной работы // [сайт] – URL: <https://www.aviaplace.ru/aviauslugi/organizatsiya-spravochno-informatsionnoy-raboty.html>
 3. Официальный сайт – Аэропорт Шереметьево: [сайт] – URL: <https://www.svo.aero/ru/main>
 4. Романенко В.А. Организация и технология пассажирских воздушных перевозок: учеб. пособие. / Самар. гос. аэрокосм. ун-т. – Самара, 2004. – 100 с.
 5. Студми. Учебные материалы для студентов // Основы организации воздушного движения: [сайт] – URL: https://studme.org/308284/tehnika/poletno_informatsionnoe_obslyzhivanie
 6. Студвуд. Учебные материалы для студентов // Организация информационно-справочного обслуживания пассажиров на ВС: [сайт] – URL: https://studwood.ru/1290633/ekonomika/organizatsiya_informatsionno_spravochnogo_obslyzhivaniya_passazhirov_vozdushnom_transporte

Научное издание

**ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВУЗОВ –
НА РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА
РОССИИ И СТРАН АТР**

Материалы XXIII международной научно-практической
конференции студентов, аспирантов и молодых ученых
21–23 апреля 2021 г.

В пяти томах

Том 1

Под общей редакцией д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой

Компьютерная верстка М.А. Портновой

Подписано в печать 29.09.2021. Формат 60×84/8
Бумага писчая. Печать офсетная. Усл. печ. л. 44,44
Тираж 600 экз. Заказ

Издательство Владивостокского государственного университета
экономики и сервиса
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано в ресурсном информационно-аналитическом центре ВГУЭС
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41