

16+

НОО "ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ НАУКА"

ИННОВАЦИИ, ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИКИ, УПРАВЛЕНИЯ И БИЗНЕСА

монография

Брянская О.Л., Глущенко В.М., Глушков С.В., Корпусова Н.С.,
Минаков А. В., Николаева Н.В., Новиков А.Н., Пронькин Н.Н.,
Смирнова Е.А., Филимонова Л.А., Фирцева С.В.,
Цуркан М.В., Щербакова Е.Н.

НАУЧНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ НАУКА

Инновации, тенденции и проблемы в области экономики, управления и бизнеса

Монография

УДК 33
ББК 65
Т33

Главный редактор: Краснова Наталья Александровна – кандидат экономических наук, доцент, руководитель НОО «Профессиональная наука»

Технический редактор: Канаева Ю.О.

Рецензенты: Гурнович Татьяна Генриховна, д.э.н, профессор, кафедра организации производства и инновационной деятельности. ФГБОУ ВО "Кубанский ГАУ"

Авторы:

Брянская О.Л., Глущенко В.М., Глушков С.В., Корпусова Н.С., Минаков А. В., Николаева Н.В., Новиков А.Н., Пронькин Н.Н., Смирнова Е.А., Филимонова Л.А., Фирцева С.В., Цуркан М.В., Щербакова Е.Н.

Инновации, тенденции и проблемы в области экономики, управления и бизнеса [Электронный ресурс]: монография. – Эл. изд. - Электрон. текстовые дан. (1 файл pdf: 234 с.). - Нижний Новгород: НОО "Профессиональная наука", 2020. – Режим доступа: http://scipro.ru/conf/monographecon_100520.pdf. Сист. требования: Adobe Reader; экран 10'.

ISBN 978-5-6044576-4-1

Материалы монографии будут полезны преподавателям, научным работникам, специалистам предприятий, а также студентам, магистрантам и аспирантам.

При верстке электронной книги использованы материалы с ресурсов: Designed by Freepik, Canva.

ISBN 978-5-6044576-4-1



© Авторский коллектив, 2020 г.

© Издательство НОО Профессиональная наука, 2020 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: УГРОЗЫ И ПУТИ ЕЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ	10
1.1 ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВА КАК НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	10
1.2. ЖИЗНЕННО ВАЖНЫЕ ИНТЕРЕСЫ ЛИЧНОСТИ, ОБЩЕСТВА И ГОСУДАРСТВА КАК ОБЪЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	26
ГЛАВА 2. РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ НА ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА	36
2.1. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ РЕАЛИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	36
2.2. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕРАБОТКИ ПЛОДООВОЩНОЙ ПРОДУКЦИИ.....	113
2.3. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА С УЧАСТИЕМ СУБЪЕКТОВ МАЛОГО БИЗНЕСА	121
ГЛАВА 3. УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЕМ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ	165
3.1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ КОМПЕТЕНЦИЯМИ ПЕРСОНАЛА.....	165
ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ УЧЕБНЫХ ПРОГРАММ	168
АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ В ОБУЧЕНИИ.....	168
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОСНОВНЫХ ПРИОРИТЕТОВ В ОБУЧЕНИИ	168
РАЗРАБОТКА УЧЕБНЫХ ПРОГРАММ.....	168
3.2. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ НА ПРЕДПРИЯТИИ: МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД	191
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	203
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	204
ПРИЛОЖЕНИЕ	219
СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ	231

Введение

В настоящее время во всем мире, независимо от политического устройства и уровня экономического развития того или иного государства, финансы вступили в очередной период своего развития, связанный с многозвенностью финансовых систем, высокой степенью их воздействия на экономику и большим разнообразием финансовых отношений.

На сегодня финансовая система страны находится в современной фазе рыночной трансформации, характеризуются глубокими изменениями ее содержания, внутреннего строения, целевой, критериальной направленности, институционального регулирования.

Современная финансовая система характеризуется следующими показателями, достижениями и проблемами:

- совершенствование налоговой системы выразилось в развитии электронных сервисов, предоставлении налоговой отчетности в электронной форме, а также внедрении ряда изменений, направленных на сближение бухгалтерского и налогового учетов
- сохранение суверенных кредитных рейтингов России от международных рейтинговых агентств на стабильно низком уровне,
- разработка государственной интегрированной информационной системы управления общественными финансами «Электронный бюджет»
- рост государственного внешнего долга Российской Федерации в рублевом эквиваленте в связи со значительным ростом курсов иностранных валют по отношению к рублю
- увеличение объема расходов на обслуживание государственного долга Российской Федерации, связанным со значительным ростом курсов иностранных валют по отношению к рублю.
- истощение Резервного фонда и активное использование средств ФНБ на покрытие дефицита федерального бюджета и бюджета Пенсионного фонда Российской Федерации
- рост ликвидности в российской банковской системе
- низкая инвестиционная активность финансовых институтов, вызванная текущей макроэкономической ситуацией в стране, ограничениями, которые затронули многосторонние банки развития с участием Российской Федерации.

Монография состоит из 3-х глав и подглав.

В главе 1.1. рассматривается вопрос инновационной политики государства как необходимое условие обеспечения экономической безопасности. Существующие механизмы управления инновационной деятельностью в России не в полной мере соответствуют современной системе обеспечения экономической безопасности. В связи с этим, необходимо в кратчайшие сроки определить дальнейшие направления ее совершенствования: требуется развивать современные инновационные системы, которые будут противодействовать угрозам и вызовам экономической безопасности, инновационную инфраструктуру как фактор успешной реализации инновационной стратегии Российской Федерации. В связи с этим в данной главе были рассмотрены инновационная деятельность государства с целью обеспечения экономической безопасности, стратегия инновационного развития в условиях модернизации экономики России и обозначены приоритеты государственной инновационной политики в современных условиях развития.

В главе 1.2. изложены жизненно важные интересы личности, общества и государства как объекты экономической безопасности, а также концептуальная модель экономической безопасности мегаполиса.

В главе 2.1 рассматривается вопрос совершенствования механизмов реализации региональных дорожно-строительных проектов на основе государственно-частного партнерства.

Основой дорожного хозяйства Российской Федерации является сеть автомобильных дорог совместной протяженностью около 1,5 млн. км, содержащая территориальные и федеральные дороги общего пользования, находящиеся в федеральной собственности и собственности субъектов Российской Федерации, а также ведомственные дороги. Автомобильные дороги - основное звено транспортной инфраструктуры, без которого в условиях рынка не может результативно функционировать ни одна отрасль экономики и экономика в целом. От сложности дорожной сети и ее качества зависит эффективность использования легкового и грузового автомобильного транспорта и безопасность дорожного движения.

В Российской Федерации из-за избыточно-развитой сети автомобильных дорог средние расстояния транспортировки любых материалов и ресурсов значительно повышаются. Интенсивность, плотность и скорость движения на дорогах непрерывно и неконтролируемо растет, что вызывает необходимость строить дороги в расчете не только на весьма отдаленную перспективу, но и так же повышать качество строящихся дорог на данный момент времени. Имеющаяся сеть автомобильных дорог общего пользова-

ния не удовлетворяет потребности экономики в автомобильных перевозках, а ее состояние не обеспечивает удобства, комфортности и безопасности движения транспорта и минимального уровня затрат по перевозке грузов и пассажиров.

В России около 30% сельских населенных пунктов, не имеющих связи с сетью путей сообщения общественного пользования. Качество автодорожной сети низкое: 1/3 дорог, имеющих твердое покрытие — гравийные, щебеночные, шлаковые и булыжниковые, которые не отвечают техническим нормам. Подобные дороги стремительно изнашиваются и требуют ремонта. Однако протяженность автодорог соответствующего современным требованиям технического уровня исчисляется лишь первыми десятками тысяч километров, поэтому проблема дорожного строительства и её качественного фактора остается для Российской Федерации одной из наиболее актуальных.

На дорожную отрасль влияет ослабление национальной валюты, которое повышает цены на технику, используемую в строительстве; возникают проблемы с техническим переоснащением, так как значительная часть строительного оборудования покупается за рубежом. Подводя итог выше сказанному, можно выделить ключевые составляющие для стабильного развития дорожного хозяйства в России: финансирование, инновации, контроль качества.

Вышеизложенное подтверждает актуальность и научную новизну рассматриваемых в работе вопросов, основной целью которой является анализ существующих и выработка на этой основе собственного подхода к обоснованию перспектив развития дорожного строительства в Тюменской области. В работе проанализировано состояние дорожной сети, эффективность ее использования, финансирование данной сферы деятельности и оценить качество строительства дорожного покрытия, и дан вариантно-сценарный прогноз развития дорожного хозяйства. Автор с пониманием отнесется ко всем критическим конструктивным замечаниям по поводу данной работы.

В главе 2.2 «Региональные особенности и проблемы переработки плодоовощной продукции» рассматриваются проблемы, с которыми сталкиваются современные российские предприятия, занимающиеся переработкой плодоовощной продукции. Раскрываются преимущества быстрого замораживания как одного из способов переработки плодов, ягод и овощей.

Целью исследования является изучение проблем, которые возникают в процессе переработки плодоовощной продукции отдельно взятого предприятия с учетом особенностей региона.

Проведенное исследование позволило разработать предложения для совершенствования производственных процессов в ООО «БУРЯТКОН-СЕРВПРОМ».

В главе 2.3. «Реализация проектов муниципально-частного партнерства с участием субъектов малого бизнеса» систематизирован механизм реализации проектов муниципально-частного партнерства с участием субъектов малого бизнеса через анализ теоретических основ функционирования малого бизнеса в Российской Федерации и определение перспектив и проблем муниципально-частного партнерства. Разработана классификация проектов муниципально-частного партнерства, сформирован алгоритм взаимодействия участников муниципально-частного партнерства, рассмотрена специфика финансирования проектов муниципально-частного партнерства с привлечением заемных средств, предложен подход для оценки эффективности проектов муниципально-частного партнерства с участием малого бизнеса. Определены основные этапы создания условий органами местного самоуправления для партнёрства с субъектами малого бизнеса в рамках проектного подхода.

В главе 3.1. «Теоретические и практические аспекты управления компетенциями персонала» исследованы методология организации и планирования обучения, принципы, методы, формы и виды обучения, а также особенности организации обучения управленческого персонала применительно к формированию управленческих компетенций. Был сделан вывод о том, что системный подход к обучению персонала следует применять и при организации программ повышения управленческой компетентности. Апробирование методов анкетирования и социометрических оценок показало возможности их использования для формирования программ повышения квалификации персонала в соответствии с требуемыми компетенциями.

В главе 3.2. «Система управления рисками на предприятии: методический подход» раскрывается понятие «риск», представлена классификация его видов. Рассматриваются факторы, которые чаще всего оказывают влияние на финансовые риски. Приводятся результаты по итогам 2019 г рейтинга «бизнес – рисков» в мире и в России, а также ранжирование бизнес – опасностей.

Уделено внимание управленческим аспектам в направлении минимизации риска на предприятии. Изложены теоретические аспекты процесса

управления рисками на предприятии. Процесс управления рисками на предприятии рассмотрен как непрерывный процесс управления.

Выполнен краткий обзор стандартов качества (СК), позволяющие минимизировать риск на предприятии. Особое внимание уделено СК: ИСО 9000, ИСО 14000, ИСО 9001:2015, ИСО 31000:2018, ИСО 31010:2009. На основе проведенного анализа выявлены основные методы оценки риска (МОР) деятельности предприятия.

Данная глава будет полезна экономистам, финансистам, специалистам в области СМК, а также студентам, магистрантам, аспирантам, чей профессионализм связан с бизнесом.

Авторский коллектив:

Глава 1. Экономическая безопасность: угрозы и пути ее обеспечения

1.1. **Минаков А. В.** Инновационная политика государства как необходимое условие обеспечения экономической безопасности

1.2. **Глушков С.В., Глущенко В.М., Новиков А.Н., Пронькин Н.Н.** Жизненно важные интересы личности, общества и государства как объекты экономической безопасности

Глава 2. Развитие региональной экономики на основе применения государственно-частного партнерства

2.1. **Филимонова Л.А.** Совершенствование механизмов реализации региональных дорожно_строительных проектов на основе государственно-частного партнерства

2.2. **Брянская О.Л.** Региональные особенности и проблемы переработки плодоовощной продукции

2.3. **Смирнова Е.А., Цуркан М.В.** Реализация проектов муниципально-частного партнерства с участием субъектов малого бизнеса

Глава 3. Управление предприятием: проблемы и пути их решения

3.1. **Николаева Н.В.** Теоретические и практические аспекты управления компетенциями персонала

3.2. **Фирцева С.В., Щербакова Е.Н., Корпусова Н.С.** Система управления рисками на предприятии: методический подход

Глава 1. Экономическая безопасность: угрозы и пути ее обеспечения

1.1 Инновационная политика государства как необходимое условие обеспечения экономической безопасности

Инновационная деятельность государства в системе обеспечения экономической безопасности

Показатели эффективности и конкурентоспособности национальной экономики следуют из экономической безопасности. В Стратегии экономической безопасности России до 2030 года установлено положение, которое определяет, что «основной целью государственной политики в сфере обеспечения экономической безопасности являются: ... поддержание научно-технического потенциала развития экономики на мировом уровне и повышение её конкурентоспособности». Современный неоиндустриальный этап развития экономики, в первую очередь, обусловлен инновациями, а, следовательно, вполне справедливо, что сфера деятельности инноваций должна стать основополагающим государственным ресурсом, её эффективное использование в свою очередь определяет динамику и направления развития государства в целом. Исходя из этого, активизировать инновации предприятий национальной экономики просто необходимо, это способствует реализации национальных интересов РФ в сфере обеспечения высокого уровня экономической и национальной безопасности.

В сущности, здесь «речь идёт о новой модели хозяйственной деятельности, содержательных элементах в её функционировании: насколько она соотносится с целями развития общества, даёт ли она простор для того, чтобы формировать технотронные производительные силы, обеспечивает ли появление источников развития, заложили ли в ней возможности снижать риски и предотвращать глубокие экономические кризисы»¹.

Для того чтобы обеспечить экономическую безопасность, необходимо проводить в жизнь грамотную инновационную и инвестиционную поли-

¹ Указ Президента РФ от 31.12.2015 №683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

тики. Успех в реализации инновационной политики всегда зависит от конкурентоспособности государства. Для этого необходимо увеличить государственные расходы на НИОКР, что является условием обеспечения экономической безопасности России.

Государственные структуры, участвуя в управлении инновациями, создавая условия для научного развития, поддерживают инновационную деятельность, что способствует развитию инновационной деятельности. Но, в настоящее время, проводимая государственная политика в сфере инноваций значимых результатов, пока еще не принесла².

Интегрирование экономики Российской Федерации в глобальную экономическую систему предполагает развитие инноваций, что является жизненно необходимым для роста конкурентоспособности товаров и услуг на мировом рынке, и повышения уровня экономической безопасности государства.

Обеспечить экономическую безопасность в инновационной сфере можно, если сократить бюрократию и преступления коррупционной направленности, необходимо предоставлять госгарантии инвесторам, а также кредиты по низким процентным ставкам производителям и разработчикам инновационной продукции. Все эти меры помогут повысить уровень экономической безопасности, и противодействовать угрозам в данной сфере.

Таким образом, эффективное осуществление инновационной деятельности в национальной экономике является приоритетным направлением в обеспечения экономической безопасности нашего государства. Успех в развитии экономики в первую очередь зависит от состояния сферы инноваций. Повышение конкурентоспособности товаров и услуг можно достичь путем применения эффективной инновационной стратегии через диверсификацию ресурсной экономики. Что в свою очередь, приведет устойчивому экономическому росту национальной экономики.

² Глазьев, С.Ю. О неотложных мерах по укреплению экономической безопасности России и выводу российской экономики на траекторию опережающего развития. Доклад / С.Ю. Глазьев. - М.: Институт экономических стратегий; Русский биографический институт, 2015. – С. 14.

Стратегия инновационного развития в условиях модернизации российской экономики

Экономика Российской Федерации в последние годы претерпела довольно серьезные перемены. Распоряжением правительства РФ от 08 декабря 2011 года №2227-р была принята Стратегия инновационного развития РФ в период до 2020 года. Предполагается, что развитие инноваций будет выступать основным источником экономического роста, а экономический рост, в свою очередь, вызовет появление новых продуктов и технологий, что позволит государству увеличивать капиталовложения в развитие человеческого капитала. То есть стратегия основана на создании и развитии экономики инноваций.

Инновационная экономика – это экономика общества, она основывается на знаниях, инновациях, доброжелательном восприятии новых идей, оборудования, систем и технологий, готовности их реализовывать на практике в различных сферах жизнедеятельности человека. Она выделяет особую роль знаний и инноваций, в первую очередь, знаний научных.

Можно утверждать, что экономика является инновационной, когда инновационная составляющая будет, в сущности, определяющая в экономическом развитии страны и охватит все субъекты хозяйствования.

Согласно Стратегии инновационного развития к 2020 году Россия поставила себе цель – переход экономики на инновационную социально-ориентированную модель развития. Результатом такого перехода станет шаг на пути к долгосрочному развитию, а именно: повышение благосостояния населения, сохранение за собой статуса глобального лидера на политической арене. Постановка такой задачи подразумевает потребность создания экономики инноваций. Численные критерии данной экономики следующие:

- обеспечение к 2020 году основной доли (в 5-10%) на глобальном рынке высокотехнологичных услуг по 4-7 позициям;
- повышение доли (в 1,5 раза) передовой продукции в выпуске промышленности;
- увеличение в 4-5 раз доли инновационно-активных предприятий (с 9% до 50%)³.

Задачи Стратегии представлены на рис.1.1.1.

³ Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. №2227 «О стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 года». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.



Рисунок 1.1.1. Задачи Стратегии инновационного развития РФ

Стратегия инновационного развития РФ в период до 2020 года предусматривает два этапа реализации.

Первый этап (2011-2013 гг.). Происходит формирование основ инновационной социально ориентированной экономики, в том числе становление венчурного инвестирования. Важнейшей задачей на данном этапе является формирование восприимчивости бизнеса и экономики к инновациям, один из путей решения – повышение инвестиционной привлекательности перспективных высокотехнологичных секторов экономики. Этот этап можно определить как «создание рынка». В настоящий момент указанная задача в значительной мере решена.

Второй этап (2014-2020 гг.). Основной задачей данного этапа является вытеснение старого технологического оборудования. Эта проблема решается за счет различных стимулов. Осуществляется поддержка реализации крупных проектов в рамках приоритетов технологического развития, а

также приоритетных направлений развития науки, технологий и техники, которые обеспечат технологическое лидерство страны в перспективе.

Для стимулирования инновационного развития экономики в Стратегии 2020 определены три ключевых приоритета:

- 1) развитие человеческого капитала;
- 2) повышение инновационной активности бизнеса;
- 3) продвижение инноваций в государственном секторе⁴.

Рассмотрим основные направления развития инновационной экономики.

1. Развитие человеческого капитала. Приобретенные человеком ценные качества, которые могут быть усилены соответствующими вложениями, называют человеческим капиталом. Так, человек обеспечивает устойчивое развитие экономики, не только посредством производительности труда, но и реализовывая инновационные проекты, внедряя новые технологии. Поэтому высококвалифицированные кадры – это один из основных факторов конкурентоспособной экономики.

Для формирования квалифицированных кадров необходимостью является развитие преподавательских кадров, повышение уровня преподавания, развитие управленческих кадров, финансирование приоритетных программ. Для привлечения высококвалифицированных иностранных специалистов необходимо дополнительное стимулирование, в том числе, упрощение миграционного режима. Например, Соединенным Штатам Америки благодаря либеральной миграционной политике удалось привлечь 38 млн. профессоров со всего мира. Важным моментом является получение международного опыта студентами и молодыми специалистами. На данный момент правительством Российской Федерации подписаны межправительственные соглашения о двустороннем молодежном обмене с рядом стран: Японией, Южной Кореей, со странами Европы, в том числе Германией, Италией, Бельгией, Испанией, Францией, Польшей, Финляндией, Португалией, Люксембургом. Международный обмен способствует улучшению международных связей и отношений, глобализации науки и образования.

«Инвестирование» в человеческий капитал – самая приоритетная на сегодняшний день задача. В качестве примера можно привести Европейский союз, где понятие конкурентоспособности на рынках неразрывно с повышением качества жизни населения. Самыми важными сферами при

⁴ Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. №2227 «О стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 года». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

этом являются здравоохранение, образование и профессиональная подготовка, повышение уровня жизни.

2. Значительное повышение инновационной активности бизнеса. Важным моментом, при повышении инновационной активности бизнеса является приобщение бизнес-сообщества к совершенствованию современных и созданию инновационных технологий, востребованных как в России, так и за рубежом. Сегодня на низком уровне остается востребованность отечественных разработок российскими предприятиями. Поэтому очень важным моментом является стимулирование компаний-разработчиков и производственных предприятий. Эффективными мерами стимулирования бизнеса являются либеральная налоговая политика, льготное кредитование, финансовая поддержка государства в виде грантов, конкурсов. Использование отечественных разработок российскими бизнесменами обеспечит устойчивое развитие экономики страны, и тогда можно будет говорить об экономической безопасности. В перспективе – вывод инноваций на внешний рынок.

По рейтингу инновационности агентства Bloomberg, самой инновационной страной признана Южная Корея. На втором месте – Япония, успешно реализующая инновации. Начав с импорта, усовершенствования и реинжиниринга технологий, Япония перешла к экспорту высокотехнологичной продукции. Россия в данном рейтинге заняла 14 место.

3. Продвижение инноваций в государственном секторе. При создании инновационной экономики важнейшая задача государства – обеспечение благоприятной среды для инновационной активности. Наглядное отличие инновационного государства состоит в широком использовании информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Шаг в этом направлении Россия сделала во время реализации ФЦП «Электронная Россия (2002-2010 годы)».

Для того чтобы сформировать цельную и эффективную систему использования ИТ, при которой население получает различные выгоды, была создана госпрограмма «Информационное общество (2011 - 2020)», которая включает в себя четыре подпрограммы: «Информационное государство», «Информационно-телекоммуникационная инфраструктура информационного общества и услуги, оказываемые на ее основе», «Информационная среда», «Безопасность в информационном обществе». В числе приоритетных задач этой госпрограммы – обеспечивать электронное межведомственное взаимодействие федеральных ведомств и региональных и муни-

ципальных органов, а также оказывать населению и организациям государственные и муниципальные услуги в электронном виде⁵.

Правительством Российской Федерации разработаны федеральные и региональные меры поддержки развития инноваций для различных субъектов инновационной деятельности.

1. Высшие учебные заведения. Создана финансовая и административная поддержка, в том числе гранты и субсидии – выплаты студентам, аспирантам и молодым ученым, ведущим активную научно-исследовательскую работу.

2. Налоговые льготы:

- льготы при учете расходов на НИОКР в налогооблагаемой базе по налогу на прибыль;
- освобождение от НДС импорта оборудования, аналоги которого не производятся в РФ;
- освобождение от НДС при осуществлении НИОКР;
- освобождение от НДС реализации прав на результаты интеллектуальной деятельности;
- ускоренная амортизация основных средств, используемых в научно-технической деятельности.

3. Инновационные кластеры. Предоставляется финансовая поддержка, а именно субсидирование. Субсидии выделяют для того, чтобы финансово поддержать исполнение расходных обязательств бюджетов субъектов РФ по финансированию госпрограмм, предусматривающих реализацию мер по следующим направлениям:

- для обеспечения функционирования специализированных организаций в сфере методического, организационного, экспертно-аналитического и информационного сопровождения развития территориальных кластеров;
- для профессиональной переподготовки, повышения квалификации и проведения стажировок работников организаций, указанных в госпрограмме в качестве ее участников, по направлениям реализации госпрограмм (в том числе за границей);
- для того чтобы давать консультации организациям-участникам по вопросам разработки инвестиционных проектов в сфере инноваций;

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. №2227 «О стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 года». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

- для проведения выставок и ярмарок, а также участия представителей организаций-участников в выставках, ярмарках и прочих коммуникативных мероприятиях (форумах, конференциях, семинарах, круглых столах) в России и других странах;

- для развития на территориях, где располагаются территориальные кластеры, объектов инновационной и образовательной инфраструктур;

- для развития на территориях, где располагаются территориальные кластеры, объектов транспортной и энергетической инфраструктур;

- для развития на территориях, где располагаются территориальные кластеры, объектов инженерной и социальной инфраструктур.

4. Малые и средние инновационные предприятия Предоставление налоговых льгот, в т.ч. инвестиционный налоговый кредит. Для субъектов малого предпринимательства в зависимости от региона организован широкий спектр поддержки, в том числе, гарантии по кредитам и их страхованию, гранты и субсидии, заемное финансирование, лизинг машин и оборудования. Также создана образовательная программа для СМП, например, обучение и повышение квалификации работников организаций по направлениям развития инновационной деятельности и введения в хозяйственный оборот объектов интеллектуальной собственности.

5. Организации инновационной инфраструктуры. Предоставление имущества на льготной или безвозмездной основе, информационная и экспертная поддержка, финансовая поддержка – в том числе венчурная и прочая. Предоставление налоговых льгот, льгот в фонды, в том числе в Пенсионный фонд РФ, административная поддержка, управление рисками, осуществляющее российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций.

6. Технологические платформы. Финансовая поддержка, в том числе РФТР (беспроцентные целевые займы на поддержку проектов технологических платформ). Изобретатели Гранты и субсидии. Правительственной поддержкой является просветительская программа Фонда «Сколково». Также реализуются проекты по формированию компетенций в области коммерциализации результатов интеллектуальной деятельности в рамках заключенных соглашений, проводятся меры, направленные на содействие коммерциализации инновационных разработок молодых ученых и экспертов.

Создан Фонд инфраструктурных и образовательных программ, включающий систему поддержки и продвижения инноваций Startbase,

предназначенная для активизации и повышения результативности инновационного процесса, объединяет в едином информационном и торговом пространстве участников инновационной деятельности и предоставляет возможность донести информацию об инновационном продукте до потенциальных потребителей⁶.

Далее рассмотрим динамику основных показателей развития инноваций в России за 2015-2019 гг. Технологические инновации в 2019 г. осуществляла 2321 организация промышленного производства, или 9,6% от их общего числа. С 2015 г. уровень инновационной активности не претерпел особых изменений: в 2015-2019 гг. – 9,7%, дальнейшее снижение значения показателя до 9,5% в 2017 г. и 9,2% в 2018 г., что свидетельствует о низком инновационном потенциале экономики и недостаточных темпах его развития (таблица 1.1.1).

⁶ Кузык, Б.Н. Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва / Б.Н. Кузык, Ю.В. Яковец. - М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2018. – С. 117-118.

Таблица 1.1.1

Динамика основных показателей инновационной деятельности

	2015	2016	2017	2018	2019
Промышленное производство					
Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, в общем числе организаций (%)	9,7	9,7	9,5	9,2	9,6
Затраты на технолог. инновации (млрд. руб.) в действ. ценах	746,8	762,8	735,8	777,5	848,0
В процентах от общего объема отгруженных товаров, выполненных работ, услуг	2,2	2,1	1,8	1,8	1,7
Объем инновационных товаров, работ, услуг (млрд. руб.) в действ. ценах	3072,5	3037,4	3258,3	3723,7	3403,1
В процентах от общего объема отгруженных товаров, выполненных работ, услуг	8,9	8,2	7,9	8,4	6,7
Деятельность в сфере телекоммуникаций и информационных технологий					
Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, в общем числе организаций (%)	10,3	9,5	9,4	7,7	8,0
Затраты на технологические инновации (млрд. руб.) в действ. ценах	66,1	47,1	66,7	52,7	54,6
В процентах от общего объема отгруженных товаров, выполненных работ, услуг	3,6	2,4	3,3	2,3	2,3
Объем инновационных товаров, работ, услуг (млрд. руб.) в действ. ценах	71,1	62,9	86,0	81,0	111,3
В процентах от общего объема отгруженных товаров, выполненных работ, услуг	3,9	3,3	4,3	3,5	4,8

В рейтинге государств Европы, где проводят такие же обследования, Россия по-прежнему на 28-м месте, опередив только Румынию (6,4%). В Германии показатель равен 58,9%, Финляндии – 52%, Франции – 46,5%, Великобритании – 45,7%, Дании – 39,4%.

Растущая активность заметна в обрабатывающих производствах: доля организаций, которые реализуют технологические инновации, возросла с 11,8% в 2018 г. до 13,7% в 2019 г. Высокими показателями, срав-

нимыми с Европой, в первую очередь, характеризуются высокотехнологичные сектора (31,8%) – производство компьютеров, электронных и оптических изделий (31,9%), лекарственных средств и материалов, применяемых в целях медицины (31,6%), а также производство табака (47,1%), удерживающее на протяжении более 10 лет верхние строчки по данному параметру. В среднетехнологичных отраслях соответствующая величина показателей – 19,9% и 10,1%, выше показатели в производстве электрооборудования (24,5%), кокса и нефтепродуктов (23,1%); в низкотехнологичных секторах – 9,9%.

Добывающие производства снижают уровень инновационной активности (с 6,4% в 2015 г. до 5,5% в 2018 г. и 5,1% в 2019 г.). Очень низкие показатели интенсивности инноваций наблюдаются в организациях, связанных с угледобычей (2,1%). Слабые положительные изменения в 2019 г. можно наблюдать в организациях, занятых деятельностью в сфере телекоммуникаций и ИТ: уровень инновационной активности составил здесь 8% (против 7,7% в 2018 г.).

Интенсивность затрат на технологические инновации (т.е. их доля в общем объеме отгружаемой продукции) в промышленном производстве в 2019 г. оказалась равной 1,7%. Это самое низкое значение данного параметра за последние пять лет (2,2% в 2015 г., 2,1% в 2016 г., 1,8% в 2017-2018 гг.). Тенденцию к снижению соответствующего показателя продемонстрировали организации, осуществляющие деятельность в сфере телекоммуникаций и ИТ (3,6% в 2015 г., 2,4% в 2016 г., 3,3% в 2017 г. и 2,3% в 2018-2019 гг.).

Объем продукции в сфере инноваций, произведенной организациями промышленного производства, в 2019 г. составил 3,4 трлн. руб., что ниже уровня 2018 г. на 13%. За период 2015-2019 гг. показатель отличался разнонаправленной динамикой: до 2017 г. сокращался, в 2018 г. наблюдался существенный рост и затем спад, обусловленный, главным образом, снижением покупательского и инвестиционного спроса. В общем объеме продаж доля инновационных товаров, работ, услуг падает: текущее значение составило всего 6,7% (против 8,4% в 2018 г.).

Организации в сфере телекоммуникаций и информационных технологий укрепляют свои позиции на рынках инновационной продукции и услуг: производство продукции, основанной на новых и усовершенствованных технологиях, в стоимостном выражении в 2019 г. составило 111,3 млрд. руб., достигнув максимума (в постоянных ценах) за весь период наблюдения. Ее доля в общем объеме отгружаемых товаров, выполненных

работ, услуг составила в этом секторе 4,8%, что существенно превышает значение индикатора в предыдущие годы⁷.

Таким образом, в Российской Федерации реализуется инновационная экономика, отличительной особенностью которой является инновационная составляющая, охватывающая все хозяйствующие субъекты страны. Инновационное развитие является источником экономического роста, а экономический рост расширит возможности для появления новых продуктов и технологий. При реализации инновационной политики особое внимание следует уделить развитию человеческого капитала как основополагающего фактора для долгосрочного социально-экономического развития страны. Немаловажным моментом является стимулирование субъектов предпринимательства в повышении инновационной активности бизнеса, при этом государство, в первую очередь, само должно стать инновационным.

Приоритеты инновационной политики в современной России

Главным инструментом при формировании национальной инновационной системы является разработка и реализация эффективной государственной инновационной политики основанной на системе приоритетов, позволяющей обеспечить устойчивый экономический рост и высокие позиции в сфере международной конкуренции.

Основы государственной инновационной политики РФ определены в Федеральном законе № 127 «О науке и государственной научно-технической политике». Между тем, основой определения приоритетов инновационного развития является Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года. В ней определены три сценария долгосрочного развития: инерционный, энергосырьевой и инновационный.

Целью инновационного сценария развития должна стать экономика лидерства и инноваций. При достижении этой цели по итогам 2020 года Россия может занять значимое место (5-10%) на рынках высокотехнологичных товаров и интеллектуальных услуг в 5-7 и более секторах. Будут сформированы условия для массового появления новых инновационных

⁷ Никитская, Е.Ф. Прогнозирование инновационного развития: международные тенденции и Российский опыт / Е.Ф. Никитская // Интернет-журнал «Науковедение». - 2019. - № 3 (22). - С. 55-56.

компаний во всех секторах экономики и, в первую очередь, в сфере экономики знаний.

В Концепции также определены направления перехода к инновационному социально ориентированному типу экономического развития, позволяющие сформировать новый механизм развития, основанный на сбалансированности предпринимательской свободы, социальной справедливости и национальной конкурентоспособности⁸.

Первым направлением является развитие человеческого потенциала России, который позволит:

- преодолеть негативные демографические тенденции;
- обеспечить возможность получать качественное образование и медицинскую помощь, доступ к национальным и мировым культурным ценностям, безопасность и правопорядок;
- переход от системы массового образования, которая характерна для индустриальной экономики, к необходимому для создания инновационной социально ориентированной экономики непрерывному индивидуализированному образованию для всех.

Второе направление – создание высококонкурентной институциональной среды, которая стимулирует предпринимательскую активность и привлечение капиталов в экономику.

Третье направление – структурная диверсификация экономики инновационного технологического развития, которая заключается в:

- развитии национальной инновационной системы на основе интегрированной с высшим образованием системы НИОКР;
- развитии мощного научно-технологического комплекса, обеспечивающего достижение и поддержание лидерства РФ в научных исследованиях и технологиях по приоритетным направлениям;
- развитии конкурентоспособности ведущих отраслей экономики при использовании механизмов частно-государственного партнерства.

Четвертое направление – закрепление и расширение глобальных конкурентных преимуществ России в традиционных сферах (энергетике, транспорте, аграрном секторе, переработке природных ресурсов).

Пятое направление – расширение и укрепление внешнеэкономических позиций России, повышение эффективности ее участия в мировом разделении труда.

⁸ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. №1662-р «Концепция долгосрочного социально-экономического развития российской федерации на период до 2020 года». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

Шестое направление – переход к новой модели пространственного развития экономики РФ.

Реализация действий по перечисленным направлениям поможет занять лидирующие позиции в ведущих научно-технических секторах и фундаментальных исследованиях, обеспечит модернизацию сектора исследований и разработок, сконцентрирует усилия на наиболее перспективных научно-технологических направлениях, которые позволят расширить применение российских НИОКР и улучшить позиции России на международном рынке высокотехнологичной продукции и услуг⁹.

Реализации целей развития инноваций препятствуют макроэкономические проблемы в РФ. С 2013 г. можно наблюдать рост оттоков капиталов из страны, снижение производства. Обстановка для малых инновационных предприятий ухудшилась в 2013 г. из-за роста страховых взносов, а в 2014 г. процедуры регистрации компаний стали более сложными (лицензирование и выдача разрешений и т.п.). Одной из причин негативной деловой среды, которую чаще всего называют небольшие компании, является рост числа проверок со стороны контролирующих органов и высокие процентные ставки по кредитам.

Стимулирование поощрения крупных компаний к аутсорсингу некоторых из их разработок и приобретения продуктов малых компаний неэффективны. Ситуация с крупными компаниями претерпела перемены, и причины отсутствия инноваций со стороны государственных компаний отличаются от причин, которые характерны для частных компаний. Основные барьеры для развития инноваций в государственных компаниях были связаны с персоналом. Прежде всего, это указывало на отсутствие ключевых навыков для поисков и внедрения новых решений. Кроме того, ограничения заключаются в отсутствии финансирования и значительных административных барьеров. В то же время интерес частных компаний к инновациям снизился с тех пор, как возникли проблемы в экономике¹⁰.

Проблемы инновационного менеджмента и бизнес-планирования на российских предприятиях обусловлены сокращением расходов на инновационные разработки, существенным сокращением количества учебных учреждений, научно-исследовательских учреждений, существенным прекращением модернизации производства на протяжении многих лет.

⁹ Гришин, В.В. Управление инновационной деятельностью в условиях модернизации национальной экономики / В.В. Гришин. - М.: Дашков и К°, 2017. – С. 105-106.

¹⁰ Бондаренко, Н.Е. Инновационное развитие как фактор институциональных сдвигов в экономике: теоретические аспекты / Н.Е. Бондаренко // Экономика образования. - 2015. - № 1. - С. 41.

Все перечисленные факторы замедляют темпы экономического роста России. На рисунке 1.1.2 представлены факторы, препятствующие развитию российского инновационного бизнеса¹¹.



Рисунок 1.1.2. Факторы, препятствующие развитию российского инновационного бизнеса, (в %)

Однако опыт предприятий, занимающих лидирующие позиции на рынке, наглядно свидетельствует, что инновации неизбежны и управляемы. Эффективная инновационная политика – инструмент, необходимый для успешного развития предприятия. Именно у предприятий-инноваторов есть все шансы адаптироваться к любым изменениям как внутри предприятия, так и во внешней среде. Недостаточное внимание к инновациям не только приводит к падению объемов продаж, но и является основой глубокого глобального кризиса в будущем.

Начиная с 2014 года по настоящее время со стороны западных стран к нашей стране применяются экономические санкции, повлияли на развитие технологических инноваций. Возникли трудности по выполнению контрактов иностранными компаниями, поставляющими в Россию научные приборы и оборудование. Таким образом, санкции распространяются не

¹¹ Филин, С.А. Принципы управления инновационной деятельностью предприятий при переходе к «цифровой экономике» / С.А. Филин, А.А. Кузина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. - Т. 14. - Вып. 3. - С. 518.

только на изделия двойной технологии, но и на многие международные научно-исследовательские проекты.

В России с целью перехода к инновационной модели развития был создан ряд учреждений, таких как: Российская венчурная компания (РВК), Российская корпорация нанотехнологий «РОСНАНО», Фонд «Сколково» и Фонд содействия инновационным малым предприятиям в области науки и техники.

В заключение главы следует подвести итоги.

Обобщая вышеизложенное, можно сказать, что для нашей страны верным вектором устойчивого развития экономики является инновационный. Одним из условий перевода экономики на инновационный путь развития является получение экономического суверенитета, путем национализации Центрального Банка России и эмиссии национальной валюты, в том количестве, которое может освоить национальная экономика.

Можно отметить, что сложившаяся система инструментов управления инновационной деятельностью не в полной мере удовлетворяет современной системе обеспечения экономической безопасности, что позволяет определить дальнейшие направления ее совершенствования:

- создание современной инновационной системы, обеспечивающей своевременное противодействие угрозам и вызовам;
- развитие инновационной инфраструктуры как фактора успешной реализации инновационной стратегии.

Однако, для получения эффективных результатов от реализуемой экономической политики в России нужно применять не только традиционные, но и нестандартные подходы в экономической стратегии развития территорий, в том числе с использованием свободных экономических зон и кластерных технологий.

1.2. Жизненно важные интересы личности, общества и государства как объекты экономической безопасности

В деятельности человека всегда существуют побудительные мотивы, которые именуются потребностями. Они проявляются как в неосознанном, так и в осознанном поведении. Все потребности подразделяются на материальные и духовные. Осознанные побудительные стимулы представляют собой интересы, которые в толковом словаре В. Даля определяются как «выгода, корысть, прибыль»¹².

В энциклопедическом социологическом словаре понятие «интерес» трактуется как «направленность субъекта на значимые для него объекты, связанные с удовлетворением потребностей, полезностью»¹³.

Рассматривая в качестве побудительных стимулов интересы, важно отметить, что они находят наиболее явное проявление в экономической сфере, носят устойчивый характер, а их удовлетворение принимает непрерывный и сознательно поддерживаемый процесс. Объективные по своему характеру и происхождению интересы способствуют объединению людей в группы, созданию определенных, обусловленных сходными социальными, политическими и экономическими условиями жизни социальных общностей и объединений.

Отмечая значение интересов в жизни людей, Ф. Энгельс писал, что «в реализации интересов и благодаря им происходит процесс соединения объективной данности, обстоятельств, условий, отношений и т.д. с их осознанием и с деятельностью субъектов. Тем самым в интересах объединяются как объективное, существующее независимо и вне сознания, воли и желания человека, что дано объективными отношениями и закономерностями, так и субъективное, что дает человеческой деятельности ориентацию, направление и цель. И как все, что приводит человечество в движение, происходит через голову людей»¹⁴.

¹² Белокрылова О.С. Методы снижения рисков коррупции в системе государственных и муниципальных закупок. // Вопросы регулирования экономики. – Том 6. – №4. – 2015. – С. 142.

¹³ Бондаренко Т.Г., Исаева Е.А. Банки и страховые компании: необходимость развития партнерских отношений в условиях экономического кризиса // Аудитор. – 2016. – N 4. – С. 19 – 26.

¹⁴ Боровицкая М.В. К вопросу об экономической оценке уровня экономической безопасности предприятия // Молодой ученый. — 2017. — №14. — С. 321-325.

Объективность интереса заключается в том, что сама природа субъекта интереса (личность, общество, государство) порождает у него определенные потребности и требует определенных действий для их удовлетворения. Причем эта необходимость порождается не его сознанием, а условиями его общественного бытия.

При этом можно отметить, что интерес объективен по своему содержанию и субъективен по своему выражению.

Для того чтобы Россия могла занять достойное место в мировом геополитическом и экономическом пространстве, необходима эффективная экономическая система, связанная с решением стратегических проблем в области промышленного производства, оборонном, научном, аграрном и других жизненно важных секторах. Это можно отнести к объективной стороне обеспечения национальных интересов государства. Важно учитывать сложность глобализационных процессов, которые сочетают не только объективные тенденции (новые технологии, компьютеризация), но и субъективные решения в действиях участников процессов. К ним следует отнести как отдельные государства или группу объединившихся стран, так и международные финансовые, экономические организации, транснациональные компании, что вызывает необходимость выработки определенных стратегических решений со стороны России в плане национальных интересов в экономической сфере.

По своей сущности экономические интересы объективны. Поэтому без мотивации не может быть их дальнейшего развития. Возникнув, они проявляются в субъективной форме, присущей конкретному субъекту их формирования (личность, социальная группа, класс, общество, государство). Любой экономический интерес всегда целенаправлен. При этом цель должна быть понятной и реально достижимой. В экономике отсутствие ясной цели приводит к кризису. Так, отсутствие конкретных экономических целей в 1992–1998 г. способствовало стагнации экономики страны.

Поэтому с субъективной стороны в качестве основных требований по обеспечению экономических национальных интересов на современном этапе должно быть использование таких производственных и научных факторов, которые в наибольшей степени могут способствовать экономическому росту.

В последние годы в России взят стратегический курс на укрепление позиций в сфере высоких технологий. В современном информационном обществе, как показывает международный это наиболее действенный путь, позволяющий решать задачи повышения конкурентоспособности за счет

диверсификации экономики, снижения ее зависимости от конъюнктуры внешних рынков. К тому же экономическое развитие любой страны происходит в тесной взаимосвязи с мировым экономическим развитием как единым целым.

Повышение уровня жизни населения является главной задачей при рассмотрении вопросов обеспечения национальных интересов в социальной сфере. Именно в этой области наиболее полно должна достигаться сбалансированность интересов личности, общества и государства. Национальные интересы в социальной сфере, ориентированные на обеспечение высокого качества жизни народа, находят конкретное отражение в динамике денежных доходов населения и их соотношении с прожиточным минимумом, уровне потребления продовольственных и непродовольственных товаров, степени имущественной дифференциации граждан, доступности всех социальных слоев до высококачественных услуг здравоохранения, образования и ЖКХ. Для обеспечения экономического роста финансовые интересы должны быть подчинены дальнейшему экономическому развитию, а не рассматриваться в качестве самодовлеющего звена в экономической цепи. Перспективы сохранения экономического роста в значительной степени зависят от возможности финансовой сферы России содействовать этому, а также противодействовать различного рода негативным внешним воздействиям. Важным субъективным фактором в системе обеспечения безопасности экономических интересов является противодействие криминализации в экономической сфере.

Несмотря на наличие в экономике страны устойчивых позитивных тенденций, улучшение деятельности правоохранительных органов, обстановка в финансово-экономической сфере продолжает оставаться сложной. К сожалению, пока не снижается налоговая и экономическая преступность в базовых отраслях отечественного производства. Криминализацию экономики можно характеризовать как развивающийся социальный процесс, устанавливающий криминальные правила ведения бизнеса.

Нуждается в повышении качество потребляемых товаров и услуг в воспроизводственном процессе. Возрастает потребность в диагностики и мониторинге экономической безопасности в различных отраслях экономической деятельности.

Применительно к имеющимся проблемам социально-экономического развития России рыночные отношения и действующие при этом механизмы не создают угроз экономической безопасности России и не противоречат национальным интересам страны в области экономики. Однако, как в лю-

бой экономической системе, в рыночной существуют различные интересы субъектов рынка, которые могут использовать разнообразные методы для достижения своих целей, в том числе с использованием противоправных действий.

Учитывая, что интерес рассматривается как направленность субъекта на значимые для него объекты, связанные с удовлетворением потребностей, полезностью, его можно принимать как величину векторную. При этом векторы интересов людей, социальных групп, различных государств могут совпадать или противоречить друг другу, что чревато социальной напряженностью, конфликтами, вооруженным столкновением и разрушением социальных систем. Отсюда следует, что в основе обеспечения безопасности социального объекта находятся интересы, которые играют организующую роль в деятельности государственной службы, находят отражение в политике страны по соответствующим направлениям жизнедеятельности, прежде всего в экономической сфере.

Национальные экономические интересы всегда направлены на достижение национальных экономических целей, которые хотя и представляют консолидированное выражение экономических целей личности, общества и государства, на практике ассоциируются с экономическими целями государства. Это можно объяснить тем, что национальные цели, как правило, провозглашаются от имени государства, представляются в официальных документах в виде планов экономического развития (СССР, Китай, Куба, КНДР), в рекомендательно-регулирующих программах экономического развития (Япония, Индия, Южная Корея и другие государства с рыночной экономикой), в посланиях глав государств парламенту (США, Бразилия, Россия), тронных речах монархов (Англия, Нидерланды, Испания). Достижение цели в соответствии с принятыми решениями определяет реализацию интереса.

Так, к наиболее важным решениям Правительства РФ, отражающим экономические интересы государства и общества и оказывающим влияние на состояние экономической безопасности, является принятая среднесрочная программа социально-экономического развития Российской Федерации. В ней определены ключевые направления деятельности Правительства РФ, обеспечивающие достижение стратегических целей развития страны: повышение благосостояния населения и уменьшение бедности на основе динамичного и устойчивого экономического роста. Главным показателем при этом является удвоение валового внутреннего продукта за десять лет, что позволит достичь важных ключевых интересов, связанных с

усилением политической и экономической роли России в мировом сообществе, обеспечении неуклонного роста конкурентоспособности нашей страны. В современном мире, который быстро и неотвратимо идет по пути глобализации, способность быстро адаптироваться к международной конкуренции становится важнейшим условием успешного и устойчивого развития.

В зависимости от исторических и социально-политических условий, в которых находятся индивидуумы, социальные группы, общество, государство, а также ценностных ориентаций, которыми они руководствуются, экономическим интересам придается различная значимость и они могут классифицироваться по разным признакам.

По субъектам общественных отношений интересы классифицируются на личные, корпоративные, общественные, государственные. Естественное стремление личности – добиться изменения своего положения в обществе, которое заключается не только в улучшении материального благосостояния, но и реализации своих возможностей. Интересы личности отражаются в структуре корпоративных интересов, а также общества и государства.

По срокам действия экономические интересы могут быть краткосрочные, долгосрочные и постоянные. С позиций экономической безопасности наибольшее внимание привлекают долгосрочные интересы, что должно учитываться при выработке программ социально-экономического развития.

По характеру взаимодействия разных субъектов экономические интересы классифицируются как совместные, параллельные, расходящиеся и конфронтационные. Это обуславливается следующим. Многообразие жизненно важных интересов личности, общества и государства представляет основную причину разнонаправленности последних и вызывает как их совпадение, так и расхождение, что может привести к противостоянию.

Так, в среднесрочной программе развития российской экономики отмечается наличие значительного нерыночного сектора, причем в отраслях, в которых должны нормально развиваться рыночные отношения. Кроме бюджетной сферы, представляющей услуги обществу за государственный счет (образование, здравоохранение, охрана законности и правопорядка и др.), в этот сектор входят: газовая промышленность (в части поставок на внутренний рынок по регулируемым ценам), электроэнергетика, железнодорожный транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, значительная часть объектов связи, предприятия других отраслей, существую-

щие не только за счет собственных доходов, но и длительное время получающие дотации, субсидии, явные или скрытые льготы, например топливо, энергию и иные услуги по сниженным ценам. Основные признаки принадлежности к нерыночному сектору – наличие регулируемых цен, дотаций и субсидий.

По степени социальной значимости они подразделяются на жизненно важные, важные, маловажные. В общей теории экономической безопасности среди всей совокупности экономических интересов, как правило, оперируют жизненно важными и национальными интересами. Каждому объекту безопасности присущи свои жизненно важные, важные или маловажные интересы.

Жизненно важные интересы (ЖВИ) – интересы, удовлетворение которых способно надежно обеспечить само существование и возможность прогрессивного развития личности, общества и государства. Маловажные экономические интересы не входят в сферу повседневных экономических задач и возникают в процессе повседневной деятельности социального субъекта. Важные экономические интересы могут входить в сферу повседневных экономических задач, но отказ от их выполнения не влечет за собой опасных последствий.

В целях практического построения действенной системы экономической безопасности Российской Федерации интересы классифицируются по продолжительности их действия (краткосрочные, долгосрочные и постоянные). По основным субъектам формирования жизненно важные интересы подразделяются на ЖВИ личности, ЖВИ общества и ЖВИ государства.

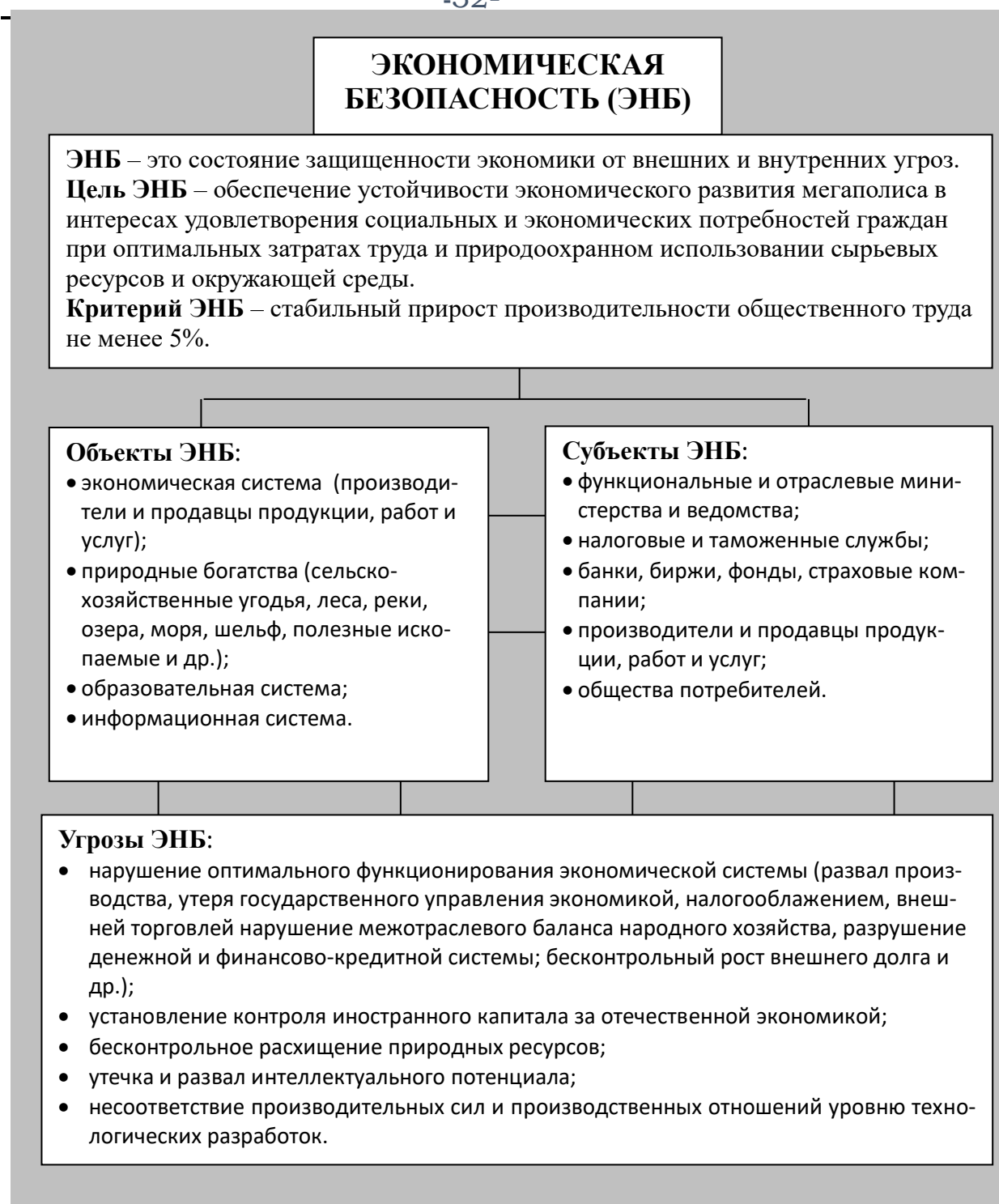


Рисунок 1.2.1. Концептуальная модель экономической безопасности

Для определения экономической политики общества и государства в основном учитываются долговременные и постоянные жизненно важные интересы, которые позволяют обеспечить суверенитет государства, благо-

получение общества, свободу личности с учетом ее краткосрочных жизненно важных интересов.

В либеральных учениях о безопасности к ЖВИ личности относят:

- обеспечение достоинства человека, материальных условий жизни при сохранении тенденций к их улучшению, здоровья, надежной защиты личной и имущественной безопасности;
- обеспечение права на труд с возможностью выбора профессии и получения достойно оплачиваемой работы;
- соблюдение экологических условий существования и предотвращения преступных посягательств на собственность граждан.

Обратимся к реальности. Валовой внутренний продукт на душу населения в 2004 г. составил соответственно: в США – 38 тыс. долл., Японии – 26,4 тыс. долл., Германии – 25,2 тыс. долл., в Китае – 5 тыс. долл., в России – 8,1 тыс. долл.¹⁵. Можно сравнить и уровень безработицы. К примеру, в 2000 г. безработных среди экономически активного населения России было 8,8% (в Японии – 4,7%, в США – 4%, в Швейцарии – 2,7%). В 2002 г. их число составляло 9,4%. А в течение последующих лет рост составлял 0,2 – 0,3%. Это означает, что социально-экономический кризис углубляется.

Важным показателем является доля бюджета, которая расходуется на питание семьи из четырех человек. В США она составляет 40% дохода одного работающего, во Франции – 1/3 дохода, в России, чтобы нормально питаться, семья должна потратить 1,5 зарплаты одного работающего.

К ЖВИ общества относятся такие интересы, которые присущи всем слоям населения, социальным группам общества и обеспечивают их единство. Их целью является:

- достижение и поддержание общенационального согласия в экономической, социальной, экологической сфере жизни общества;
- обеспечение поступательного экономического развития общества на началах социально ориентированной рыночной экономики;
- ликвидация коррупции, экономической преступности и иной противоправной деятельности в сфере экономики;

¹⁵ Гашо И.А. Безопасность продовольствия как условие обеспечения продовольственной безопасности России // материалы международной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и аспирантов «Актуальные вопросы современной науки и практики» 4–8 апреля 2016: в 3 ч. – Белгород: Изд-во БУКЭП, 2016. – Ч. 3. – С. 129–138.

- повышение интеллектуальной, созидательной в экономическом плане активности личности.

Показателем экономического развития общества служит экономический рост. Более высокий доход позволяет потреблять большое количество товаров, а более высокий уровень потребления обеспечивает более высокий уровень жизни. Экспертами ООН рассчитывается качество жизни населения во всех странах через индекс развития человеческого потенциала, который включает в себя продолжительность жизни, образование, ВВП на душу населения и другие. По этому индексу за условный показатель принимается единица. Лучшей для проживания населения признана за последнее время Норвегия. Ее индекс составляет 0,956, на втором месте – Канада, на пятом – Нидерланды. США в этом рейтинге на седьмом месте, а Россия при индексе 0,795 обеспечивает себе 57-е место в общем списке и второе место – в списке стран со средним уровнем развития.

Вместе с тем для определения жизненно важных интересов государства необходимо учитывать занимаемое положение государства в мировом сообществе. С учетом того, что доля ВВП России, которая составляет 2,5% мирового при населении около 2% от населения всего человечества, можно сделать вывод: с необходимостью повышения уровня развития экономики не менее актуальным становится вопрос социально справедливого распределения богатства. Это необходимо для того, чтобы избежать обострения социальной напряженности в обществе, исключить ее перерастание в конфликт.

Учитывая то, что государство представляет собой совокупность властных институтов, к ЖВИ следует отнести:

- обеспечение экономической стабильности в обществе и государстве на основе устойчивого и эффективного развития национальной экономики;
- регулирование общенационального народно-хозяйственного комплекса, стимулирование производства конкурентоспособной продукции, развития науки, новых технологий;
- проведение эффективной национально-ориентированной внешне-экономической политики и обеспечение выгоды участия государства в разделении труда и экономическом сотрудничестве;
- экономическое обеспечение обороноспособности страны на уровне, достаточном для поддержания ее суверенитета, территориальной

целостности и способности к сдерживанию и отражению внешней агрессии.

Таким образом, прогрессивное развитие личности, общества и государства требуют учета, согласования и сбалансирования всего многообразия интересов, выработки системы воздействия на интересы, их формирование и обеспечение условий для последующей их реализации, особенно тех, что отражаются на состоянии экономической безопасности. Также следует отметить, что интересы являются причиной социальной активности людей и в этом смысле выступают важнейшими факторами преобразований в обществе, государстве и в мире в целом. Они должны учитываться в процессе выработки соответствующих концепций, стратегий, программ социально-экономического развития страны в целях обеспечения безопасности личности, общества и государства.

Глава 2. Развитие региональной экономики на основе применения государственно-частного партнерства

2.1. Совершенствование механизмов реализации региональных дорожно-строительных проектов на основе государственно-частного партнерства

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА ПРИМЕРЕ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Инвестиционная активность дорожного хозяйства

Дорожно-строительная отрасль - это отрасль, требующая постоянного решения трудоемких задач. Для успешного выполнения задач необходимо иметь качественную материально-техническую и нормативную базу, а также функционирующие внутри отрасли предприятия, оснащенные необходимым оборудованием и квалифицированными кадрами.

На рисунке 2.1.1 представим кластер дорожного хозяйства.



Рисунок 2.1.1. Кластер дорожного хозяйства

Дорожное хозяйство России - целый производственно-хозяйственный комплекс, который содержит в себе автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них, а также организации, осуществляющие:

- проектные работы, строительные работы, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог;
- проведение научных исследований, подготовку кадров;
- изготовление, покупку и наладку дорожной техники;
- добычу и переработку строительных материалов;
- прочую деятельность, связанную с снабжением функционирования и развития автомобильных дорог.

Дорожное хозяйство Российской Федерации на нынешнем этапе является неотъемлемой частью единой транспортной системы страны, управленческий подход этим внушительным по линейной протяженности, инженерной сложности и стоимости комплексом в данное время возложено на Федераль-

ное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации (Росавтодор).

Федеральным законом № 257-ФЗ (ред. от 31.12. 2014 г.) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» установлены следующие основные термины и определения:

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и содержащий в себе земельные участки в пределах полосы отвода автомобильной дороги и размещенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической долей, защитные дорожные сооружения, ненатуральные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог

В свою очередь автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на:

- автомобильные дороги общего пользования (автомобильные дороги, определенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц);
- автомобильные дороги не общего пользования (автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций, физических или юридических лиц и используемые ими только для обеспечения личных нужд либо для государственных или муниципальных нужд).

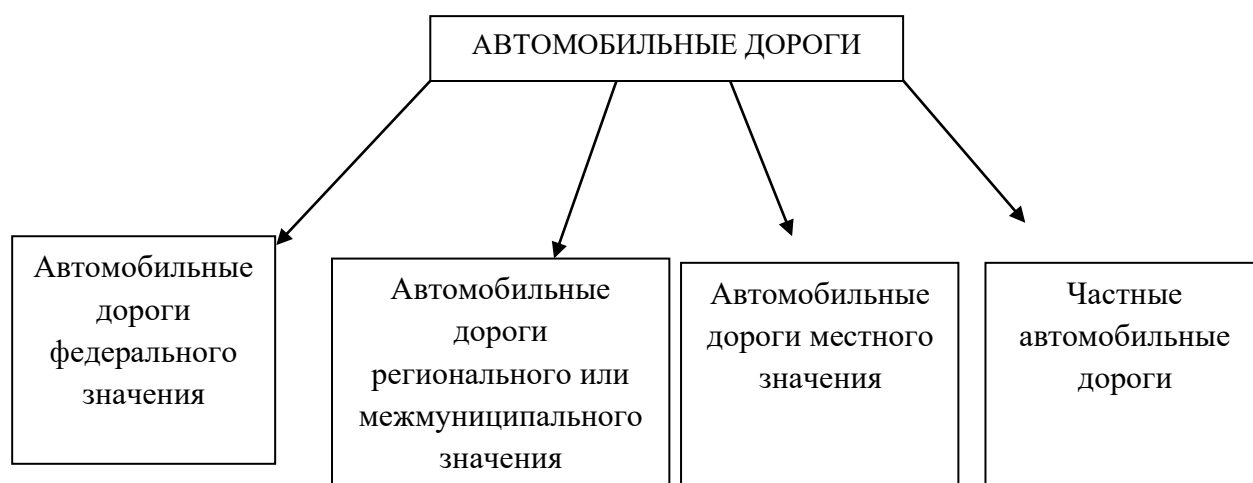


Рисунок 2.1.2. Классификация автомобильных дорог

Таким образом, на основании рисунка 2.1.2 и вышеупомянутого можно сделать вывод о том, что управление в сфере дорожного хозяйства усложнено за счёт разделения автомобильных дорог по значению, что ведёт за собой смягчение контроля по каждому из делений.

Элементы транспортного комплекса страны – это комплексы отдельных видов транспорта: железнодорожный, морской, речной, воздушный, трубопроводный, автомобильный и другие. Каждый из них, в свою очередь, включает в себя не только производство транспортных услуг, но и производство транспортных коммуникаций, производство специальной строительной техники, подготовку специальных кадров, и так далее. Таким образом, транспортный комплекс представляет собой межотраслевой народно-хозяйственный комплекс транспорта, транспортного машиностроения, транспортного строительства, отраслевых научно-исследовательских и проектных институтов, соответствующей части системы материально-технического снабжения. Одной из основных частей транспортного комплекса является единая транспортная система страны, непосредственно реализующая транспортно-экономические связи в народном хозяйстве. Единая транспортная система состоит из подсистем, соответствующих различным видам транспорта. Каждая из подсистем включает подвижной состав, транспортную сеть, трудовые ресурсы и систему управления. Единая транспортная система объединяет магистральные (внешние) виды транспорта, соответствующие по названиям элементам транспортного комплекса, и внутрипроизводственный транспорт.

Главной целью транспортного комплекса является перевозка пассажиров и грузов с минимально возможными материальными, энергетическими и временными затратами по заданному маршруту без допустимого изменения их состояния, состояния технических средств транспортной системы, находящегося в зоне влияния перевозочного процесса. В таблице 2.1.1 представим сравнительный анализ видов транспорта по показателям: расстояние перевозок, стоимость перевозок, скорость перевозок.

Таблица 2.1.1

Сравнительный анализ различных видов транспорта

Показатели	Виды транспорта				
	Воздушный	Железнодорожный	Водный	Автомобильный	Трубопроводный
Расстояния перевозок	дальние	дальние	средние	средние	дальние
Стоимость перевозок	дорогостоящая	дешевая	дешевая	дешевая	-
Скорость перевозок	наибольшая	средняя	небольшая	небольшая	средняя

Автомобильный транспорт занимает все более существенное положение в обеспечении народного хозяйства транспортными услугами. Такое положение вызывает необходимость дальнейшего развития сети автомобильных дорог, совершенствования ее структуры, повышения качества строительных и ремонтных работ в дорожном хозяйстве.

Оценим различные виды транспорта на основе балльно-рейтинговой системы в таблице 2.1.2.

Таблица 2.1.2

Балльно-рейтинговая система оценки различных видов транспорта

Вид транспорта	Факторы, влияющие на выбор транспорта					
	Время доставки	Частота отправок груза	Надежность соблюдения графика доставки	Способность перевозить разные грузы	Способность доставить груз в любую точку территории	Стоимость перевозки
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	3	4	4	4	1	3
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	5

Таким образом, на основании таблицы 2 можно сделать вывод о том, что автомобильный транспорт является одним из лидеров среди различных видов транспортов, а учитывая его сезонность, мобильность и ключевую

роль в мультимодальных перевозках – данный вид транспорта будет несомненно лидером в грузоперевозках и пассажироперевозках, особенно на малые и средние расстояния. Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта, в первую очередь, принимают во внимание следующие: надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки.

Современная дорога для транспорта представляет собой сложное, техническое сооружение, расположенное в определенном участке местности с соблюдением ряда технических и безопасных правил эксплуатации. Все категории дорог подразделяются на 5 ключевых:

1. это автостреды либо автомагистрали с шириной проезжей части не менее 15 метров, имеющей разделительную полосу. Предусматриваются для каждого направления минимум 2 полосы движения с шириной от 3,75 м. Предназначается дорога 1 категории для передвижения автотранспорта в массовом потоке и выполнена из высококачественного бетонного покрытия. Рассчитана на пропускную способность от 7000 автомобилей в день (при скорости от 120 до 150 км/ч);
2. создаются из асфальтированного покрытия и служат для соединения между собой административного, промышленного и культурного центров. Минимальная ширина проезжей части от 7,5 метра. Условно вторая категория дороги имеет продольный уклон в 4%. Создается с учетом пропускной способности в 3000—7000 автомобилей в день (при скорости до 120 км/ч);
3. Производятся из асфальтного, булыжного и другого типов покрытия. По правилам дорога 3 категории имеет ширину проезжей части минимум 7 метров. Крайний процент продольного уклона — не больше 5%. Пропускная способность составляет максимум 3000 машин в течение суток (при скорости в 100 км/ч);
4. Предусматривает наличие простейшего, дорожного покрытия, рассчитанного на низкую интенсивность движения. Минимальная ширина проезжей части равняется 6 метрам. По требованиям четвертая категория дороги должна иметь уклон не более 6% и пропускную способность от 200 до 1000 автомобильных средств в сутки (скоростной режим до 80 км/ч).
5. Может иметь низкое качество дорожного покрытия при минимальной ширине проезжей части в 4,5 метра. Условно дорога 5 категории допускает уклон в 7%. Рассчитывается на движение мак-

симального количества транспорта в 200 единиц/сутки (при скорости не более 60 км/ч);

Представим технические характеристики автомобильных дорог по вышеперечисленным категориям в таблице 2.1.3.

Таблица 2.1.3

Категории автомобильных дорог по техническим характеристикам

Параметры элементов дорог	Категории дорог					
	I-a	I-b	II	III	IV	V
Число полос движения	4;6;8	4;6;8	2	2	2	1
Ширина полосы движения, м.	3,75	3,75	3,75	3,5	3	-
Ширина обочины, м.	7,5	7,5	7,5	7	6	4,5
Минимальная ширина закреплённой полосы обочины, м.	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	-
Ширина земляного полотна, м.	36	36	15	12	10	8
Доступ к дороге с примыкающей дороги в одном уровне	-	+, не чаще чем через 5 км	+, не чаще чем через 5 км	+	+	+
Максимальный уровень загрузки дороги движением	0,6	0,65	0,7	0,7	0,7	0,7

Разработка характеристик по категориям в зависимости от региона и интенсивности движения, обеспечивает целесообразность строительства дорожного полотна в регионе, сокращает или увеличивает финансирование определенных участков. Также способствует стабильности экономической составляющей в стране при строительстве определенных категорий дорог общего пользования, местного или федерального.

На рисунке 2.1.3 представим структуру автомобильных дорог Тюменской области.

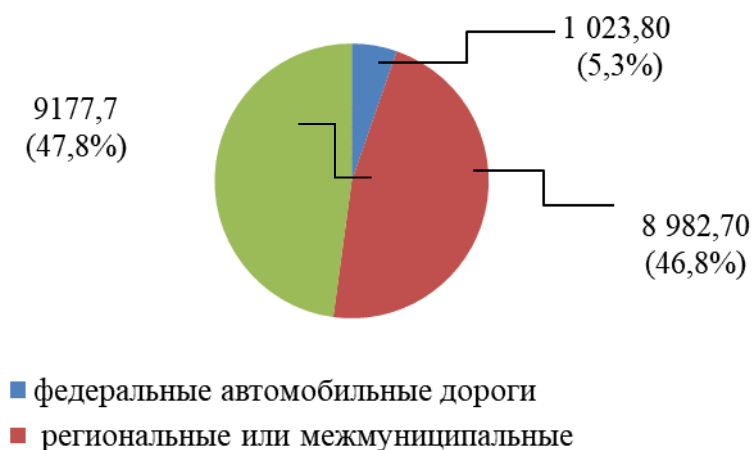


Рисунок 2.1.3. Структура автомобильных дорог Тюменской области

Таким образом, на рисунке 2.1.3 мы видим, что преобладают дороги федерального и регионального значения и именно они вызывают потребность в ремонте, содержании и контроле.

Дорожное хозяйство по подчиненности является элементом транспортной отрасли, а по обеспечению готовой продукции относится к строительству. Как конечная продукция, объект инвестирования относится к дорожной инфраструктуре, которая обеспечивает развитие всех отраслей экономики.

В таблице А1 (см. прил. А) приведем данные о количестве предприятий дорожной отрасли в Российской Федерации и Тюменской области за 2007-2016 годы. Динамику числа предприятий дорожной отрасли Российской Федерации и Тюменской области отразим на рисунке 2.1.4.

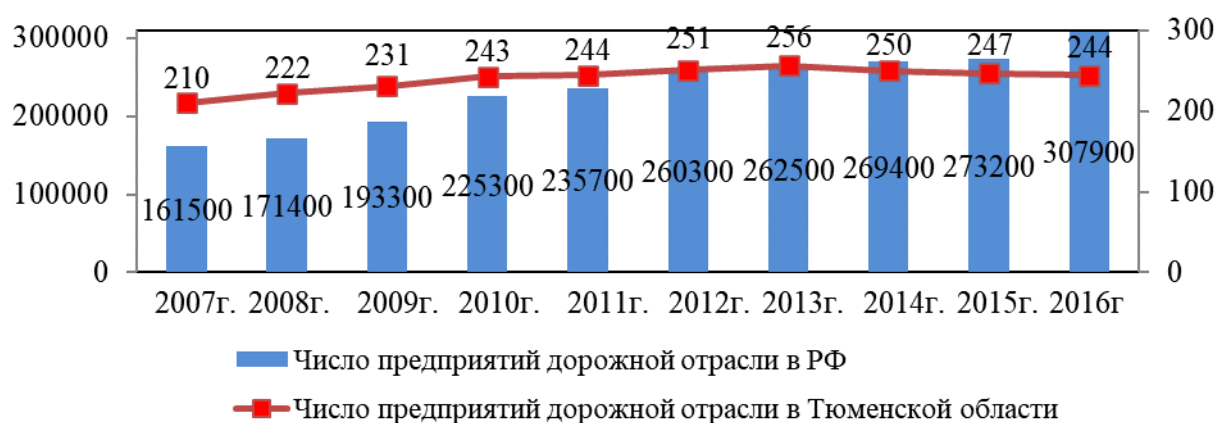


Рисунок 2.1.4. Число предприятий дорожной отрасли в РФ и Тюменской области

Проанализировав рисунок 2.1.4, можно сделать вывод, что число дорожно-строительных предприятий России за анализируемый период увеличилось в 1,9 раза, что составляет количественное увеличение на 146400 предприятий (с 161500 до 307900 предприятий). За анализируемый период с 2007 года по 2016 год наблюдается стабильное увеличение числа предприятий, занятых в отрасли. В Тюменской области число предприятий, занятых в дорожной отрасли в 2016 году составило 244. Начиная с 2013 года, наблюдается небольшой спад числа предприятий, а именно, с 256 в 2013 г. до 244 в 2016 г. (уменьшение составило 4,69%). Данная тенденция связана, в первую очередь, с существующей монополией крупных предприятий в данной отрасли. Сложившаяся монополия дорожно-строительных предприятий ведет к снижению эффективности строительства вследствие отсутствия конкуренции.

Определим приоритетный вид транспорта (без учета трубопроводного) для перевозки грузов в Российской Федерации. Для этого в таблице 2.1.4 рассмотрим структуру перевозки грузов по видам транспорта в Российской Федерации за 2008-2017 годы.

Таблица 2.1.4

Перевозки грузов по видам транспорта в РФ

Показатели	Год									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Транспорт - всего	9167	9301	9451	9451	7470	7750	8337	8519	8264	8381
железнодорожный	1273	1312	1345	1304	1109	1312	1382	1421	1381	1411
автомобильный	6685	6753	6861	6893	5241	5236	5663	5841	5635	5729
морской	26	25	28	35	37	37	34	18	17	16

В соответствие с таблицей 2.1.4, перевозки грузов в целом за анализируемый период сократились с 9167 млн. тонн в 2008 году до 8381 млн. тонн в 2017 году, что составило уменьшение на 8,6 %, но это не влечёт за собой пессимистический характер в сфере грузоперевозок. Наибольшее уменьшение грузоперевозок достигнуто в 2012 году - перевозка грузов по сравнению с предыдущим годом сократилась на 21%. Начиная с 2013 года объем грузоперевозок увеличивается.

На рисунке 2.1.5 изобразим структуру грузоперевозок по видам транспорта (без учета трубопроводного) за 2008-2017 годы.

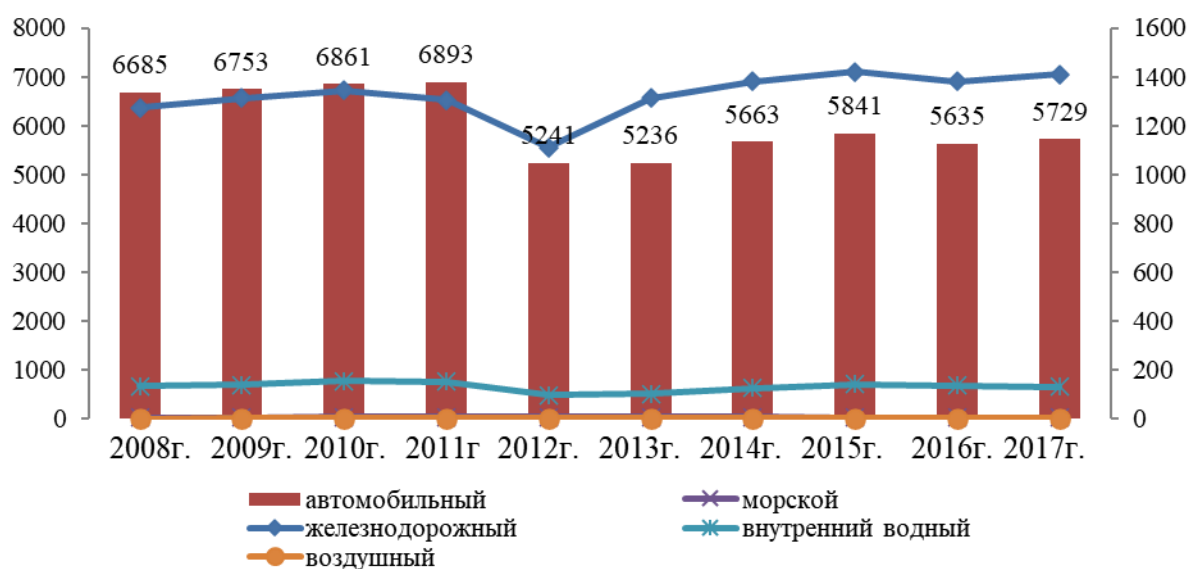


Рисунок 2.1.5. Структура грузоперевозок по видам транспорта

Из рисунка 2.1.5 видно, что первое место по грузоперевозкам занимает автомобильный транспорт, наименьшее количество грузоперевозок осуществляется воздушным транспортом, из этого следует, что стоит уделять особое внимание развитию дорожного хозяйства, строительству автомобильных дорог не только за счёт количественного фактора, но и за счёт качественного и в целом транспортно-логистической системе.

В таблице 2.1.5 рассмотрим уровень автомобилизации населения.

Из данных таблицы 2.1.5 видно, что уровень автомобилизации населения за анализируемый период увеличился с 168,4 ед./1000 чел. до 289,6 ед./1000 чел., что составляет рост на 72%. Рост автомобилизации ведёт к более плотному использованию автомобильных дорог, что влечёт за собой износ. Для более качественного ремонта, реконструкции и капитального ремонта требуются всё больше денежных средств, федеральные и региональные бюджеты не справляются с запросами по увеличению объемов финансирования, тогда следует привлекать частные инвестиции компаний, которые будут заинтересованы в строительстве автомобильных дорог.

Таблица 2.1.5

Уровень автомобилизации населения

Показатели	Год, ед. на 1000 чел.									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Россия	168,4	177,0	194,4	212,3	219,4	228,4	242,0	257,5	273,1	289,6
УрФО	174,9	192,5	213,1	232,1	239,7	254,1	265,8	283,6	304,1	326,1
ХМАО	226,7	239,2	256,8	272,5	271,4	266,1	275,8	282,1	302,4	324,2
ЯНАО	187,8	197,8	207,1	221,3	222,7	220,7	228,2	242,9	268,7	297,2
Тюменская обл.	195,0	207,0	221,8	251,5	261,3	270,3	276,5	301,8	295,0	288,4

Дорожное строительство, как составная часть капитального строительства является специфической отраслью. Это обусловлено особенностями дорожной отрасли, представленными на рисунке 2.1.6.

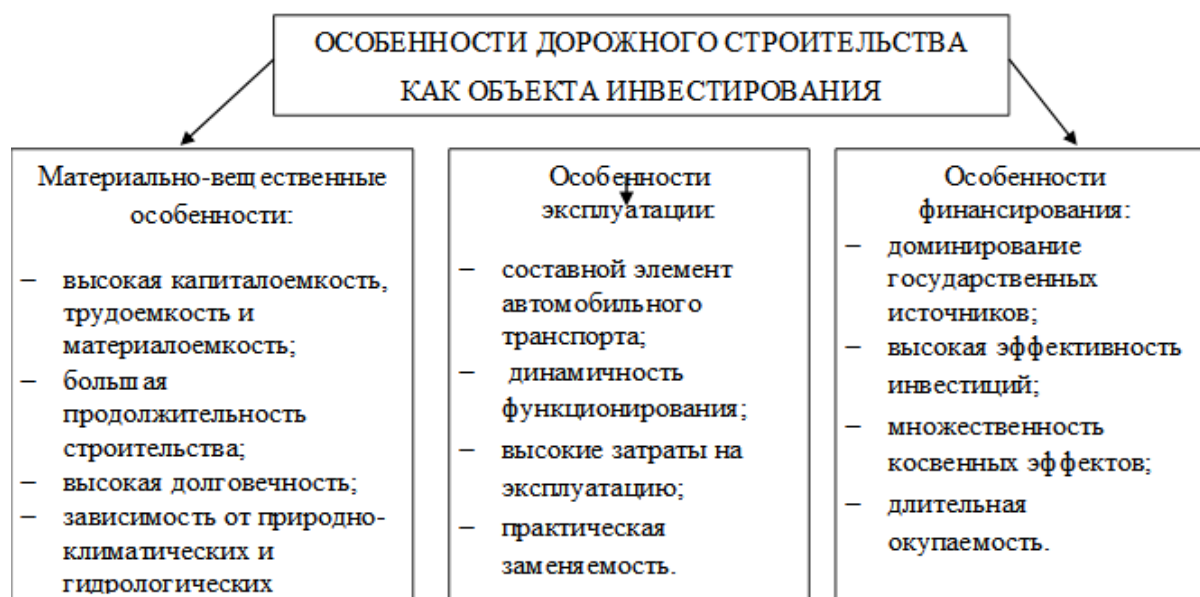


Рисунок 2.1.6. Особенности дорожного строительства как объекта инвестирования

Для эффективного функционирования дорожного хозяйства требуется финансовое обеспечение, которое формирует дорожные фонды.

Законодательством РФ предусмотрено создание финансовых ресурсов для содержания и неизменного формирования сети автомобильных дорог общего пользования и определяются общие правовые основы фор-

мирования дорожных фондов соответствующих органов государственной власти.

Дорожный фонд - доля средств бюджета, подлежащая применению в целях финансового снабжения дорожной деятельности в касательстве автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов. К дорожным фондам причисляются Федеральный дорожный фонд, дорожные фонды субъектов Российской Федерации и муниципальные дорожные фонды.

Бюджетный кодекс РФ регулирует источники образования и направления использования дорожных фондов, данные источники и направления представлены в таблице 2.1.6.

Таблица 2.1.6

Источники образования и направления использования дорожных фондов
РФ

Федеральный дорожный фонд	Территориальный дорожный фонд	Муниципальный дорожный фонд
1	2	3
Источники образования		
1.Сборы за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств. 2. Плата в счет компенсации вреда, наносимого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами (перевозка грузов). 3. Штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. 4.Безвозмездные	1. Доходы бюджета субъекта РФ от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных двигателей, производимые на территории РФ, подлежащих зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации. 2. Доходы деленного бюджета субъекта РФ от транспортного налога. 3. Доходы деленного бюджета субъекта РФ от иных поступлений в бюджет субъекта РФ. 4. Межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ.	1.Акцизы на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, подлежащих зачислению в местный бюджет. 2. Иные поступления в местный бюджет, утвержденные решением представительного органа муниципального образования, предусматривающим создание муниципального дорожного фонда.

Федеральный дорожный фонд	Территориальный дорожный фонд	Муниципальный дорожный фонд
поступления от физических и юридических лиц. 5. Уплата неустоек (штрафов, пеней). 6. Другие.		
Направления использования		
1. Содержание и ремонт действующей сети федеральных автомобильных дорог и сооружений на них. 2. Формирование производственной базы дорожных объединений. 3. Федеральные затраты. 4. Субвенции, субсидии и дотации субъектам Российской Федерации на развитие, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования.	1. Погашение долгов по бюджетным кредитам, полученным субъектом РФ из федерального бюджета на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования. 2. Реализацию расходов на обслуживание долговых обязательств, объединенных с применением указанных кредитов.	1. Реализация полномочий в области использования автомобильных дорог общего пользования и реализация дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения. 2. Финансовое обеспечение целевых программных комплексов муниципального формирования в сфере дорожного хозяйства.
5. Другие расходы федерального бюджета, установленные в Бюджетном кодексе.	3. Предоставление бюджетных кредитов и субсидий из бюджетов субъектов РФ местным бюджетам на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание	3. Предоставление межбюджетных трансфертов сельским поселениям на финансовое снабжение дорожной деятельности в касательстве авто-

Федеральный дорожный фонд	Территориальный дорожный фонд	Муниципальный дорожный фонд
	автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе на выработку муниципальных дорожных фондов.	мобильных дорог общего пользования в пределах заселенных пунктов, а также на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов на территории населенных пунктов.

Таким образом, федеральный дорожный фонд применяется на содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог, покупку дорожно-эксплуатационной техники, реконструкцию и строительство федеральных дорог. Порядок формирования и применения бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда вводится Правительством Российской Федерации. Кроме того, из данного фонда абсорбируются субвенции на строительство и реконструкцию конкретных объектов, а также дотации на содержание и формирование территориальных автомобильных дорог общего пользования. Последовательность образования и применения данного фонда определяется федеральным законом: "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ. Статья 179.4. Дорожные фонды.

На рисунке 2.1.7 представим данные об объемах финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета по РФ (без Московской области и республики Крым) и по Тюменской области за 2009-2017 годы.

млрд. руб.

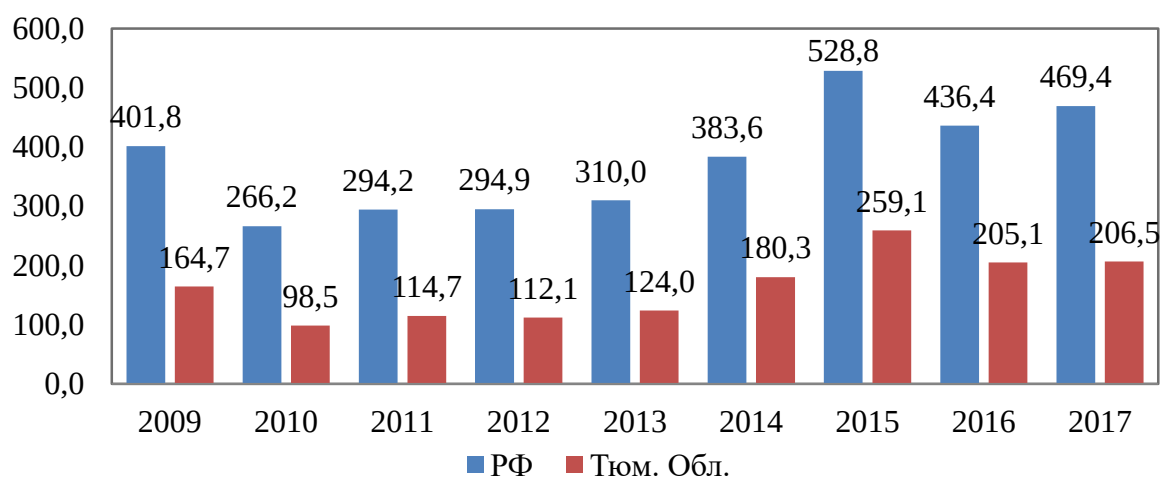


Рисунок 2.1.7. Объемы финансирования дорожного хозяйства из федерального бюджета по РФ и Тюменской области

По данным рисунка 2.1.7 видно, что объем ассигнований на дорожное хозяйство из федерального бюджета за анализируемый период увеличился на 16,8 % (67,6 млрд. руб.) по РФ и 25,4 % (41,8 млрд. руб.) по Тюменской области. Объем субсидий бюджетам субъектов РФ уменьшился в 2016 году на 38% по сравнению с предыдущим годом, в 2017 году объем субсидий уменьшился на 12% по сравнению с 2016 годом. Снижение объема субсидирования бюджетов субъектов РФ связано с расширением источников и увеличения объемов финансирования дорожного хозяйства из их собственных бюджетов и привлечения частных инвестиций для создания дорожных фондов.

Законом субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации бюджетные ассигнования дорожного фонда субъекта Российской Федерации могут предусматривать погашение задолженности по бюджетным кредитам, полученным субъектом Российской Федерации из федерального бюджета на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (за изъятием автомобильных дорог федерального значения)

Территориальные дорожные фонды могут применять в содержание, ремонте, реконструкции и строительстве автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности отвечающих за них субъектов РФ.

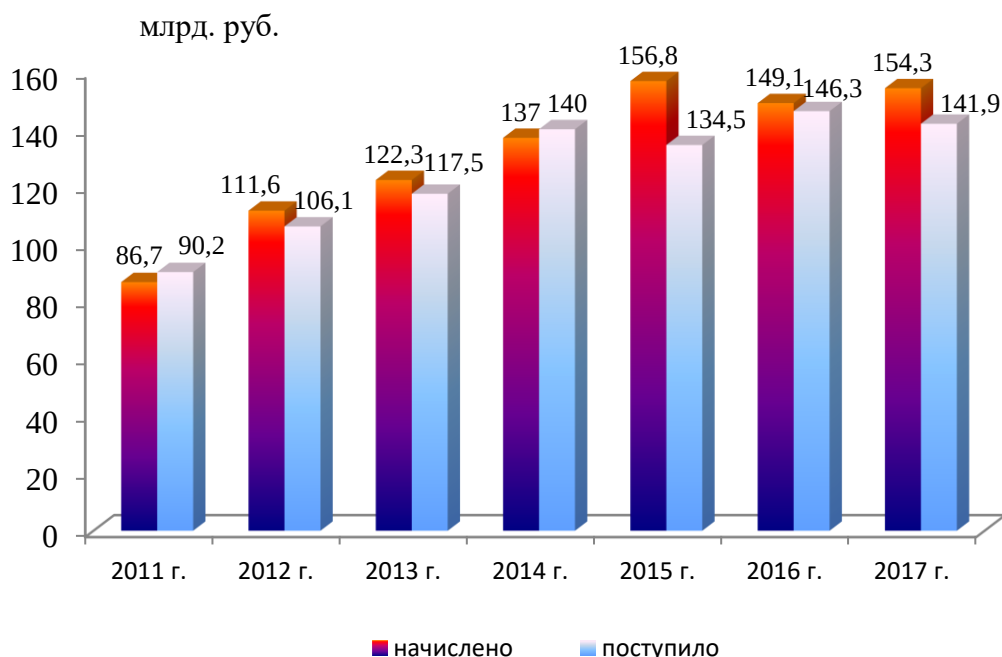


Рисунок 2.1.8. Объёмы поступлений и начислений транспортного налога в бюджеты субъектов РФ

Транспортный налог является региональным, вводится в действие законами субъектов РФ о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации. Все денежные средства от него поступают в бюджеты субъектов Российской Федерации.

При этом субъекты Российской Федерации вправе проводить собственную дифференциацию налоговых ставок в зависимости от:

- мощности двигателя;
- валовой вместимости;
- категории транспортных средств;
- года выпуска транспортных средств (срока полезного использования срока эксплуатации).

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.2015 № 320 «О внесении изменений в часть вторую налогового кодекса Российской Федерации» с 2016 года транспортный налог подлежит уплате налогоплательщиками - физическими лицами в срок не позднее 1 декабря. До 2016 года транспортный налог подлежал уплате налогоплательщиками - физическими лицами в срок не позднее 1 октября года, следующего за истекшим налоговым периодом.

Структура поступлений основных администрируемых доходов в бюджет Тюменской области за 2014 год представлена на рисунке 2.1.9.

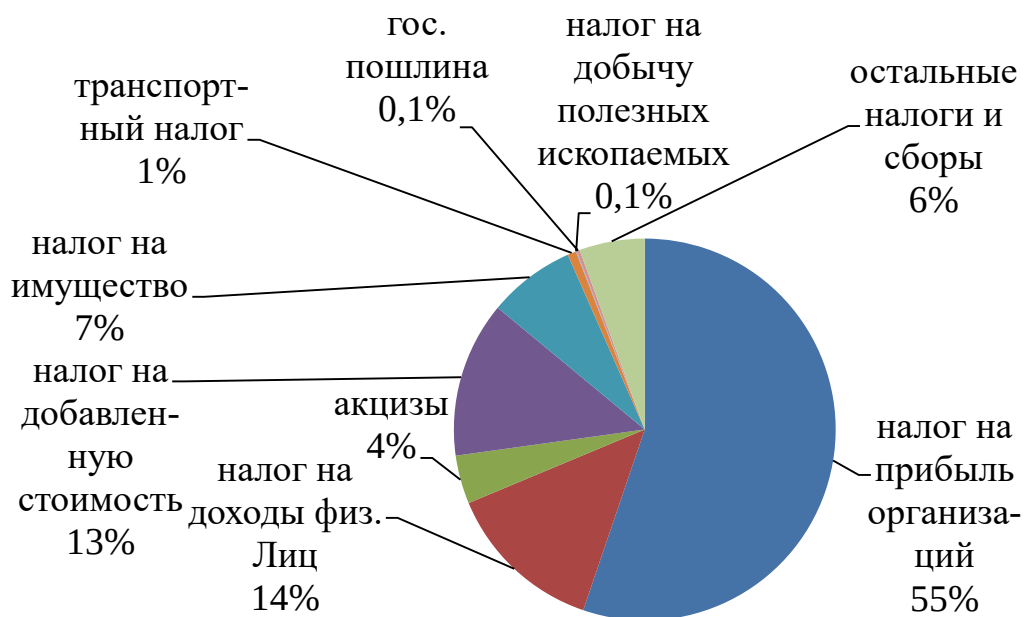


Рисунок 2.1.9. Структура поступлений администрируемых доходов в бюджет Тюменской области за 2016 год.

Таким образом, мы видим, что транспортный налог составляет 1 % от общей величины поступлений в 2016 году, что в сравнении с другими совсем небольшая часть, но в денежном выражении является значительным. Поступления в денежном выражении администрируемых доходов в бюджет Тюменской области:

- налог на прибыль организаций – 74683млн. руб.;
- налог на доходы физических лиц – 18226 млн. руб.;
- акцизы – 5545 млн. руб.;
- налог на добавленную стоимость – 17853 млн. руб.;
- налог на имущество – 9993 млн. руб.;
- транспортный налог – 982 млн. руб.;
- налог на добычу полезных ископаемых – 94 млн. руб.;
- государственная пошлина – 363 млн. руб.;
- остальные налоги и сборы 7493 млн. руб.

На рисунке 2.1.10 рассмотрим объемы поступлений акцизов в бюджеты субъектов РФ.

Таким образом, на основании рисунка 2.1.10 можно сказать, что идёт увеличение поступлений акцизов в бюджеты субъектов РФ с 2012 – 2017 год включительно, а в 2018 году план был занижен на 11,6% по отношению к предыдущему году. Произошло изменение в налоговом кодексе РФ, что привело к снижению акцизов на автомобильный бензин и дизельное топливо.

Ставки акцизов на данный момент времени составляют:

- 11.213 рублей за тонну бензина;
- 7.665 рублей за тонну дизтоплива.

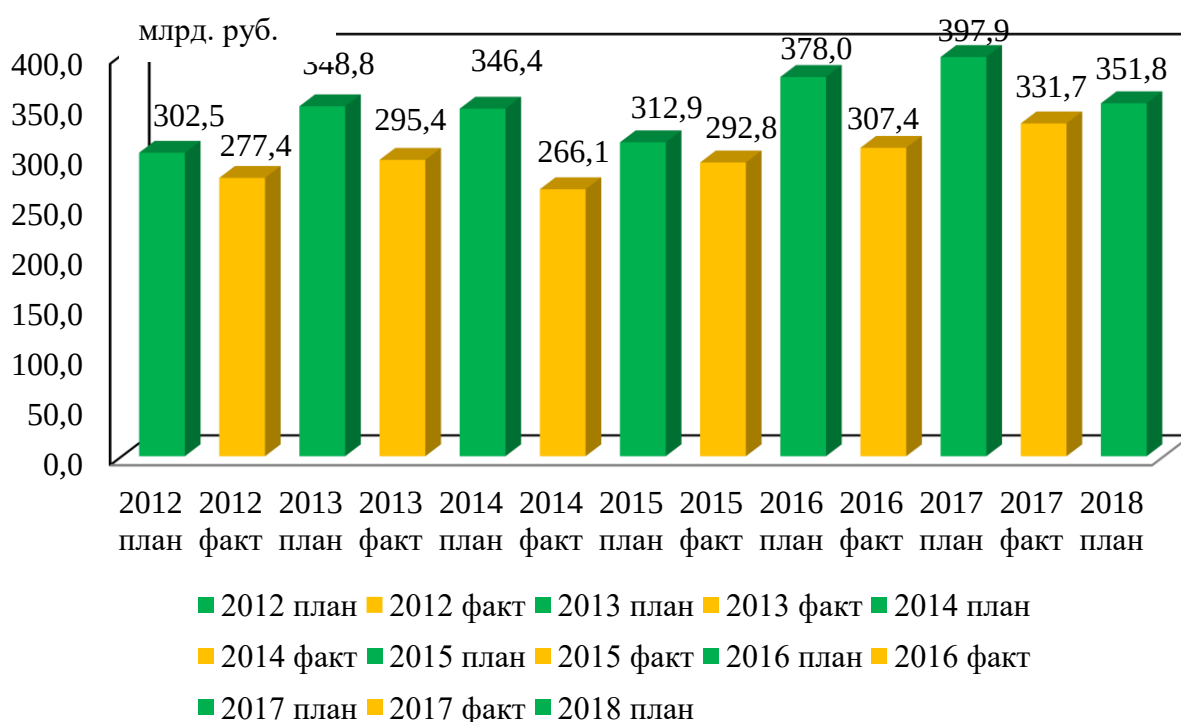


Рисунок 2.1.10. Объемы поступлений акцизов в бюджеты субъектов РФ

Тогда в пересчете на один литр каждого из видов топлива получается, что акцизы в цене литра топлива составили:

- около 8 рублей 20 копеек — в цене литра бензина;
- около 6 рублей 40 копеек — в цене литра дизтоплива.

При введении изменений в налоговый кодекс РФ акцизы на тонну бензина должны быть снижены на 3000 руб. (в среднем это сделает литр

дешевле на 2,2 руб.), а на тонну дизельного топлива – на 2000 руб. (в среднем это сделает литр дешевле на 1,7 руб.).

Акцизы на бензин и дизельное топливо исчисляются и взыскиваются по установленному порядку. Механизм расчета и выплаты полагает установление суммы налога в процессе совершения операции с соответственной продукцией и введение ее в стоимость товара. Следовательно, что любому экономическому субъекту, участвующему в обороте подакцизных изделий, надлежит рассчитать платеж и при исполнении предоставить данную обязанность следующему контрагенту. Подобная схема функционирует до последнего потребителя. Он, в свой черед, несет бремя налогового обложения.

В целом растущая автомобилизация и последующее развитие дорожной и придорожной инфраструктуры позволяет ожидать роста рынка автомобильных перевозок, что влечёт за собой не только строительство автомобильных дорог за счет количественного фактора, но и повышение качества и контроля качества планируемых и строящихся развязок, мостов, тупиков и автомобильных дорог в целом.

При выполнении вышеперечисленных условий дорожно-транспортная инфраструктура будет неким «толчком» развития соседствующих регионов, посредством предоставления качественных дорожных покрытий с целью обеспечения связанности экономического пространства не только в Сибири, но и в России.

Проанализировав основные показатели, характеризующие инвестиционную привлекательность отрасли дорожного строительства в Тюменской области, можем сделать следующие выводы:

- создание дорожных фондов в России и переход к долгосрочным контрактам открывает новые возможности для инвестиционного развития дорожной отрасли;
- первое место по грузоперевозкам в денежном эквиваленте занимает автомобильный транспорт за весь период наблюдения, следовательно, есть стимул наращивать темпы строительства автодорог;
- уровень автомобилизации Тюменской области за период наблюдения увеличился на 48%;
- по РФ видим рост объема инвестиций в текущем году на 7,56% к предыдущему году, когда в Тюменской области рост объема инвестиций достиг 0,7% к предыдущему году.

Следовательно, можем говорить о положительном инвестиционном климате Тюменской области и, в частности, высоком уровне деловой активности дорожно-строительной отрасли.

Оценка деловой активности дорожного строительства в Тюменской области

Дорожно-строительная отрасль - это отрасль, требующая постоянного решения трудоемких задач. Для успешного выполнения задач необходимо иметь качественную материально-техническую и нормативную базу, а также функционирующие внутри отрасли предприятия, оснащенные необходимым оборудованием и квалифицированными кадрами.

Одним из наиболее важных показателей деловой активности дорожного строительства является ввод в действие автомобильных дорог.

В таблице А2 (см. прил. А) представлены данные по вводу в действие автомобильных дорог с твердым покрытием по субъектам РФ. На рисунке 9 представим ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием в динамике. На рисунке 9 и в таблице А2 (см. прил. А) мы видим, что в 2015 году введено 2869,9 км. автодорог с твердым покрытием в РФ, в Тюменской области - 273,0 км. автодорог, в Тюменской области без автономных округов за 2015 год не было ввода автомобильных дорог с твердым покрытием. За анализируемый период не наблюдается общей тенденции ввода автодорог. Однако ввод автомобильных дорог по РФ сократился по сравнению с предыдущим годом на 35,7%, а по Тюменской области на 35,8%. Замедление темпов ввода автодорог в Тюменской области в 2015, 2016 году связано, прежде всего, с масштабными проектами, которые находятся на стадии строительства.

км.

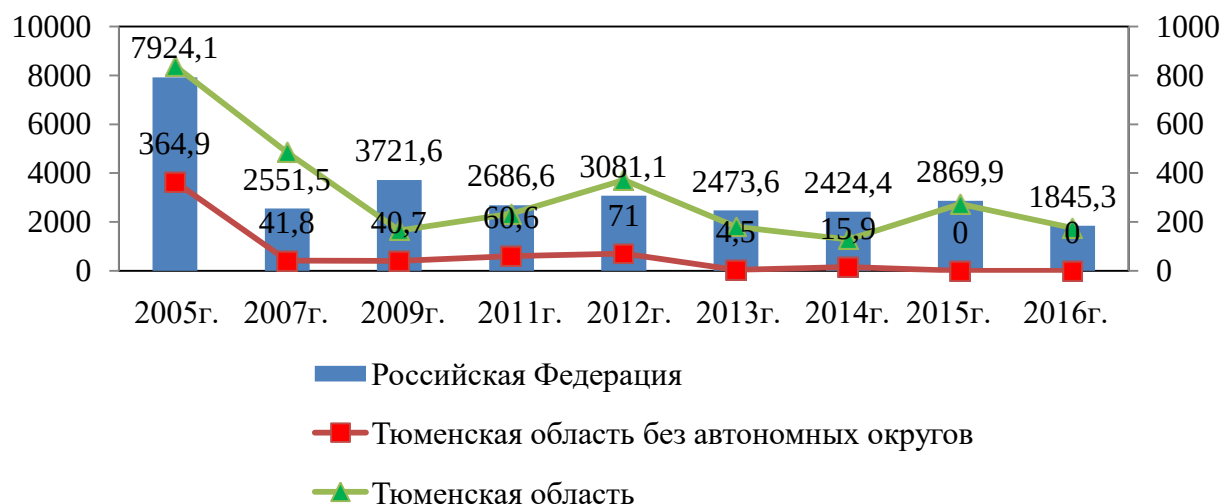


Рисунок 2.1.11. Ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием

Таким образом, в Тюменской области темпы роста ввода автомобильных дорог с твердым покрытием превышают темпы роста ввода автомобильных дорог по РФ в 2009 г.-2010 г. Можем говорить о том, что основной ввод автомобильных дорог Тюменской области осуществляется в ХМАО и ЯНАО, так в 2015-2016 г. ввод дорог в Тюменской области на 100% обеспечен вводом автомобильных дорог в автономных округах. В таблице А3 (см. прил. А) представим данные по вводу мостов за 2007-2016 гг. по РФ, Уральскому Федеральному округу и Тюменской области. Таким образом, за анализируемый период в Тюменской области введено 11263,38 пог. м. мостов, что составляет 46,9% от ввода по УрФО и 4,3% от ввода по РФ. Наблюдается спад ввода мостов в 2014-2015 гг., однако 2016 год компенсировал этот спад - введено 4322,4 пог. м. в Тюменской области без автономных округов. Общая протяженность дорог в Тюменской области составляет 19 тыс. км. Из них 8,95 тыс. км – дороги регионального и межмуниципального значения, примерно столько же муниципальных дорог и 1022 км дорог федеральных. В России в 2016 году построено и реконструировано свыше 580 км и отремонтировано свыше 9500 км федеральных автомобильных дорог.

Средний уровень использования производственных мощностей строительных организаций представим в таблице 2.1.7. Уровень использования производственных мощностей строительных организаций по Тюменской области за 2014-2017 гг. превышает уровень по УрФО и РФ.

Таблица 2.1.7

Средний уровень использования производственных мощностей
строительных организаций

Наименование субъекта	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Российская Федерация	60,17	62,28	62,55	64,32
Уральский федеральный округ	62,59	65,34	66,93	65,84
Тюменская область	66,46	67,67	68,22	67,2

Существенными факторами, замедляющими деятельность строительных организаций, оказались: значительная величина налогов, на который указали 53%, опрошенных глав, конкуренция со стороны иных строительных фирм (37%), возвышенная стоимость материалов, конструкций, изделий (36%), неплатежеспособность заказчиков (27%), нехватка квалифицированных рабочих (23%), большой процент коммерческого кредита (19%).

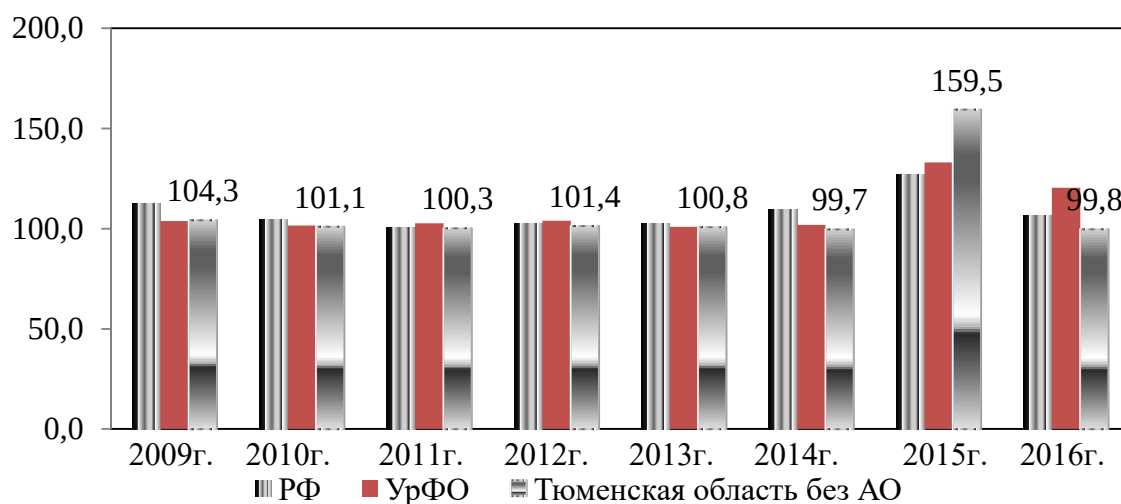


Рисунок 2.1.12. Темпы роста протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием

По рисунку 2.1.12 видно, что темпы роста протяженности автомобильных дорог по УрФО и Тюменской области превышают темпы роста протяженности автомобильных дорог по РФ в 2015 году. В 2016 году темпы роста протяженности автодорог в целом уменьшились, однако по УрФО темп роста остался на лидирующей позиции.

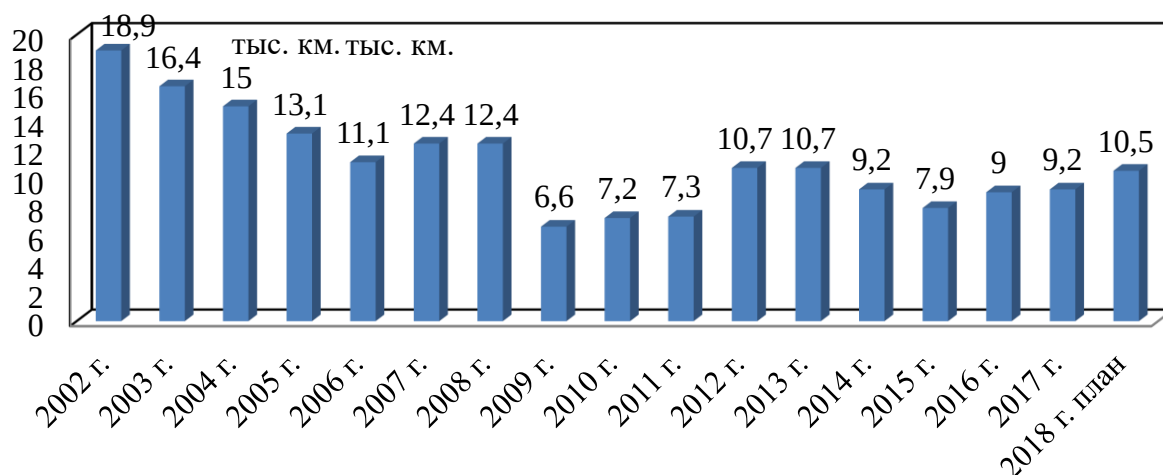


Рисунок 2.1.13. Объемы капитального ремонта автомобильных дорог регионального значения в РФ

На рисунке 2.1.13 мы видим, что объёмы капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог регионального значения наращивают в период после кризиса и тренд остаётся положительный даже в сложный период времени (2014г.—2018г.).

Федеральный закон № 196-ФЗ (ред. от 14.10.2014 г.) «О безопасности дорожного движения» определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Существенными позициями снабжения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья людей, участвующих в дорожном движении, над экономическими последствиями хозяйственной деятельности;
- следование интересов людей при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;
- приоритет ответственности страны за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью людей, участвующих в дорожном движении.

Дорожное хозяйство по подчиненности является элементом транспортной отрасли, а по обеспечению готовой продукции относится к строительству. Как конечная продукция, объект инвестирования относится к до-

рожной инфраструктуре, которая обеспечивает развитие всех отраслей экономики, а так же объединяет грузоотправителей и грузополучателей.

Таким образом, дорожная отрасль по отношению к базовым отраслям экономики является инфраструктурой. В настоящее время не существует сопоставимых по стоимости с автодорожными сообщениями других относительно дешевых альтернативных вариантов транспортных связей. Состояние дорожной отрасли определяет уровень развития общества и его производительных сил. Это обусловлено тем, что автомобильные дороги – как продукция дорожных инвестиционных проектов – создают условия для развития практически всех отраслей экономики, соединяют между собой грузоотправителей и грузополучателей, оказывают благоприятное воздействие на работу других видов транспорта, объединяя их в единую транспортную систему страны.

Градостроительный кодекс РФ регулирует операции по планировке территорий, строительное и архитектурное проектирование, зонирование. Он регулирует постройку новых объектов, проведения капитального ремонта на уже существующих объектах и охватывает все сферы капитального строительства.

Государственная экспертиза проектной документации является одним из барьеров на пути внедрения современных качественных, перспективных и долговечных технологических решений в дорожной отрасли.

Госэкспертиза в своей деятельности руководствуется одновременно двумя законами. С одной стороны, это Градостроительный кодекс и Постановление Правительства от 05.03.2007 г. № 145, которое предписывает проводить госэкспертизу на соответствие техническим регламентам, то есть требованиям безопасности. С другой стороны, это Закон об инвестиционной деятельности в форме капиталовложений и Постановление Правительства от 18.05.2009 г. № 427, которое предписывает экспертизе снижать стоимость строительства. В соответствии с этим экспертиза требует упрощения транспортных развязок, снижения количества полос движения, запрещает применение прогрессивных технологий, если они дороже старых, технически отсталых, хотя в перспективе они и могли повысить качество и долговечность дорог.

Многие уникальные материалы и инновационные разработки до сих пор практически невозможно использовать в дорожном строительстве. Госэкспертиза требует соответствующий ГОСТ.

На сегодняшний день именно недостаточный объём нормативно-технической документации является одним из главных препятствий на этапе согласования госэкспертизой инновационных технических решений.

Законодательством РФ предусмотрено формирование финансовых ресурсов для содержания и постоянного развития сети автомобильных дорог общего пользования и определяются общие правовые основы формирования дорожных фондов соответствующих органов государственной власти.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием рассматривается в таблице Б1 (см. прил. Б). В 2006 году были изменены методики учета автодорог, данные изменения не быстрыми темпами вошли в массы и были использованы дорожно-строительными предприятиями. В результате объявленные объемы строительства не могут объяснить «скачок» после 2006 года. Другими словами, некоторые автодороги из ранее выбывших были признаны пригодными к эксплуатации, и некоторая часть их была перекаленифицирована в дороги с твердым покрытием, ранее таковыми не считавшимися.

К сожалению, в начале 2010-х г. протяженность дорог продолжают быстро увеличивать пока лишь с помощью «методик подсчета». С 2010 г. в протяженность российских автодорог с твердым покрытием стали включать дороги местного значения, а с 2012 г. - и улицы.

Минимальный гарантийный срок, принимаемый для земляного полотна и слоёв основания дорожной одежды при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и ремонте принимается 8 и 6 лет соответственно.

Гарантийный срок для обочин или её частей, укрепленных материалом по типу проезжей части, принимается равным гарантийному сроку покрытия дорожной одежды. В иных случаях гарантийный срок для обочин или её частей не регламентируется. Гарантийный срок для покрытия из цементобетона при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте дорожной одежды принимается не менее 8 лет.

Гарантийный срок для верхнего слоя покрытия и слоев износа из асфальтобетона при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте дорожной одежды принимаются в зависимости от интенсивности движения в соответствии с рекомендациями. Минимальный гарантийный срок для нижнего слоя покрытия рекомендуется принимать 5 лет.

Таблица 2.1.8

Рекомендуемые гарантийные сроки для верхнего слоя покрытия из асфальтобетона

Прогнозируемая интенсивность движения транспортного потока по полосе движения в физических автомобилях, авт./сут	Рекомендуемые гарантийные сроки для верхнего слоя покрытия из асфальтобетона, лет
< 1000	8
1000-2500	7
2500-5000	6
5000-10000	5
10000-20000	4
➤ 20000	2

Рекомендуемые гарантийные сроки для поверхностных обработок, а также для защитных слоев и слоев износа из литых эмульсионно-минеральных смесей представлены в таблице 2.1.9.

Таблица 2.1.9

Гарантийные сроки к слоям поверхностных обработок, защитных слоёв и слоев износа

Конструктивный элемент	Гарантийные сроки, лет, в зависимости от прогнозируемой интенсивности движения транспортного потока по полосе движения в физических автомобилях, авт./сут	
	< 2500	➤ 2500
Однослойная поверхностная обработка с однократным распределением щебня	1,5	1
Однослойная поверхностная обработка с двойной россыпью щебня	2	1
Двухслойная поверхностная обработка	2	1
Слои износа и защитные слои	2	1

Главная задача дорожного строительства области состоит в дальнейшем развитии сферы в целом и её взаимосвязи со сферами транспортной инфраструктуры, их взаимодополняемости при предпочтении наиболее действенных вариаций транспортировки грузов и сервиса пассажиров. Организация нынешней и эффективной транспортной инфраструктуры даст возможность обеспечивать территориальное единство Тюменской области, объединение районов в целое экономическое пространство, форсировать развитие мультимодальных перевозок, приумножить транзитный возможности области.

Развитие транспортной сети Тюменской области, реализация на ее территории крупных транспортно-логистических проектов позволит существенно улучшить транспортное сообщение как между регионами УрФО, так и в стране в целом.

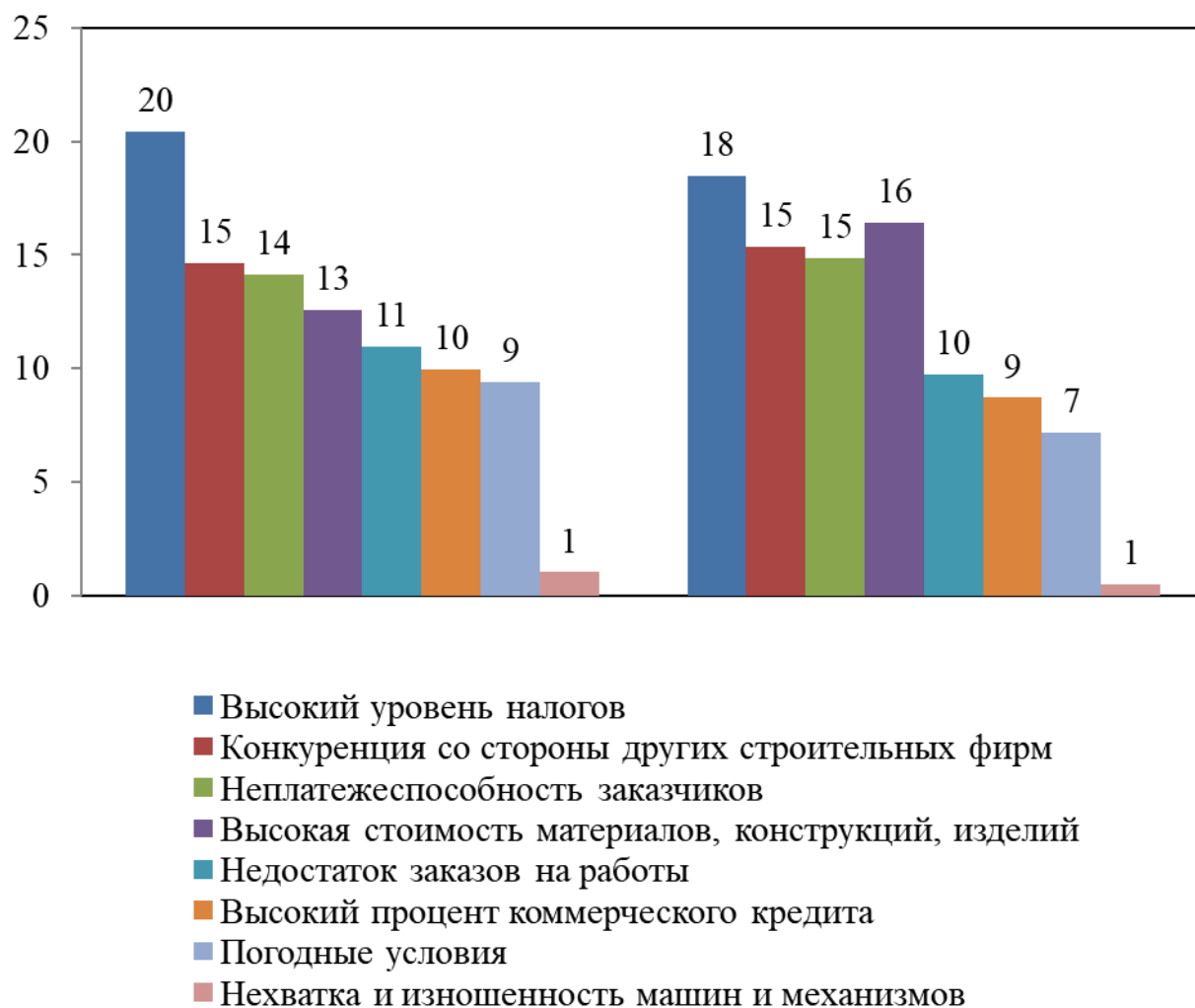


Рисунок 2.1.14. Факторы, ограничивающие производственную деятельность строительных организаций

Таким образом, исходя из данных рисунка 2.1.14, можно сказать, что важную роль играет совершенствование законодательства в сфере налогообложения РФ по направлению дорожного хозяйства.

Поиск путей повышения эффективности инвестиционной деятельности в сфере дорожного строительства

В обстоятельствах ограниченности ресурсов, предоставляемых дорожному хозяйству, увеличение его экономической эффективности становится оптимизационной задачей. Оптимизация системы, исходит из двух подсистем (автомобильный транспорт и дорожное хозяйство), возможна только при присутствии некоторого «управляющего блока», связывающего ресурсные и результирующие параметры обеих подсистем и создающего определенные цели функционирования системы в целом. В связи отсутствием «управляющего блока» практически вместо решения задачи общей оптимизации развития и функционирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства с установлением между ними наилучших пропорций решается порядок частных задач взаимодействия элементов подсистем между собой, распределенных в пространстве и во времени.

Задачи оптимизации функционирования дорожного хозяйства и автомобильного транспорта:

1) Обеспечение наиболее результативных назначений применения капитальных вложений в объекты дорожного хозяйства; оптимизация проектных проблем; обеспечение соответствия между гранью потребления дорог автомобильным транспортом и границей их воспроизводства; организация движения на дорогах, обеспечивающая предельный экономический эффект от их использования; соответствующее содержание дорог; целесообразное разделение перевозок по видам транспорта.

2) Оптимизация методов производства дорожных работ с учетом расходов дорожных организаций и утрат на автомобильном транспорте в зонах проведения работ на эксплуатируемых дорогах; увеличение эффективности использования производственных ресурсов дорожных организаций с целью понижения себестоимости ремонтно-строительных работ и относительного понижения вложений в основные и оборотные фонды дорожно-строительных организаций; совершенствование результативных итогов производственной деятельности.

Решение задач первой группы усиливает экономический эффект от потребления транспортом продукции дорожного хозяйства. Решение задач второй группы понижает расходы на производство данной продукции. Таким образом, увеличение эффективности общественного производства в дорожном хозяйстве имеет два аспекта: проектно-плановый и производственно-хозяйственный.

В обстоятельствах административно-командной системы управленческого характера - экономические обоснования хотя и являлись неизбеж-

ными для каждого хозяйственного решения, все же носили чисто формальный характер. Как организации, реализовывающие освоение выделенных капитальных вложений, так и ведомства, занимающиеся их разделением, были всего только распределителями, но не недействительными обладателями выделяемых денежных средств. Кроме того, выделение денежных средств на реализацию капитальных вложений в существенном плане носило безвозмездный характер. Подобный подход к обоснованию хозяйственных решений повергал к ухудшению хозяйственной ситуации. В частности, часто закупалось оборудование, которое годами не находило применения, либо применялось не на полную силу. Данное обстоятельство приводило к увеличению расходов на производство, формированию цен по затратному принципу и ряду прочих отрицательных последствий.

Вероятно, что для предприятий и организаций, действующих в условиях рыночных условий на основе самофинансирования и самоокупаемости, весьма важен вопрос об экономической эффективности инвестирования, т. е. вложения личных или заемных денежных средств в раскручивание производства. В связи с данным фактом предприятия (организации) обязаны учитывать тот или иной уровень неопределенности, подсчитывать (спрогнозировать), какой-либо суммарный доход от инвестиций может быть заработан. Для этого должен использоваться соответственный инструмент экономических обоснований проектных решений.

Акцизы на автомобильный бензин и дизельное топливо представляют собой вид налогов, взыскиваемых с предпринимателей и предприятий. Их отчисление исполняется при выполнении определенных хозяйственных операций, включая перемещение продукции через границу таможенного контроля РФ. Разберем далее детально, что собой представляет акциз на топливо.

Этот налог по принадлежности к уровню подчинения и власти является федеральным. Плата считается налогом всеобщего (нецелевого) назначения. Это обозначает, что средства используются без привязки к каким-то конкретным мероприятиям. По способу изъятия акцизная плата, как и НДС, считается косвенным. Способ обложения причисляет налог к неокладным, то есть долг по исчислению и выплате возлагается на плательщика. Еще одним отличительным признаком акциза выдается критерий, назначающий полноту прав использования налоговых поступлений. По данному показателю налог причисляется к категории регулирующих обязательных отчислений. Это обуславливается тем, что его поступление преду-

смачивается в законодательстве, как в региональные бюджеты, так и в федеральный.

В качестве субъектов, обязанных отчислять акцизы на топливо, выступают индивидуальные предприниматели, предприятия, а также лица, передвигающие горюче-смазочные материалы (ГСМ) через таможенный контроль РФ. Статья 179 налогового кодекса определяет, что необходимость совершения платежа возникает с момента осуществления хозяйственной операции. В данной связи, акцизы на топливо обязаны выплачивать все субъекты, их производящие. К ним, в том числе, относят и иностранных лиц. В качестве плательщиков налога по факту совершения хозяйственных операций выступают также и выделенные подразделения предприятий.

Транспортные компании заправляются топливом и, чтобы покрыть собственные расходы, увеличивают цены на транспортные услуги, перевозя продукты питания до конечного покупателя. И последний, кто за все платит, и есть сам потребитель

В соответствии с пунктом 3.1. статьи 58 бюджетного кодекса РФ органы государственной власти субъекта РФ обязаны установить дифференцированные нормативы отчислений в местные бюджеты от акцизов на нефтепродукты, исходя из зачисления в местные бюджеты не менее 10% налоговых доходов деленного бюджета субъекта РФ от показанного налога. Как видно на рисунке 2.1.15 распределение в 2017 году акцизов на нефтепродукты между дорожными фондами субъектов РФ и муниципальными дорожными фондами сложилось в соотношении 18% (дорожные фонды местного значения; Тюменская область – 10%) к 82% (дорожные фонды регионального значения). Что в принципе является объективным решением правительства РФ, так как дороги регионального значения имеют большую значимость в отдельно взятом субъекте или РФ в целом.

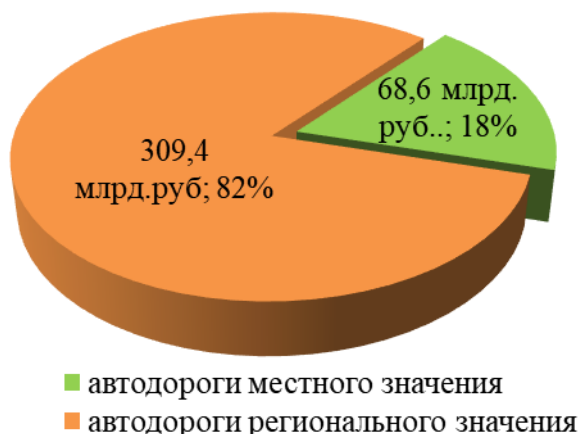


Рисунок 2.1.15. Распределение в 2017 году акцизов на нефтепродукты между дорожными фондами

Принимая во внимание, что размеры дифференцированных нормативов отчислений от акцизов на горюче-смазочные материалы (ГСМ) в местные бюджеты устанавливаются исходя из протяженности автомобильных дорог местного значения, находящихся в собственности соответствующих муниципальных образований, то для расчета указанных нормативов отчислений должен применяться показатель протяженности автомобильных дорог местного значения, находящихся в собственности соответствующих муниципальных образований.

Что касается учета при расчете размеров дифференцированных нормативов отчислений от акцизов на ГСМ транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог местного значения (общего числа и ширины полос движения, технического состояния дорог, удельного веса протяженности грунтовых дорог в общей протяженности дорог местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований), то применение для расчета размеров вышеуказанных нормативов отчислений данных показателей бюджетным кодексом не предусмотрено.

Рассмотрим объем бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации в 2016 – 2017 годах на рисунке 16.

Объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда утверждается федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период в размере не менее суммы установленного настоящей статьей базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда.

На рисунке 2.1.16 мы видим, что акцизы на ГСМ составляют большую часть в дорожных фондах субъектов РФ по части бюджетных ассигнований и составляют в 2016 году – 52,2% от общих ассигнований, а в 2017 году – 43,8%. Что является объективным значением, так как акцизы на ГСМ на период 2016-2017 г. имели рост, то и логическое отчисление в пределах 50% ассигнований в дорожные фонды субъектов РФ имеют место быть.

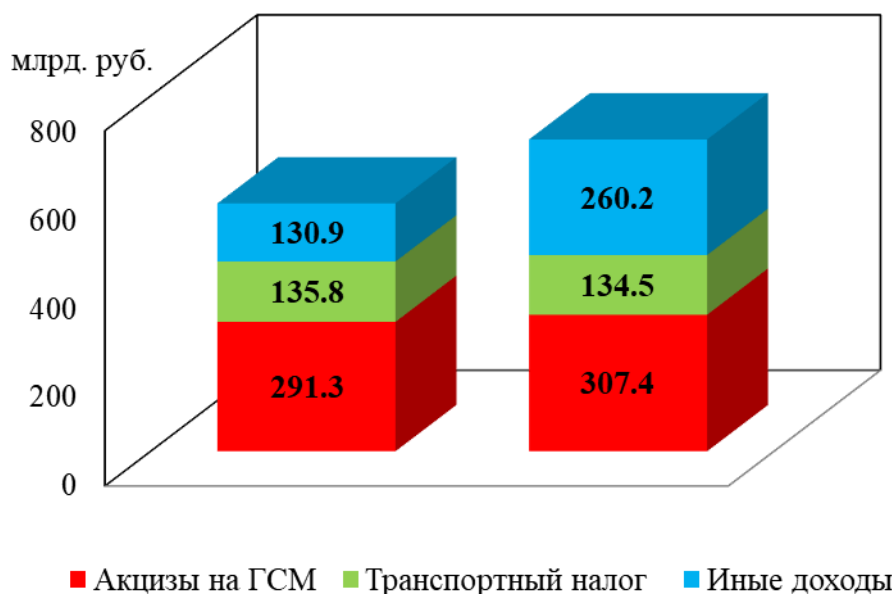


Рисунок 2.1.16. Объем бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов РФ

Дополнительной поддержкой субъекты РФ будут обеспечены благодаря федеральному закону № 359 от 14.12.2015 г. «О федеральном бюджете на 2017 год». Подробную информацию представим в таблице 2.1.10.

Таблица 2.1.10

Объем федеральной поддержки субъектам РФ

Направления предоставления трансфертов	Объем трансфертов, млрд. рублей
1	2
Иные межбюджетные трансферты на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, включая проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства, и строительство, реконструкции и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений по решениям Правительства Российской Федерации (Межбюджетные трансферты)	93,545
Субсидии на реализацию мероприятий подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» (Межбюджетные трансферты)	2,296

Таким образом, дополнительное вовлечение средств в дорожные фонды субъектов РФ составит 129,914 млрд. руб. В основном средства выделяются из федеральных целевых программ (ФЦП) - это увязанный по ресурсам, исполнителям и срокам осуществления комплекс научно-исследовательских, опытно-конструкторских, производственных, социально-экономических, организационно-хозяйственных и других мероприятий, обеспечивающих эффективное решение целевых задач, требующих государственной поддержки.

Но как и упоминалось ранее, одной государственной поддержки для обеспечения дорожной сферы не достаточно, тогда следует привлекать частные компании, организации, предприятия для дополнительного расширения возможностей дорожно-строительных компаний, а конкретно переход на более качественные и долговсужающие материалы при строительстве автомобильных дорог. Для привлечения частных инвесторов помогает механизм государственно-частного партнерства (ГЧП).

В настоящее время предоставление обществу любых услуг, в том числе дорожно-транспортных, главным образом, находится в компетенции публичной власти; ежегодные инвестиции государственного сектора в инфраструктурные проекты значительно превосходят объемы схожих вложений частного сектора.

Государственно-частное партнерство – это договор между публичной и частной сторонами о предоставлении инфраструктурных услуг жителям или об оказании помощи государству и муниципалитетам в предоставлении данных услуг.

Дорожно-транспортные проекты, подсоединяя аэропорты, автомобильные дороги, железные дороги, монорельсовый транспорт, автобусы, туннели и мосты традиционно формировались за счет совмещения частного и государственного финансирования. Страны все больше и чаще обращаются к частному сектору за вкладом в разработку новейших и приватизацию уже существующих транспортных систем. Дорожное хозяйство встречается с двумя существенными ограничениями: прогноз спроса и землеотвод. На спрос на транспортную инфраструктуру проявляют влияние соперничающие виды транспорта, демографические изменения, экономические условия, стоимость объектов для конечных пользователей, удобство, индивидуальные предпочтения, скорость и ряд других, часто взаимосвязанных факторов, которые в лучшем случае затрудняют верное прогнозирование спроса. Надобность в доступе к большим участкам земли для строительства транспортных объектов делает их дорогостоящими, не

кратковременными и политически ощутимыми проектами. Реакция общества на новые транспортные объекты может быть неоднозначной. Никто не хочет, чтобы во дворе его дома проходила железная или новая автомобильная дорога. Для многих проектов, в частности для строительства дорог, высокая стоимость земли и строительства не может возместиться уровнем возможных, политически приемлемых тарифов. Многие транспортные проекты требуют определенной и значительной государственной поддержки.

Государственно-частное партнерство возникает, как один из инструментов в арсенале государства, благодаря которому планируется приумножить объем инвестиций в инфраструктуру за счет внебюджетных источников, то есть частного капитала российских и иностранных инвесторов. Заинтересованность государства к частному партнерству не иссякает только данным обстоятельством.

Среди важнейших задач, которые разрешает государство, привлекая частных инвесторов к формированию и управлению, например, дорожной инфраструктурой, находятся следующие:

- рост качества ПИР, дорожно-строительных работ и транспортных услуг;
- экономия бюджетных средств на стадии эксплуатации неизменных транспортных сооружений, за счет переложения эксплуатационных расходов на частную организацию при оставлении за государством прав собственности на имеющиеся объекты;
- урезание непроизводительных расходов и издержек, снижение сроков строительства, привлечение прогрессивных современных инноваций

Интерес бизнеса в ГЧП также довольно высок. К числу существенных причин заинтересованности бизнеса, в том числе и в государственно-частном партнерстве в дорожно-строительной сфере, можно отнести следующее:

- 1) потенциал выхода в сегменты экономики, где роль бизнеса не максимальна;
- 2) государственная помощь при осуществлении масштабных проектов с не высокой рентабельностью и высокими сроками окупаемости;
- 3) проведение самостоятельной государственной экспертизы проектов, которая дает высокую уверенность бизнесу в партнерстве, в эффективности и неубыточности предлагаемых для инвестирования инновационных проектов;

4) разделение рисков реализации инновационно-инвестиционных проектов между государством и частным бизнесом.

Рассмотрим соотношение количества реализуемых проектов ГЧП и объема финансовых обязательств частных инвесторов на рисунке 17.

Исходя из рисунка 2.1.17 можно сделать вывод о том, что общий объем финансовых обязательств в секторе ГЧП имеет объем в размере 1365 млрд.руб. при реализации 2183 проектов. На федеральном уровне реализовано 15 проектов на сумму 182,4 млрд. руб., на региональном уровне реализовано 193 проекта на сумму 1038,6 млрд. руб. и на муниципальном уровне реализовано 1975 проектов на сумму 144,0 млрд. руб. Таким образом, можно сделать вывод о том, что все проекты на разных уровнях, имеют разные значения в социально-экономической среде, так как соотношения числа реализованных проектов и затраченных на них денежных сумм не сравнимы между собой.

Большую часть по количеству проектов ГЧП занимает коммунально-энергетическая сфера, но в выводе рисунка 15 было отмечено, что количество проектов и его финансовая обеспеченность не связаны между собой, тогда как распределение финансового характера проектов ГЧП в разрезе сфер инфраструктуры сложилось в следующем порядке:

- 1) транспортная сфера – 845,7 млрд. руб.;
- 2) коммунально-энергетическая сфера – 417,2 млрд. руб.;
- 3) социальная сфера – 204,0 млрд. руб.;
- 4) информационно-коммуникационная сфера – 46,9 млрд. руб.;
- 5) иные сферы – 6 млрд. руб.

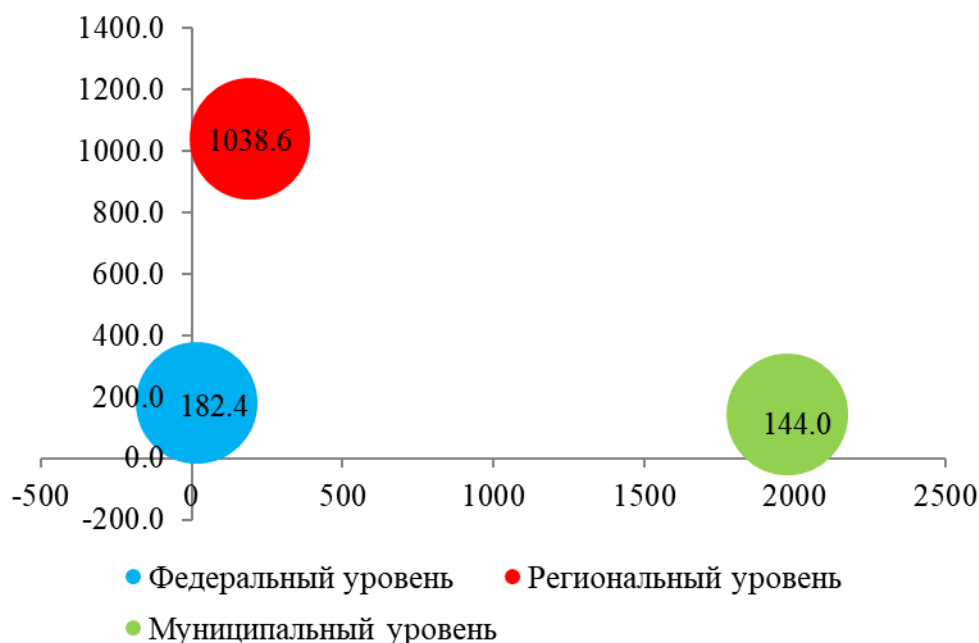


Рисунок 2.1.17. Соотношение количества реализуемых проектов ГЧП и объема финансовых обязательств частных инвесторов по состоянию на 2017 год

Структуру распределение количества проектов ГЧП в разрезе сфер инфраструктуры представим на рисунке 2.1.18.



Рисунок 2.1.18. Распределение количества проектов ГЧП в разрезе инфраструктуры

Региональные и муниципальные органы власти продолжают перенимать опыт структурирования проектов ГЧП федерального уровня в отрасли автомобильных дорог – спрос на модернизацию автодорожной инфраструктуры в российских регионах остается по-прежнему высоким.

Рассмотрим динамику роста количества проектов ГЧП за 2013-2017г. на рисунке 2.1.19.



Рисунок 2.1.19. Динамика роста количества проектов ГЧП

Темпы развития рынка проектов ГЧП в 2016 году по сравнению с 2015 годом в количественном выражении соответствуют прогнозам, сделанным в начале 2016 года экспертами Центра развития ГЧП (фактический CAGR = 124,5 % против прогнозного – 130 %) (учитывались проекты, прошедшие стадию коммерческого закрытия). В 2016 и 2017 годах также наблюдалась положительная динамика роста рынка проектов ГЧП и в денежном выражении. Удалось преодолеть негативный тренд 2015 года по отрицательной динамике привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты. С осторожностью можно сказать о преодолении негативных факторов посткризисного периода, оказывавших влияние на рынок проектов ГЧП в 2015 году. В 2016 году в рамках проектов ГЧП было «за-контрактовано» инвестиционных обязательств частных партнеров на сумму почти в полтора раза больше, чем в 2015 году и практически в два раза больше, чем в 2014 году.

Реализация проектов с применением механизмов государственно - частного партнерства на законодательном уровне:

- 1) Приказ Минтранса России от 01.08.2016 № 221 «Об утверждении Методики отбора проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для

предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов».

2) Приказ Минтранса России от 04.08.2016 № 231 «Об утверждении Положения о Межведомственной комиссии по отбору проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов».

По состоянию на 1 сентября 2016 года для получения иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета, запланированных к реализации в рамках концессионных соглашений заявлены следующий объект в Тюменской области - строительство окружной дороги вокруг Тюмени (получение трансфертов из системы взимания платы «Платон»).

Одним из более эффективных путей повышения инвестиционной деятельности в сфере дорожного строительства будет заимствование технологий и методик управления в зарубежной практике.

США является обладателем самой большой транспортной сетью в мире, что объясняется стабильным развитием сети автомобильных дорог, широкой потребностью народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров данной страны.

Важным аспектом в строительстве дорог служит их ориентация на «тяжеловесов» - на грузовики и фуры.. Необходимо использовать опыт зарубежных стран, во многих из которых в строительстве дорог используют цементобетонные смеси вместо асфальтобетонных, такие дороги могут быть предназначены именно для проезда большегрузных автомобилей. Данный способ выгоден с экономической точки зрения, так как требуется меньше времени на укатку покрытия, соответственно, уменьшаются затраты на оплату труда рабочих, использование необходимой техники.

На рисунке 2.1.20 изображена средняя структура затрат на строительство дорог в Западной Европе.

Одним из основных преимуществ и достижений зарубежного строительства - автобаны. Автобан - это скоростная автомагистраль, предназначенная для движения транспортных средств с высокой скоростью, проезд-

жие части для каждого направления движения разделены барьером или другим строительно-техническим образом и имеют более двух полос для движения в любом из направлений, а также обширную обочину для остановки в не предсказуемых случаях.

Германия занимает одно из лидирующих мест в мире по интенсивности транспортной сети. Общая протяженность автомобильных дорог в этой стране превосходит отметку в 11 тыс. км.

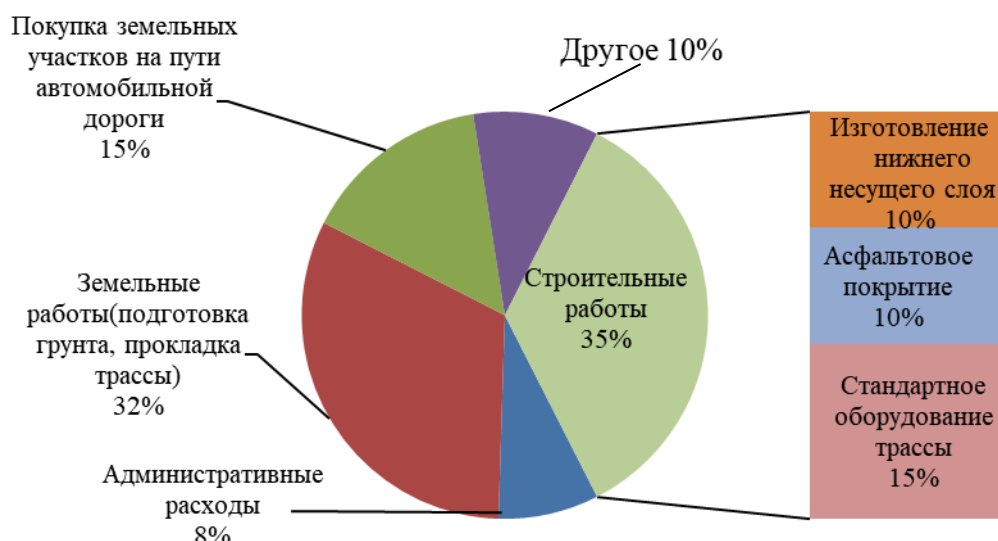


Рисунок 2.1.20. Усредненная структура затрат на строительство дорог в Западной Европе

В суммарном грузообороте Германии 55% достаётся на перевозки автомобильным транспортом. В суммарном пассажирообороте Германии часть автомобильного транспорта составляет 85%.

Средняя стоимость строительства одного километра автомагистрали в Германии составляет около 28 млн. евро.

На рисунке 2.1.21 изображена укрупненная структура расходов на строительство 1 км высокоскоростной автомагистрали в Германии.

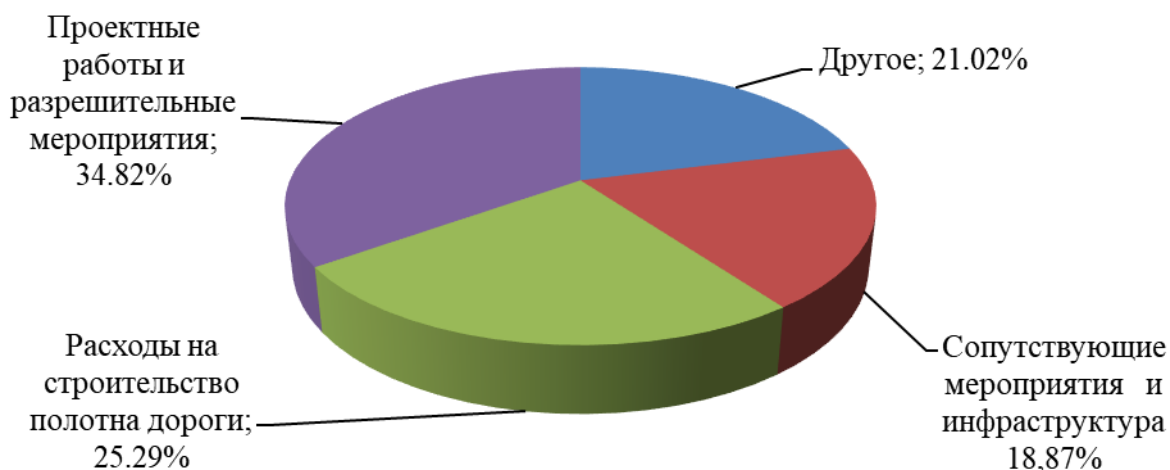


Рисунок 2.1.21. Структура затрат на строительство 1 км. высокоскоростной автомагистрали в Германии

Как заметно из изображенного выше рисунка 2.1.21, затраты непосредственно на строительство дорожного полотна составляют 25,3% общей стоимости автомагистрали. Это указывает на то, что в нынешнем понимании дорога является не просто верхней частью земли, покрытой особыми материалами в обусловленной последовательности в соответствии с выполнением технологий по регламенту, а трудным, комплексным объектом. Дорога содержит в себе, кроме собственно полотна дороги, технические сооружения, находящиеся в непосредственной близости от дороги и содействующие функционированию дороги, обеспечивающих безопасность как тех, кто выполняет движение по дороге, так и тех, кто живет в непосредственной близости от дороги, а также обеспечивающих безопасность окружающей среды.

Речь идет о заградительных барьерах, делящих направления движения, изолирующих проезжую часть от пешеходной, сберегающих дорожное полотно от территории, задействованной в хозяйственном использовании с иной целью, защитных и противозумовых заграждениях, об установке особых ограждений, препятствующих выхода животных на проезжую часть, о мостах, тоннелях, эстакадах электронных системах регулирования движения, объектах инфраструктуры дороги, и прочих объектах, нужных для результативной эксплуатации дороги.

Кроме того, как видно из изображенных выше на рисунке 19 данных, высокий интерес уделяется проектным работам и ПИР, испытанию и коор-

динированию разнообразных аспектов строительства и дальнейшего функционирования дороги. Скрупулезное проектирование и обследование строгости работ при строительстве дороги финансируются в необходимом объеме, что, в свою очередь, обеспечивает значительное качество готового объекта.

Особыми мероприятиями сопровождается не только обыденная эксплуатация скоростных автомагистралей, но и реализация ремонтных работ. На рисунке 2.1.22 показана структура затрат на содержание автомобильных дорог в Германии.

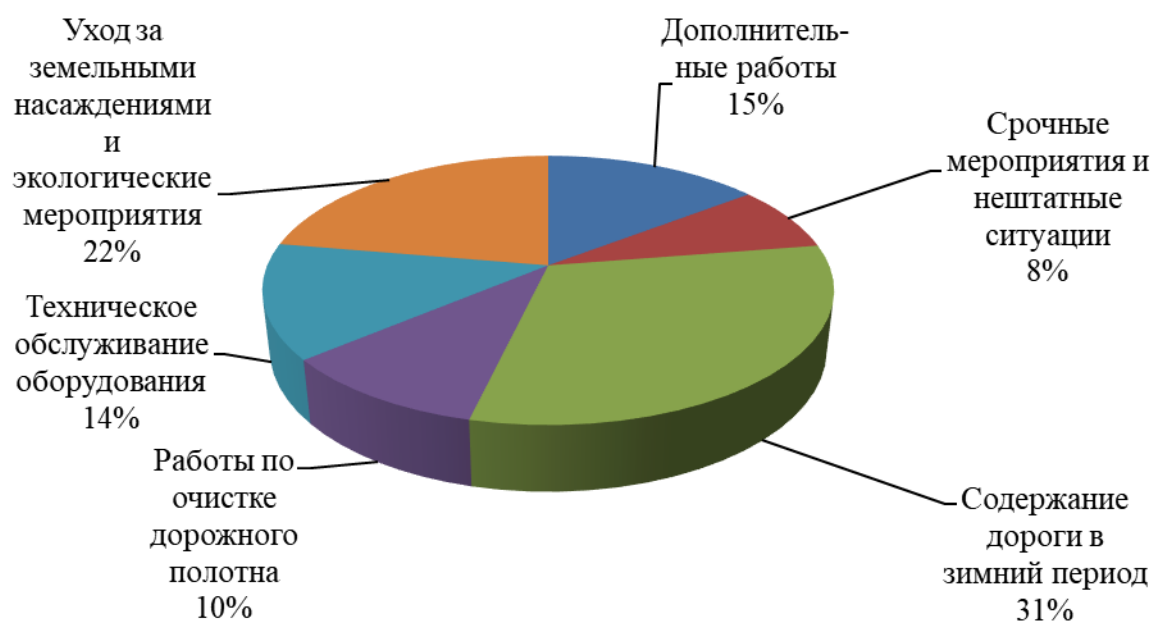


Рисунок 2.1.22. Структура затрат на содержание автомобильных дорог в Германии

Планирование и предшествующее строительство дорог в Германии выполняется в корреспонденции с так называемым принципом гравитации, согласно которому «степень транспортных отношений прямо пропорциональна объему экономической активности в различных пунктах и обратно пропорциональна сопротивлению пространства, то есть квадрату расстояния между ними».

В ряде стран Западной Европы строительство и ремонт дорог регламентируется особыми федеральными образцами, очерчивающими общие положения, абсолютно призываемые к осуществлению. Эти образцы

работают в комплексе с нормативными документами местного уровня, которые детализируют запросы к работам по строительству дорог в соответствии со спецификой конкретной территории или административной единицы.

Похожая система федеральных и местных образцов в касательстве строительного комплекса автомобильных дорог действует и в США, которые являются мировым лидером по протяженности автомобильных дорог.

На рисунке 2.1.23 показана система функционирования стандартов США в отношении дорожного строительства.

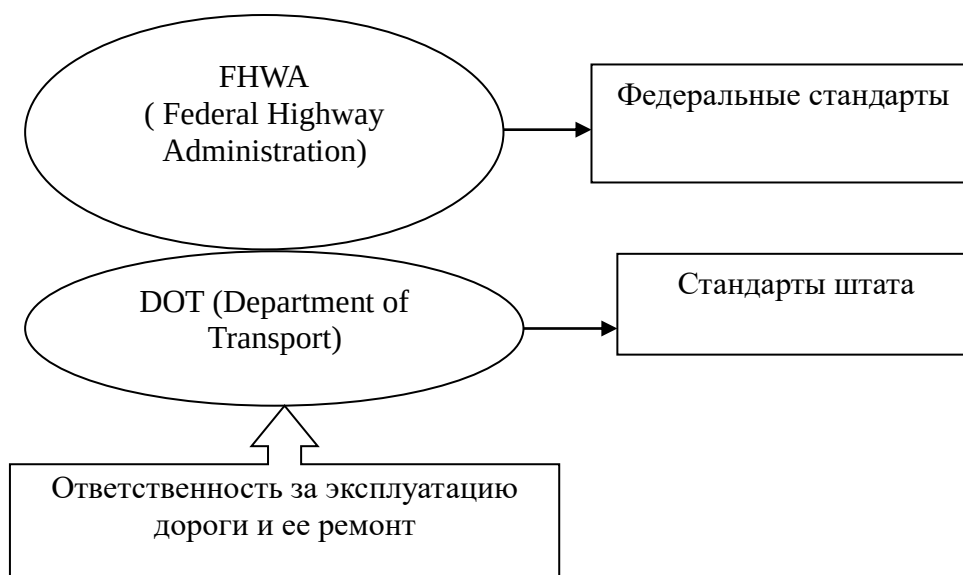


Рисунок 2.1.23. Система функционирования стандартов США в отношении дорожного строительства

Поскольку DOT в полном объеме отвечает за эксплуатацию дороги, и, надлежащим образом, несет риски на случай низкого качества проектных и строительных работ, обнаруживающиеся в высоких расходах на ремонтные работы, DOT имеет мотивацию к основанию жестких стандартов, содержащих высокий уровень запросов к материалам, технике и технологии, применяемых в ходе строительства дороги, а также определяет порядок процедуры по оценке качества дороги, вводимой в эксплуатацию, которая содержит в себе обязательное тестирование показателей, воздействующих на срок службы дороги в целом, и показателей, характеризующих качество дорожного покрытия, то есть действующих на срок службы дорожного покрытия. Основным показателем, тестируемым в ходе

оценки качества дорожного покрытия, является его ровность и плотность. Высокая ровность покрытия дороги уменьшает негативное влияние динамических нагрузок от колес автомобилей на дорожное покрытие, что следовательно, ведет к повышению длительности межремонтных сроков.

Законодательство в Соединенных Штатах Америки, как правило, предусмотрены как ответственность за невыполнение требований к качеству дороги, в том числе и в эпизоде небольшого уменьшения показателей, характеризующих качество, так и премирование за увеличение нормативных требований показателей качества дорог.

В качестве премирования предусмотрено добавочная финансовая награда в размере увеличенного процента стоимости реализованного контракта. В качестве ответственности за невыполнение запросов качества подрядчик должен произвести за свой счет работы по вторичному покрытию участка дороги или выполнить возврат денежных средств в размере стоимости работ на вторичное покрытие дороги и ликвидацию дефектов.

Одно из важных направлений развития дорожной отрасли в РФ – внедрение в практику дорожного строительства современных качественных материалов и конструкций. Важно уделить внимание производству органических вяжущих материалов. По словам главы Федерального дорожного агентства Романа Старовойта: «в настоящее время налажен выпуск битумных материалов, которые поставляют нефтеперерабатывающие заводы». Однако, к примеру, в сфере модификаторов, улучшающих свойства битумных вяжущих, на российском рынке продолжают использоваться зарубежные разработки.

Композитные материалы представляют собой тонкие синтетические армирующие волокна, связанные между собой полимерной матрицей. В качестве армирующих волокон применяются стекло-, базальто-, арамидо- и углеволокна, но из-за наиболее оптимального соотношения цены и физико-механических характеристик более широкое распространение получили стеклопластики. Сегодня США и Европа применяют в двадцать и десять раз больше композитов, чем наша страна.

В сравнении с металлическими аналогами конструкции из композитов на основе углеродных и стеклянных волокон дают значительную экономию издержек и эксплуатационных расходов, а также более чем четырехкратную экономию в весе. Обладая высокой прочностью, композиты значительно увеличивают эксплуатационный ресурс изделий, в том числе за счет своей коррозионной стойкости.

В 2016 году общий объем применения композитных и геосинтетических материалов при строительстве и реконструкции автомобильных дорог и ненатуральных сооружений на них составил более 750 тыс. куб. м. На данные цели Росавтодором было сконцентрировано более 800 млн. рублей

На нынешний день геосинтетические материалы наиболее деятельно используются в Северо-Западном федеральном округе. Вырастает их применение в Центральной России, Сибири и на Урале

Одним из наиболее востребованных геосинтетических материалов, используемых в дорожном строительстве, является иглопробивной геотекстиль. Материал предопределён для деления слоев дорожного полотна, благодаря чему насыпные слои не перемешиваются, и обеспечивается работоспособность системы дренирования. Геополотно даёт возможность также снизить толщину слоя основания, а в некоторых случаях и совсем отказываться от его устройства (а следовательно сохранить время и денежные средства).

Также обширно используется стеклянные или полиэфирные геосетки, которые укладывают между слоями асфальтобетона для предотвращения колеобразования. В итоге вырастает сопротивляемость дорожного покрытия к машинальным нагрузкам. При классическом использовании геосинтетики прекращается просадка насыпи, смешивание слоев дорожной одежды, образование колеи и трещин. Сроки эксплуатации дорожного покрытия повышаются почти в 2 раза.

Геосинтетики – тип строительных материалов, определенных для совершенствования физических, механических и гидравлических свойств грунтов. Важнейшая цель использования геосинтетических материалов – обеспечение надежного функционирования автомобильной дороги или некоторых её элементов в сложных природно-климатических условиях строительства и эксплуатации, а также при присутствии технических или экономических преимуществ по отношению к традиционным решениям. Существенными исходными полимерами для большинства геосинтетиков являются полиэфир (PET), полиэтилен (PE), полипропилен (PP), полиамид (PA), полиарамида.

Функции геосинтетиков:

–армирование – усиление дорожных конструкций в результате перераспределения напряжений, завязывающихся в грунтовом массиве и дорожной одежде при действии нагрузок от транспортных средств и собственного веса;

–разделение – отведение взаимопроникновения частиц контактирующих материалов в технологических слоях дорожной одежды;

–защита – предотвращение или уменьшения скорости процесса эрозии частиц грунта или других частиц по поверхности откоса;

–дренирование – форсирование отвода воды из слоёв дорожной одежды и грунтовых массивов.

Применение энергоэффективных технологий является одним из приоритетных направлений развития в настоящее время.

Светодиодное освещение городских улиц и автомагистралей - реальность современного мира энергосберегающих технологий. Светодиодные светильники для освещения улиц и автодорог работают в США, Китае, Европе. Установленные на опоры освещения различной высоты, светодиодные светильники используются в этих странах для освещения автомобильных дорог за пределами городов. Менее мощные светодиодные уличные светильники используются и для освещения улиц, дворовых территорий и проезжей части в самих городах.

Качество освещения дороги напрямую влияет на статистику случающихся дорожно-транспортных происшествий. Наиболее образцовыми стали данные европейских ученых. Немецкие, шведские, британские и американские исследователи единогласно сообщают: высокое качество освещения дорожного покрытия способно спасти жизнь около 70% участников автомобильного движения и более 50% пешеходов. Именно на столько процентов снижаются показатели смертности в дорожно-транспортных происшествиях при условии качественного освещения дорог. Прочие данные сообщают ученые из Нидерландов и Германии. Ученые выяснили, что количество дорожно-транспортных происшествий обратно пропорционально качеству освещения дороги. Таким образом, при усовершенствовании качества освещения в 3-4 раза число аварий снизится на 15%. Значит, нужно обратить внимание на бесперебойное, постоянное освещение автомобильных дорог.

Таким образом, к новым технологиям в строительстве автодорог можно отнести:

– использование разнообразных модификаторов добавляемых в битум, в последствии чего, вырастает стойкость асфальтобетона к растрескиванию в обширном промежутке температур, понижается колееобразование;

- в целях увеличения устойчивости дорожного покрытия к влиянию воды, попеременного замораживания и оттаивания в данный момент времени обширное использование получили гранитные наполнители, модифицированные битумы и обширный комплекс добавок. Использование модифицированных битумов позволяют повысить сроки их окисления в процессе эксплуатации асфальтобетонного покрытия с 6 до 10 лет. Использование гранитных наполнителей обеспечивают повышение сроков истираемости дорожной одежды и формирования колеи, а также увеличение показателя морозостойкости с 70 до 315 циклов попеременного замораживания и оттаивания;
- использование геосинтетических материалов для армирования земляного полотна и асфальтобетонного покрытия;
- Использование композитных материалов, которое дает существенную экономию издержек и эксплуатационных затрат, а также более чем пятикратную экономию в весе. Имея высокую прочность, композиты значительно повышают эксплуатационный ресурс изделий, в том числе за счет своей коррозионной стойкости.
- энергосберегающие технологии по освещению автомобильных дорог.

Таким образом, пути повышения эффективности инвестиционной деятельности в сфере дорожного строительства заключаются в:

- обеспечение наиболее эффективных направлений применения капитальных вложений в объекты дорожного хозяйства;
- оптимизация методов производства дорожных работ с учетом затрат дорожных организаций;
- контроль механизма расчёта, взимания и дальнейшего распределения акцизов в бюджеты субъектов РФ;
- экономия бюджетных средств на этапе эксплуатации неизменных транспортных сооружений, за счет переложения эксплуатационных затрат на частную компанию при сохранении за государством прав собственности на имеющиеся объекты;

- распределение рисков инновационно-инвестиционных проектов дорожно-строительной сферы между государством и частным бизнесом;
- потенциал доступа в сегменты экономики, где роль бизнеса не максимальна;
- государственная помощь при осуществлении масштабных проектов с недостаточно высокой рентабельностью и высокими сроками окупаемости;
- проведение автономной государственной экспертизы проектов, которая дает значительную уверенность бизнесу в эффективности и выгоды предлагаемых для инвестирования инновационных проектов;
- использование разнообразных модификаторов добавляемых в битум, в результате чего вырастает стойкость асфальтобетона к растрескиванию в обширном промежутке температур, понижается колееобразование;

Для наглядного примера представим ключевые направления повышения эффективности в дорожно-строительной сфере на рисунке 2.1.24.



Рисунок 2.1.24. Ключевые направления повышения эффективности в дорожно-строительной сфере

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ОСОБЕННОСТЕЙ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Формирование модели оценки перспектив развития дорожного строительства в Тюменской области

В рамках научно-исследовательской работы было рассмотрено более 15 показателей, характеризующих дорожное строительство Тюменской области и в целом социально-экономическое положение региона. Для наглядного примера представим формирование модели оценки перспектив

развития дорожного строительства на рисунке В1 (см. прил. В). Описание данной модели представим ниже.

Модель оценки перспектив развития требует комплексного подхода, сочетающего использование как количественных, так и качественных показателей. Применение статистических ретроспективных данных или анализ прецедентов вызывает затруднения вследствие введения интеграционных мероприятий и невозможности тиражирования управленческих решений в силу специфичности внутренней среды дорожно-строительных организаций, нестабильности рынка, действия различных природных факторов, что обусловило необходимость экономико-математического моделирования, экспертных оценок перспектив развития с использованием переменных и коэффициента Пирсона.

Коэффициент корреляции Пирсона - это метод параметрической статистики, позволяющий определить наличие или отсутствие линейной связи между двумя количественными показателями, а также оценить ее тесноту и статистическую значимость. Другими словами, критерий корреляции Пирсона позволяет определить, есть ли линейная связь между изменениями значений двух переменных.

Критерий корреляции Пирсона позволяет определить, какова теснота (или сила) корреляционной связи между двумя показателями, измеренными в количественной шкале. При помощи дополнительных расчетов можно также определить, насколько статистически значима выявленная связь.

К данному коэффициенту применяются некоторые ограничения:

1. Сопоставляемые показатели должны быть измерены в количественной шкале.

2. Посредством критерия корреляции Пирсона можно определить лишь наличие и силу линейной взаимосвязи между величинами. Прочие характеристики связи, в том числе направление (прямая или обратная), характер изменений (прямолинейный или криволинейный), а также наличие зависимости одной переменной от другой - определяются при помощи регрессионного анализа.

3. Количество сопоставляемых величин должно быть равно двум. В случае анализ взаимосвязи трех и более параметров следует воспользоваться методом факторного анализа.

4. Критерий корреляции Пирсона является параметрическим, в связи с чем условием его применения служит нормальное распределение сопоставляемых переменных. В случае необходимости корреляционного ана-

лиза показателей, распределение которых отличается от нормального, в том числе измеренных в порядковой шкале, следует использовать коэффициент ранговой корреляции Спирмена.

5. Следует четко различать понятия зависимости и корреляции. Зависимость величин обуславливает наличие корреляционной связи между ними, но не наоборот.

Значения коэффициента корреляции Пирсона трактуются исходя из его абсолютных значений. Если значение критерия корреляции Пирсона оказалось больше 1 или меньше -1 – в расчетах допущена ошибка.

Для оценки тесноты, или силы, корреляционной связи обычно используют общепринятые критерии, согласно которым абсолютные значения $r_p < 0.3$ указывают на слабую связь, значения r_p от 0.3 до 0.7 – показывают на связь средней тесноты, значения $r_p > 0.7$ – говорят о сильной связи.

Для проведения оценки текущего состояния и перспектив развития дорожно-строительной отрасли на территории Тюменской области были отобраны 6 показателей, которые являются наиболее значимыми для её характеристики. Отбор показателей осуществлялся на основе экспертных оценок. Определив наиболее значимые показатели для прогноза перспектив развития дорожной отрасли, проведем расчет прогнозных уровней показателей на 2016-2018 годы на основе метода средних величин, то есть с помощью схемы среднего абсолютного прироста, схемы простых и сложных процентов. Результаты расчета прогноза протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием методом средних величин представлен в таблице Г1 (см. прил. Г). С точки зрения благосостояния и перспективности региона, показатель протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием должен стремиться к максимальному значению. На рисунке 2.1.25 представим динамику протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием с прогнозными значениями на 2016-2018 годы. Отметим, что сценарий №1 соответствует схеме абсолютного прироста, сценарий №2 соответствует схеме простых процентов, сценарий №3 - схема сложных процентов. Прогноз показателя на основе простых процентов дал наиболее вероятный результат (к 2018 году прогнозируется – около 26000 км.). Можно утверждать, что прогноз протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 2016-2018 годы на основе простых процентов будет иметь наиболее высокий уровень достоверности, так как в этом случае имеется минимальная ошибка аппроксимации (3817).

Результаты расчета прогноза автомобилизации населения методом средних величин представлен в таблице Г2 (см. прил. Г). На рисунке 2.1.26 представим динамику автомобилизации с прогнозными значениями на 2016-2018 годы. Отметим, что сценарий №1 соответствует схеме абсолютного прироста, сценарий №2 соответствует схеме простых процентов, сценарий №3- схема сложных процентов.



Рисунок 2.1.25. Динамика протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием с прогнозными значениями

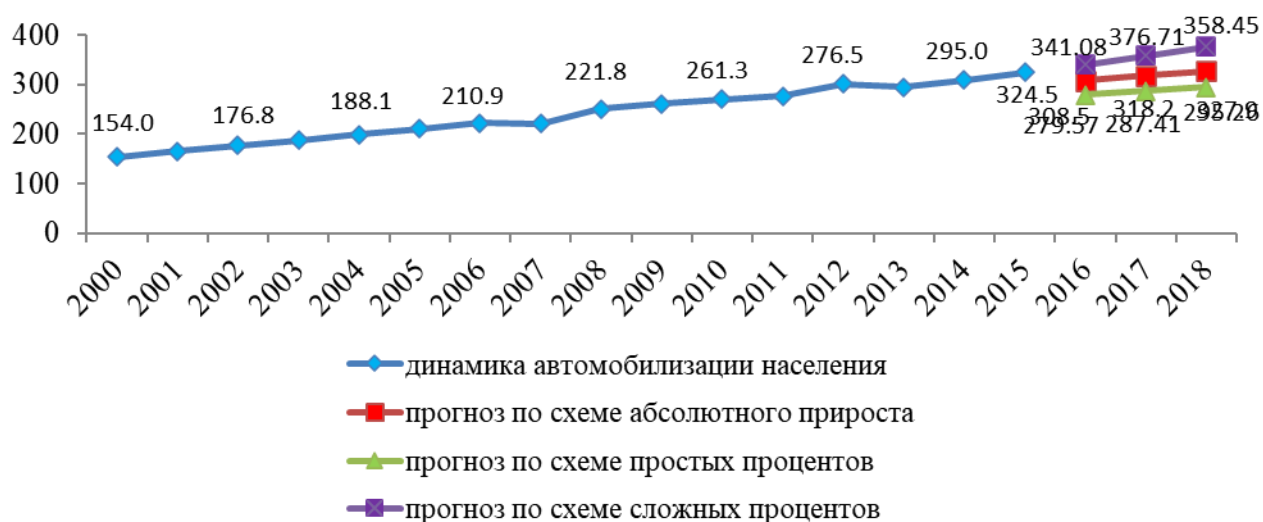


Рисунок 2.1.26. Динамика автомобилизации населения с прогнозными значениями

Можем утверждать, что прогноз автомобилизации населения на 2016-2018 годы на основе схемы абсолютного прироста будет иметь наиболее высокий уровень достоверности, так как в этом случае имеются минимальная ошибка аппроксимации (15,89) и прогноз составит к 2018 году 327,9 ед. на 1000 чел.

Результаты расчета прогноза величины инвестиций в основной капитал (дорожная отрасль) методом средних величин представлен в таблице ГЗ (см. прил. Г).

На рисунке 2.1.27 представим динамику величины инвестиций в основной капитал дорожно-строительной отрасли с прогнозными значениями на 2016-2018 годы.



Рисунок 2.1.27 – Динамика инвестиций в основной капитал дорожно-строительных организаций с прогнозными значениями

Можно утверждать, что прогноз величины инвестиций в основной капитал дорожной отрасли на 2016-2018 годы на основе схемы абсолютного прироста будет иметь наиболее высокий уровень достоверности, так как в этом случае имеется минимальная ошибка аппроксимации (22,83) и прогноз к 2018 году составит 233,6 млрд. руб.

Результаты расчета прогноза дорожно-транспортных происшествий (ДТП) методом средних величин представлен в таблице Г4 (см. прил. Г).

С точки зрения благосостояния и перспективности региона, показатель дорожно-транспортных происшествий должен стремиться к минимальному значению.

На рисунке 2.1.28 представим динамику дорожно-транспортных происшествий с прогнозными значениями на 2016-2018 годы. Отметим, что сценарий №1 соответствует схеме абсолютного прироста, сценарий №2 соответствует схеме простых процентов, сценарий №3- схема сложных процентов.



Рисунок 2.1.28. Динамика ДТП на 100 тыс. чел. с прогнозными значениями

Можно утверждать, что прогноз дорожно-транспортных происшествий на 2016-2018 годы на основе схемы простых процентов будет иметь наиболее высокий уровень достоверности, так как в этом случае имеется минимальная ошибка аппроксимации (78,0) и прогноз к 2018 году составит 184,63 ДТП на 100 тыс. чел.

На рисунке 2.1.29 представим динамику доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям с прогнозными значениями на 2016-2018 годы. Отметим, что сценарий №1 соответствует схеме абсолютного прироста, сценарий №2 соответствует схеме простых процентов, сценарий №3- схема сложных процентов.

Можно утверждать, что автомобильные дороги общего пользования, отвечающих нормативным требованиям на 2016-2018 годы на основе схемы простых процентов будет иметь наиболее высокий уровень достоверности, так как в этом случае имеется минимальная ошибка аппроксимации (5) и прогноз к 2018 году должен составить 61,3%.

Представим прогнозные данные, рассчитанные с помощью метода средних величин по исходным показателям в таблице 2.1.11. В соответствии с рассчитанными моделями, определим наиболее вероятный, оптимистический и пессимистический сценарий перспектив развития дорожной сети.



Рисунок 2.1.29. Динамика доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям

Таблица 2.1.11
Прогнозные данные исходных показателей, рассчитанные методом средних величин

Г О Д	Сценарий	Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием (км.)	Автомобилизации населения (шт./1000чел.)	Инвестиции в основной капитал (дорожная отрасль), (млрд. руб.)	ДТП (на 100 тыс. чел.)	Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям
1	2	3	4	5	6	7
2017 г.	Наиболее вероятный	25132,16	318,20	225,40	182,54	60,27
	Оптимистический	29508,00	287,41	185,13	166,80	64,07
	Пессимистический	31634,21	358,45	266,80	186,88	45,2
2018 г.	Наиболее вероятный	25827,52	327,90	233,60	184,63	61,3
	Оптимистический	30460,70	295,26	191,04	168,00	65,61
	Пессимистический	33286,74	376,71	285,45	189,54	45,4

Таким образом, по наиболее вероятному сценарию к 2018 году по сравнению с 2015 годом протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием должна уменьшиться на 9,6 %, автомобилизация населения должна возрасти на 1,1 %, величина инвестиций в основной капитал дорожной отрасли должна увеличиться на 0,2 %, дорожно-транспортные происшествия должны, к сожалению, увеличиться на 1,6 %, а доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям должна увеличиться на 0,33 процентных пункта по сравнению с 2015 годом. По наиболее вероятному сценарию наибольший прирост наблюдается у показателя дорожно-транспортных происшествий, что позволяет сделать вывод о не нормальном состоянии дорожно-строительной отрасли.

По пессимистическому сценарию протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием должна к 2018 году увеличиться на 16,5 %. Автомобилизация населения должна возрасти на 16,1 %, величина инвестиций в основной капитал дорожной отрасли должна увеличиться на 22,6 %, дорожно-транспортные происшествия должны увеличиться, к сожалению, на 4,3 %, а доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям возрастет на 9,6 % по сравнению с 2015 годом.

Таким образом, по пессимистическому сценарию наибольший прирост наблюдается так же у величины инвестиций в основной капитал дорожной отрасли, что позволяет сделать положительный итог развития дорожно-строительной отрасли.

Для подтверждения прогнозных значений стоит учитывать сильные, слабые стороны Тюменской области, а так же возможности и риски в дорожно-строительной сфере.

SWOT-анализ — метод стратегического планирования, заключающийся в выявлении факторов внутренней и внешней среды организации и разделении их на четыре категории. SWOT – анализ более чётко отразит сильные и слабые стороны в дорожном строительстве, а так же возможности и угрозы в данной сфере. Сильные и слабые стороны – это ваша внутренняя среда, то что вы уже имеете на текущий момент времени. Возможности и угрозы – это факторы внешней среды, они могут произойти, а могут и нет, это зависит в том числе и от ваших действий и решений. Возможности и угрозы создают изменения среды и те изменения которые можете предпринять лично вы. Стоит отметить что для анализа внешней ситуации на рынке, а тем более для прогнозирования бедующего рынка нужно обладать серьёзной квалификацией. Предугадать что произойдёт очень трудно и стоит опираться прежде всего на текущие факты и тенденции. При этом, делая долгосрочное планирование нужно учитывать, в том числе и самый пессимистичный сценарий развития ситуации. SWOT анализ принято использовать, начертив таблицу, её часто называют SWOT матрицей.

Таблица 2.1.12

SWOT-матрица развития дорожного хозяйства в
Тюменской области

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны
1	2	3

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны
Общие факторы	– географическое положение региона с проходящими по его территории транспортными магистралями железной дороги, федеральных автомобильных дорог, наличием международного аэропорта, имеющего статус федерального; – наличие реализуемого взаимосвязанного комплекса областных и муниципальных целевых программ; (4;4;5) – стабильно высокий прирост населения; (+3,3% на 2018 год) – высокий уровень доходов населения; (39 542 руб.)	– дефицит свободных от прав третьих лиц земель в границах города; – избыточная связность территории; – возвышенный уровень износа сетевого хозяйства инженерной инфраструктуры; (свыше 50%) – значительный износ жилищного фонда города; (88,7% - износ до 30%; 10,1% - износ от 31% до 70%, 1,2% - износ более 70%); – наличие жилья, не отвечающего установленным требованиям безопасности и комфортности проживания населения.
Комфортность среды для ведения бизнеса	– удобное географическое положение и транспортно-логистический потенциал; – пересечение транспортных магистралей; – наличие железнодорожного и автовокзалов, аэро- и речпортов.	– отсутствие логистических центров, низкая доля складских площадей высокого класса, дефицит площадей со специальным оснащением.
Финансовая инфраструктура	– наличие развитой финансовой инфраструктуры для обслуживания внутреннего рынка.	– недостаточный уровень финансовой грамотности населения.

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны
Транспорт, складское хозяйство и логистика	– высокая провозная способность железнодорожного транспорта (при двухпутной линии – свыше 100 млн. т. грузов в год); – наличие в городе Тюмени международного аэропорта федерального значения Рощино; – присутствие одной из крупнейших авиакомпаний на рынке воздушных пассажирских перевозок России – ОАО Авиакомпания «ЮТэйр»; – конкурентоспособный уровень тарифов на перевозку грузов водным транспортом; – возможность доставки грузов водным транспортом в труднодоступные районы региона.	– более высокие затраты на автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта: трудоемкость – более 30%, капиталоемкость – более 40% и себестоимость – около 29 руб. / 10 т-км; – нерациональная структура автопарка; – низкая инвестиционная активность; – значительная степень износа основных фондов транспорта; транспорта (70% грузовых автомобилей амортизированы), обновление автопарка отстает от норматива (2,5% вместо 10%); – обновление автопарка отстает от норматива; – отсутствие логистических центров; – ограниченные возможности внутригородских систем товародвижения.
Общественный транспорт	– активная реализация мероприятий по увеличению пропускной способности и снижению перегрузок; – формирование конкурентной среды на рынке пассажирских перевозок; – высокие показатели качества обслуживания населения.	– высокий износ автобусного парка; (40% автобусов нуждаются в замене); – неразвитость системы осуществления финансового контроля за выполнением транспортной работы.
Благоустройство	– активное участие в государственной политике энергосбережения и повышения энергети-	– необеспеченность автостоянками кратковременного и длительного хранения авто-

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны
	ческой эффективности; – наличие генерального плана города.	мобилей.
Малое и среднее предпринимательство	– предоставление производственных помещений и земельных участков через процедуру аукционов, конкурсов, которые проводит Фонд имущества Тюменской области; – развитие гарантийного фонда; – создание условий для привлечения и развития инновационных производств; – разработка и принятие новых правовых актов, направленных на развитие и поддержку предпринимательства на федеральном, региональном и муниципальном уровнях; – развитие инновационных производств.	– повышение цен на энергоносители (на коммунальные услуги); – приход на региональные рынки крупных сетевых компаний.
Общественный транспорт	– активная реализация мероприятий по увеличению пропускной способности и снижению перегрузок; – формирование конкурентной среды на рынке пассажирских перевозок; – высокие показатели качества обслуживания населения.	– высокий износ автобусного парка; – неразвитость системы осуществления финансового контроля за выполнением транспортной работы.
Благоустройство	– активное участие в государственной политике энергосбережения и повышения энергетической эффективности; – наличие генерального плана города.	– необеспеченность автостоянками кратковременного и длительного хранения автомобилей.
Малое и среднее	– предоставление производственных помещений и земель-	– повышение цен на энергоносители (на коммунальные

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны
предпринимательство	ных участков через процедуру аукционов, конкурсов, которые проводит Фонд имущества Тюменской области; – развитие гарантийного фонда; – создание условий для привлечения и развития инновационных производств; – разработка и принятие новых правовых актов, направленных на развитие и поддержку предпринимательства на федеральном, региональном и муниципальном уровнях; – развитие инновационных производств.	услуги); – приход на региональные рынки крупных сетевых компаний.

Таким образом, сильными позициями Тюменской области в отрасли дорожного строительства является географическое расположение региона с проходящими по его территории транспортными магистралями железной дороги, федеральных автомобильных дорог, наличием международного аэропорта, имеющего статус федерального; стабильно высокий прирост населения, следовательно, увеличение потребности в автомобильных дорогах; наличие платежеспособного спроса на транспортно-логистические услуги; привлекательность отрасли для работников.

Слабыми позициями является: дефицит свободных от прав третьих лиц земель в границах города; недостаточная связность территории; отсутствие логистических центров, низкая доля складских площадей высокого класса; высокие затраты на автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта; нерациональная структура автопарка; недостаточная инвестиционная активность; значительная степень износа основных фондов транспорта; отсутствие планирования размещения объектов транспортной инфраструктуры при застройке новых районов.

Оценка и прогноз интенсивности дорожного движения на участке дороги в
Тюменской области

Тюменская область представляет собой очень удобное транспортно-географическое расположение, потому что её положение в центральной части Российской Федерации открывает огромное количество возможностей развития. В Тюменской области берут своё начало автодороги в северную часть РФ Тюменской области, область является своеобразным перекрестком дорог, идущих с запада на восток и юга на север. С запада на восток автомобильная дорога федерального значения пересекает Тюменскую область, которую неофициально называют Сибирским трактом - основное связующее звено западной части РФ с восточной. В пределах области тракт делится на две не совсем равные части. Первая: от границы со Свердловской областью до г. Тюмени - это участок автомобильной дороги Екатеринбург - Тюмень протяженностью 30,86 км; вторая - автодорога Тюмень - Ялуторовск - Ишим - Омск протяженностью в пределах области 365,22 км. С юга к Тюмени подходит федеральная автомобильная дорога «Подъезд к г. Тюмени от автодороги «Байкал». Говоря о значимости федеральной автомобильной дороги «Байкал», следует отметить, что эта дорога, проходящая через 10 областей, обеспечивает и местные перевозки между Свердловской, Челябинской, Курганской, Тюменской Омской областями. Одновременно зона тяготения автодороги «Байкал», в силу своего геополитического положения, рассматривается как связующее звено между Европой и Азией.

В соответствии с настоящим Руководством расчет имеющейся и прогнозирование перспективной интенсивности движения на автомобильных дорогах содержится в нахождении возможного числа автомобильных средств, производящих поездки между парами корреспондирующих населенных пунктов анализируемой территории, корреспонденции между которыми являются важными. При этом прогнозирование интенсивности движения сводится к выработыванию потоков существующего или перспективного парка автотранспортных средств на соответствующей сети автомобильных дорог анализируемой территории.

Исполнение программ формирования сети автомобильных дорог, особенно в части сокращения автопробега, выражает важнейшее воздействие на эффективность работы автотранспорта и сопровождается изменениями его интенсивности и маршрутов движения. Данные изменения связаны с генерацией автотранспортных потоков и их перераспределением на сети дорог. Чем более существенны изменения в сети дорог, тем значимее изменения в объемах и маршрутах автотранспортных потоков. Изме-

нения последних могут быть выявлены только в результате учета изменений в условиях движения автотранспорта, производящего поездки между корреспондирующими пунктами, в том числе и потенциалы использования более коротких и комфортабельных маршрутов.

Интенсивность движения между парой рассматриваемых корреспондирующих пунктов определяют по формуле (4):

$$N_{ij} = \frac{P_p \times K_c \times Q_l \times V_l \times \tau_{\text{л}} \times K_l}{1000 \times L_{\text{пр}}^2} + \frac{P_p \times K_c \times Q_a \times V_a \times \tau_{\text{а}} \times K_a}{1000 \times L_{\text{пр}}^2} + \frac{P_p \times K_c \times Q_g \times V_g \times \tau_{\text{г}} \times K_g}{1000 \times L_{\text{пр}}^2} . \quad (4)$$

где N_{ij} - ожидаемая среднегодовая суточная интенсивность движения между i -м и j -м населенными пунктами, авт./сут.;

P_p - суммарная приведенная численность населения в i -м и j -м населенных пунктах, жит.;

K_c - коэффициент связанности i -го и j -го населенных пунктов, устанавливаемый в зависимости от их административной важности и автономности;

Q_l - имеющийся или перспективный уровень насыщения территории легковыми автомобилями, авт./1000 жит.;

V_l - средняя скорость движения легковых автомобилей в эталонных обстоятельствах, приравнивается 83 км/ч;

$\tau_{\text{л}}$ - средняя продолжительность работы в течение суток легковых автомобилей, ч/сут.;

K_l - коэффициент, характеризующий пользование легковыми автомобилями;

$L_{\text{пр}}$ - приведенное расстояние между i -м и j -м населенными пунктами, км;

Q_a - имеющийся или перспективный уровень насыщения территории автобусами, авт./1000 жит.;

V_a - средняя скорость движения автобусов в эталонных обстоятельствах, приравнивается 60 км/ч;

$\tau_{\text{а}}$ - средняя продолжительность работы в течение суток автобусов, ч/сут.;

K_a - коэффициент, характеризующий использование автобусов;

Q_g - имеющийся или перспективный уровень насыщения территории грузовыми автотранспортными средствами, авт./1000 жит.;

V_g - средняя скорость движения грузовых автотранспортных средств в эталонных обстоятельствах, приравнивается 75 км/ч;

$\tau_{\text{г}}$ - средняя продолжительность работы в течение суток грузовых автотранспортных средств, ч/сут.;

K_g - коэффициент, характеризующий использование грузовых автотранспортных средств;

α - показатель степени, используемый при расчете интенсивности движения грузовых автотранспортных средств.

Суммарную приведенную численность населения для i -го и j -го корреспондирующих населенных пунктов определяют в зависимости от соотношения численности населения в них:

- при отношении численности населения в большем населенном пункте ($P_{\max}$) к численности населения в наименьшем заселенном пункте ($P_{\min}$) меньше 7,38 - по формуле (5) или по формуле (6):

$$P_p = (\ln \left(\frac{P_{\max}}{P_{\min}} \right) + 2) \times P_{\min} . \quad (5)$$

во всех остальных случаях - по формуле:

$$P_p = 4 \times P_{\min} . \quad (6)$$

Определение коэффициента связанности населенных пунктов:

Коэффициент связанности между i -м и j -м корреспондирующими населенными пунктами определяют в зависимости от их административной важности и автономности по таблице 2.1.13.

Таблица 2.1.13

Обоснование значимости населенного пункта и коэффициентов значимости

Административная важность первого населенного пункта	Территориальная автономность населенных пунктов	Значение коэффициента K_s в зависимости от административной важности второго населенного пункта			
		территориальный центр	районный центр	центральная усадьба	местный пункт
Территориальный центр	одна территория	-	1,0	0,7	0,4
	разные территории	0,4	0,3	0,1	0,1
Районный	одна территория	1,0	0,7	0,3	0,1

центр	один район	-	-	0,7	0,3
	разные территории	0,3	0,3	0,1	0,1
Центральная усадьба	одна территория	0,7	0,3	0,1	0,1
	один район	-	0,7	0,2	0,1
	одна центр. усадьба	-	-	-	0,3
	разные территории	0,1	0,1	0,1	0,1
Местный пункт	одна территория	0,4	0,1	0,1	0,1
	один район	-	0,3	0,1	0,1
	одна центр. усадьба	-	-	0,3	0,2
	разные территории	0,1	0,1	0,1	0,1

Таким образом, исходя из данных таблицы 2.1.13 коэффициент связанности между пунктами будет равен 0,7 так как г. Сургут является районным центром, а участок дороги между Нефтеюганском и Сургутом является одной региональной территорией.

При расчете имеющейся интенсивности движения показатели уровня насыщения соответствующими типами автотранспортных средств устанавливаются на основе данных статистической отчетности или материалов государственной инспекции по безопасности дорожного движения министерства внутренних дел РФ для всякого субъекта Федерации. При формировании территориальных программ и обосновании инвестиций на отдельные объекты надлежит принимать единый уровень насыщения соответствующими типами автотранспортных средств для изучаемой территории.

При формировании региональных программ и национальной программы следует принимать данные для соответствующих территорий и повышать их на 35 и 65% надлежащим образом для возмещения погрешности, появляющейся из-за неучета небольших заселенных пунктов.

При прогнозировании интенсивности движения на перспективу более 10 лет уровень насыщения легковыми автомобилями рекомендуется увеличивать в 1,5 - 1,7 раза и грузовыми автотранспортными средствами - в 1,4 - 1,6 раза, а на перспективу в 20 лет и более - в 2,1 - 2,5 раза и в 1,7 - 1,9

раза соответственно. При прогнозировании интенсивности движения на другие перспективные периоды данные показатели можно принимать исходя из указанных данных на основе интерполяции и экстраполяции.

Среднюю продолжительность работы в течение суток легковых автомобилей следует принимать равной 1 ч/сут.

Коэффициент, характеризующий пользование легковыми автомобилями в будние дни, определяют по формуле (7):

$$Kл = 1 - (Dн + Dр), \quad (7)$$

где $Dн$ - доля автомобилей, учтенных в материалах статистической отчетности, но не применяемых из-за технических неисправностей (при отсутствии данных можно приравнять к 0,15);

$Dр$ - половина доли автомобилей, применяемых с рекреационными целями для выезда на дачные участки в период с апреля по октябрь месяц, а также с другими целями только в воскресные и праздничные дни (при отсутствии данных можно приравнять к 0,1).

Среднюю продолжительность работы в течение суток автобусов определяют по формуле(8):

$$\tau_a = T_{на} - 2, \quad (8)$$

где $T_{на}$ - средняя продолжительность работы автобусов в наряде, ч;

2- средняя продолжительность простоя автобусов во время обеда и отдыха водителей, ч.

Коэффициент, характеризующий использование автобусов, определяют по формуле (9):

$$Kа = \Gamma_a \times K_{ва}, \quad (9)$$

где Γ_a - коэффициент готовности автобусов (доля технически исправных из учтенных в материалах статистической отчетности или ГИБДД);

Ква - коэффициент выхода автобусов на линию.

Среднюю продолжительность работы в течение суток грузовых авто-транспортных средств определяют по формуле (10):

$$\tau \times \Gamma = T_{\text{нг}} - 1,5, \quad (10)$$

где $T_{\text{нг}}$ - средняя продолжительность работы грузовых автотранспортных средств в наряде, ч;

1,5 - средняя продолжительность простоя грузовых автотранспортных средств во время обеда и отдыха водителей, ч.

Коэффициент, характеризующий использование грузовых авто-транспортных средств, определяют по формуле (11):

$$K_{\Gamma} = \Gamma_{\Gamma} \times K_{\text{вг}}, \quad (11)$$

где Γ_{Γ} - коэффициент готовности грузовых автотранспортных средств (доля технически исправных из учтенных в материалах статистической отчетности или ГИБДД);

$K_{\text{вг}}$ - коэффициент выхода грузовых автотранспортных средств на линию.

Приведенное расстояние между корреспондирующими населенными пунктами определяют как сумму приведенных длин участков автомобильных дорог, соединяющих их, определяют по формуле (12):

$$L_{\text{пр}} = \sum L_z, \quad (12)$$

где L_z - приведенная длина z-го участка, км.

В качестве участка принимается отрезок автомобильной дороги между точками, являющимися населенными пунктами, пересечениями или в которых изменяются технические параметры дороги, оказывающие влияние на скорость движения автотранспортных средств.

Приведенную длину участка автомобильной дороги определяют по соотношению средней скорости движения грузовых автотранспортных средств на эталонном и конкретном участке, с учетом ее снижения местными условиями по формуле (13):

$$L_z = L_{\phi} \times \left(\frac{V_z}{V_z \times dV \times dR} \right)^{0.4}, \quad (13)$$

где L_{ϕ} - физическая длина z-го участка дороги, км;
 V_z - средняя скорость движения грузовых автотранспортных средств на z-м участке дороги, км/ч;
 dV - коэффициент снижения скорости движения в населенных пунктах;
 dR - коэффициент снижения скорости движения объектами регулирования движения

При первой итерации в качестве средней скорости движения принимают среднюю скорость одиночных грузовых автотранспортных средств средней грузоподъемности, реализуемую при соответствующих технических параметрах участка автомобильной дороги. Данную скорость следует устанавливать в соответствии с действующими методиками оценки транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог. При соответствии технических параметров участков дорог (ровность, коэффициент сцепления) определенным категориям эту скорость можно принимать по таблице 2.1.14.

Таблица 2.1.14
Зависимость категории участка дороги и средней скорости

Категория участка дороги	Средняя скорость свободного движения грузовых автотранспортных средств, км./ч
Ia	90
Iб: с разделительной полосой без разделительной полосы	83 75
II	65
III	60
IV	55

v	50
---	----

На участках автомобильных дорог, прилегающих к населенным пунктам, скорость движения определяют с учетом влияния населенного пункта, обусловленного движением местных автомобилей населенных пунктов, для чего находят коэффициент понижения скорости движения в населенном пункте и длину зоны воздействия заселенного пункта.

Коэффициент понижения скорости движения в населенных пунктах за счет местного транспорта находят в зависимости от численности населения в нем, P , жит.:

- при численности населения 3 тыс. жителей и более - по формуле (14):

$$dV = 0,8 - 0,0434 \times (\ln(P) - 11,51), \quad (14)$$

- при численности населения менее 3 тыс. жителей – приравнивают к 0,95.

Длину зоны воздействия населенного пункта, L_b , км, определяют в зависимости от численности населения в нем по формулам:

- при численности населения 100 тыс. жителей и более:

$$L_b = \ln(P), \quad (15)$$

- при численности населения менее 100 тыс. жителей:

$$L_b = \ln(P) / (12,51 - \ln(P)). \quad (16)$$

Значения коэффициентов понижения скорости движения на участках, примыкающих к центрам заселенных пунктов, и длин зоны влияния заселенных пунктов при соответствующей их численности приведены в таблице 2.1.15.

Таблица 2.1.15

Зависимость численности населения и коэффициента снижения скорости

Численность населения в населенном пункте, жит.	Коэффициент понижения скорости, dV	Длина зоны воздействия заселенного пункта, L_b , км.
10000000	0,6	16,1
1000000	0,7	13,8

100000	0,8	11,5
10000	0,9	2,8
3000	0,95	1,7
1000	0,95	1,2
100	0,95	0,6
10	0,95	0,2

Длины участков автомобильных дорог, прилегающих к центрам заселенных пунктов, как правило, не равны длинам зон воздействия заселенных пунктов. В связи с этим нужно совершать корректировку коэффициента понижения скорости движения на этих участках дорог, используя формулы (17) и (18):

- при зонах влияния больше длин участков дорог:

$$dV = dV \times L_{\phi} / L_{\psi}, \quad (17)$$

- при зонах влияния меньше длин участков дорог:

$$dV = (L_{\psi} \times dV + L_{\phi} - L_{\psi}) / L_{\phi}. \quad (18)$$

Для участков автомобильных дорог, ограниченных регулируемым перекрещиванием или заселенным пунктом, в котором на анализируемой дороге имеются объекты светофорного регулирования, коэффициент понижения скорости движения объектами регулирования движения (dR) приравнивают к 0,8. Если участок дороги имеет объекты светофорного регулирования с двух сторон, dR приравнивают к 0,65. В остальных случаях его приравнивают к 1,0

Показатель степени при приведенном расстоянии между заселенными пунктами при расчете интенсивности движения грузовых автотранспортных средств устанавливают в зависимости от этого расстояния:

- при расстоянии 63 км и более – приравнивают к 2;
- при расстоянии меньше 63 км - находят по формуле(19):

$$\alpha = 1.74 + 17 / (2 + L_{\text{пр}}), \quad (19)$$

Расчёт интенсивности движения между парой анализируемых корреспондирующих пунктов (г.Нефтеюганском – г.Сругутом) представлены в таблице 31 (см. прил. 3)

Рассмотрим динамику интенсивности движения между парой рассматриваемых корреспондирующих пунктов (г.Нефтеюганском – г.Сругутом), учитывая данные 2015-2017 годов и полученные данные на 2018 год на рисунке 2.1.30.



Рисунок 2.1.30. Динамика интенсивности между парой рассматриваемых корреспондирующих пунктов

Таким образом, на рисунке 30 мы видим, что интенсивность движения растёт с 2016 года, и по сравнению с 2017 годом, интенсивность в 2018 году выросла на 13,9%, что является достаточно сильным ростом. Из этого следует, что при росте интенсивности на данном участке дороги будет возникать больший износ твердого покрытия на автомобильной дороге, и значит стоит увеличивать финансирование рассматриваемого региона с целью сокращения амплитуды между интенсивностью дорожного движения и ремонта автомобильных дорог. Так же стоит учитывать тот факт, что ремонт автомобильных дорог должен просиходить

за счёт качественного фактора, а не количественного, так как это позволит эксплуатировать твердое дорожное покрытие дольше.

Значения интенсивности движения, рассчитанные при имеющемся состоянии сети автомобильных дорог и имеющихся показателях автомобильного транспорта, следует сравнить с действительной интенсивностью движения на данный период времени с целью контроля высокой вероятности результатов расчета. Как правило, при достаточном навыке результаты расчетов совпадают и увязываются с действительной интенсивностью движения на данный период времени. Тем не менее, временами отличия могут быть значительными.

Основными отличиями считаются, если отличие между действительной и расчетной интенсивностью движения составляет более чем 10 %. При этом нужно учитывать разницу не на одном участке, а на нескольких участках.

Не сходство расчетных данных действительной интенсивностью движения на данный период времени может быть вызвано вытекающими причинами:

А) если различие замечается на одном или нескольких соседних участках, причинами могут быть:

1. несовместность упомянутых при расчете технических параметров участка (участков) фактическим параметрам (к примеру, если при расчетах приняли участок дороги с техническими параметрами II категории, а фактически дорога обладает гравийным покрытием, или по показателям ровности оно находится в неудовлетворительном состоянии, интенсивность движения может отличаться в 3-5 раз);

2. реализация по участкам дороги технологических перевозок организацией, не обладающим личных подъездных путей (к примеру, завод по добыче и переработке щебня, перевозящий свою продукцию к станции по дороге общего пользования);

3. бестактный учет интенсивности движения (отмечены случаи, когда в качестве среднегодовой суточной интенсивности движения выдавалась сумма интенсивности, учтенной, за пять сезонов, то есть завышенная в пять раз);

4. присутствие не учтенных в расчетах автомобильных дорог или населенных мест;

5. проведение ремонтных работ на участках дороги в период учета интенсивности движения;

Б) если разница замечается на всей сети дорог, основаниями могут быть, как правило, пригодность принятых при расчетах показателей применения автотранспорта.

При прогнозировании интенсивности движения применяются элементарные и ясные формулы, что не требует значительных затруднений при выполнении расчетов. В то же время значительные сложности связаны с нуждой определения приведенных кратчайших расстояний между большим количеством пар корреспондирующих заселенных пунктов и переопределения их с учетом загрузки дорог автотранспортными средствами. Без применения нынешних вычислительных средств решение такой задачи связано с большим расходом времени.

В связи с этим для прогнозирования интенсивности движения рационально использовать специализированные программные комплексы, осуществляющие расчеты на основе организовываемых баз данных, хранящих нужную информацию о технических параметрах участков автомобильных дорог и о заселенных пунктах.

При разработке технико-экономических обоснований реконструкции некоторых автомобильных дорог или сооружений на них можно применить упрощенный метод прогнозирования интенсивности движения - метод экстраполяции. При применении метода экстраполяции прогнозирование интенсивности движения на автомобильной дороге осуществляют по схеме 1 - формуле (20):

$$N_t = N_o \times (1 + B)^t \quad (20)$$

где N_t - прогнозируемая интенсивность движения на t -й год, авт./сут.;

N_o - исходная интенсивность движения, авт./сут.;

B - среднегодовой прирост интенсивности движения;

t - перспективный период, лет.

Среднегодовой прирост интенсивности движения следует принимать на основе анализа изменения интенсивности движения за несколько последних лет.

В случае прогнозирования интенсивности движения следует выполнять по схеме 2 - формула (21):

$$N_t = N_o \times (1 + B_k)^{t-6} \quad (21)$$

где B_k - прирост интенсивности движения в первые 6 лет эксплуатации дороги, принимаемый в зависимости от проектной категории дороги по таблице 17.

Таблица 2.1.17
Зависимость категории дороги и среднегодового прироста интенсивности движения

Категория дороги	Среднегодовой прирост интенсивности движения
Ia	1,07 - 1,08
Iб	1,04 - 1,05

Рассчитанные прогнозные значения интенсивности движения на участке дороги на 2019-2024 годы представлены в таблице 2.1.18.

Таблица 2.1.18
Рассчитанные прогнозные значения интенсивности движения на участке дороги

Прогноз интенсивности движения на участке дороги	Схема № 1	Схема № 2
1	2	3
2019 год	27945 авт./сут.	27939 авт./сут.
2020 год	29901 авт./сут.	29895 авт./сут.
2021 год	31994 авт./сут.	31988 авт./сут.
2022 год	34234 авт./сут.	34228 авт./сут.
2023 год	36630 авт./сут.	36624 авт./сут.
2024 год	39195 авт./сут.	39189 авт./сут.

Для наглядного примера изобразим на рисунке 2.1.31 представим динамику рассчитанных прогнозных значений интенсивности движения участка дороги г. Нефтеюганск – г. Сургут по схеме № 1.



Рисунок 2.1.31. Динамика рассчитанных прогнозных значений интенсивности движения участка дороги по схеме № 1

Для наглядного примера изобразим на рисунке 32 представим динамику рассчитанных прогнозных значений интенсивности движения участка дороги г. Нефтеюганск – г. Сургут по схеме № 2 .

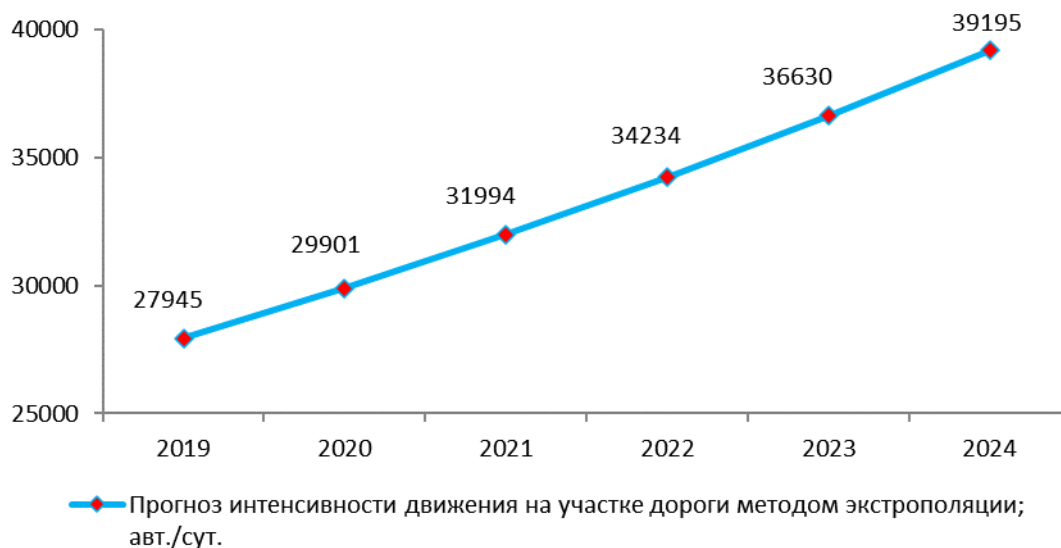


Рисунок 2.1.32. Динамика рассчитанных прогнозных значений интенсивности движения участка дороги по схеме № 2

Из таблицы 2.1.18 и рисунков 2.1.31 и 2.1.32 видим, что рост интенсивности движения на участке дороги г. Нефтеюганск – г. Сургут вплоть до 2024 года должен расти. По сравнению с 2018 годом интенсивность к 2024 году должна увеличиться на 50%. Что влечёт за собой серьёзный контроль и ответственность в плане финансирования, ремонта, содержания данного участка дороги.

Подводя итоги, можно говорить о том, что интенсивность движения на дорогах постоянно и неуправляемо повышается, что взвинчивает необходимость строить дороги в расчете не только на весьма отдаленную перспективу, но и так же повышать качество строящихся дорог на данный момент времени с целью повышения эксплуатационного периода. Также стоит учесть, что разработка характеристик дорожного строительства по категориям дорог в зависимости от региона и интенсивности движения, обеспечивает целесообразность строительства дорожного полотна в регионе и способствует стабильности экономической составляющей в регионе и стране в целом при строительстве определенных категорий дорог общего пользования, местного или федерального значения.

Так как интенсивность движения на дорогах постоянно и неуправляемо усиливается - это вызывает необходимость строить дороги в расчете не только на весьма отдаленную перспективу, но и так же повышать качество строящихся дорог на данный момент времени с целью увеличения эксплуатационного периода.

В завершении проведенных аналитических изысканий следует отметить, что сильными позициями Тюменской области в отрасли дорожного строительства является географическое положение области с проходящими по его территории транспортными магистралями железной дороги, федеральными автомобильными дорогами, наличием международных аэропортов; стабильно высокий прирост населения (+200 тыс. чел. за последние 10 лет), следовательно, существует увеличение потребности в автомобильных дорогах, наличие платежеспособного спроса на транспортно-логистические услуги.

Слабыми позициями является: дефицит свободных от прав третьих лиц земель в границах города; недостаточная связность территории; отсутствие логистических центров; высокие затраты на автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта; нерациональная

структура автопарка; недостаточная инвестиционная активность; отсутствие планирования размещения объектов транспортной инфраструктуры при застройке новых районов.

На экономическое развитие региона большое влияние оказывает близость к нефтегазовым территориям автономных округов с высокой потребностью в привозных ресурсах для производственной деятельности и жизнеобеспечения населения, а также то обстоятельство, что по территории региона проходят несколько важнейших для страны транспортных коридоров.

Стоит упомянуть, что общий уровень автомобилизации населения растёт с 2014 года и рассчитанный прогноз на 2018 год не является исключением роста и должен составить 327,9 авт./1000чел. В целом растущая автомобилизация и последующее развитие дорожного хозяйства позволяет ожидать роста рынка автомобильных перевозок, что влечёт за собой не только строительство автомобильных дорог за счет количественного фактора, но и повышение качества и контроля качества планируемых и строящихся развязок, мостов, тупиков и автомобильных дорог в целом. Такой показатель, как инвестиции в основной капитал дорожно-строительных организаций имеют растущий тренд и по прогнозу, данному в работе, показатель должен составить 233,6 млрд. руб. к 2018 году. Также стоит учесть, что число ДТП на 100 тыс. чел. с каждым годом становится всё меньше и к 2018 году должно подойти к отметке 184,6 ДТП на 100 тыс. чел. Одним из основных и результативных показателей, является показатель – доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, который к 2018 году должен составить 61,3%.

По результатам проведенного аналитического исследования хотелось бы выделить следующие ключевые моменты:

А) методического характера:

- усовершенствован методический подход к оценке текущего состояния и перспектив развития дорожно-строительной сферы за счет учета причинно-следственных связей, определяющих зависимости интенсивности движения и эксплуатационного срока автомобильных дорог;

- сформированы экономико-математические модели для оценки эффективности развития дорожного строительства.

Б) практико-ориентированного характера с элементами рекомендаций для представителей органов исполнительной власти:

- переход на международные стандарты в области дорожного строительства позволит снизить количество ДТП и увеличить сроки гарантийного обслуживания дорожного покрытия и повысить его эксплуатационный период;
- выход на государственное частное партнерство при строительстве автомобильных дорог и проектов в сфере дорожного строительства позволит комплексно подходить к вопросам развития всех видов транспорта и путей сообщения;
- ужесточение контроля в дорожно-строительной сфере за счет актуализации редакций нормативных актов и законов, регулирующих дорожно-строительную сферу.

2.2. Региональные особенности и проблемы переработки плодоовощной продукции

Обеспечение российского населения плодоовощной продукцией в условиях санкционной войны приобретает особое значение. Перед отечественными товаропроизводителями стоит задача – предоставить покупателям продукцию в размерах, замещающих сокращение объема импорта из стран ЕС.

В современных условиях Российская Федерация успешно развивает импортозамещение плодоовощной продукции, о чем свидетельствуют данные Росстата.

Таблица 2.2.1

Производство основных видов продукции плодоовощеводства в Российской Федерации (хозяйства всех категорий; тысяч тонн)

Вид продукции	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Овощи	13036	12792	12597	12821	13185	13181	13612	13685	14022
Плоды и ягоды	2415	2510	2738	2778	2675	3055	2683	3337	3352

Производство свежих плодов, ягод и овощей в России развивается, но по-прежнему не может полностью обеспечить потребности населения страны в этих видах продукции. Существует необходимость внедрения и использования новых технологий как производства, так и переработки плодоовощной продукции.

В нашей стране производится очень много овощей, фруктов и ягод. По данным Росстата в Российской Федерации в 2019 году было произведено овощей в хозяйствах всех категорий - 14 млн т, что на 2,5% превышает аналогичный показатель за 2018 год и на 8,4% выше данных в среднем за период с 2014 по 2018 год. Валовой сбор плодов и ягод составил 3,35 млн т, что на 2% больше уровня 2018 года¹⁶.

При этом статистика свидетельствует, что около 25% продукции страна теряет в процессе ее хранения. Потери происходят по причине несовершенства самой системы длительного хранения плодоовощеводческой продукции. Холодильных установок недостаточно, чтобы обеспечить сохранность плодов и овощей. Большая часть из них морально устарела и

¹⁶ Сельское хозяйство в России. 2019: Стат.сб./Росстат – М., 2019. – 91 с.

не может полноценно функционировать. Кроме того, значительная часть продукции повреждается в процессе подготовки к хранению различными насекомыми, микроорганизмами и даже грызунами. Последнее касается корнеплодов.

Очень важно на современном этапе разработать новые технологические приемы и способы хранения и переработки плодоовощной продукции.

Статистика свидетельствует, что в последние годы в России перерабатывается примерно 15% от общего объема произведенных овощей и около 25% ягод и фруктов. В связи с чем в структуре переработанной плодоовощной продукции в нашей стране велика доля импортных консервов¹⁷.

В мировой практике сложилась тенденция перерабатывать до 50% от произведенного объема плодов, ягод и овощей. В приоритете способ быстрого замораживания. Такой способ основывается на обезвоживании тканей путем преобразования влаги, которая содержится в продуктах плодоовощеводства, в лед. Этот способ еще получил название «шоковая заморозка». При применении этого способа деятельность микроорганизмов прекращается. Многие из них погибают.

В целом можно определить в чем же заключаются преимущества такого способа переработки продукции. Во-первых происходит увеличение объема переработанной продукции, так как потери в процессе переработки сокращаются в два-три раза.

Во-вторых, сам процесс переработки происходит быстрее, так как время замораживания продукции сокращается.

В-третьих, существует возможность сокращения затрат на производство, так как благодаря снижению потерь продукции можно сократить посевные площади и уменьшить численность работников и в конечном итоге все это отразится на сроке окупаемости производства в сторону уменьшения на 15-20%.

Наряду с проблемой потери продукции по причине того, что она не перерабатывается есть еще проблема, которая заключается в том, что значительные объемы продукции потребитель недополучает. Они до него не доходят. Основная причина – это несовершенство заготовительной системы¹⁸.

¹⁷ Березенко Н.В., Слинько О.В., Кондратьева О.В. Актуальные направления в области переработки и хранения плодоовощной продукции // Пищевая индустрия. 2018. № 2 (36). С. 52-54.

¹⁸ Саидов М.А.Х., Жураев Ф.М. Региональный аспект проблемы переработки плодоовощной продукции // Аграрная наука - сельскому хозяйству. Сборник материалов XIII Международной научно-практической конференции: в 2 кн.. 2018. С. 183-185.

Большая часть овощей и плодов производится в личных подсобных хозяйствах. Эта категория производителей не имеет возможности реализовывать произведенную продукцию перерабатывающему предприятию. Единственное что они продают – это картофель, так как это продукция длительного хранения и она не требует особых условий для перевозки. Корнеплоды – морковь, репу, редьку, свеклу можно хранить, создав специальные условия. Огурцы, помидоры, фрукты, ягоды имеют ограниченные сроки хранения. Такие виды продукции требуют срочной переработки, т.е. консервирования или заморозки после специальной подготовки.

Проблему несовершенства системы заготовок можно решить путем: во-первых, организации закупок у личных подсобных хозяйств продукции плодовоовощеводства для последующей ее переработки на соответствующих перерабатывающих предприятиях. Во-вторых, создание мини-цехов по производству плодовоовощных консервов и заморозок из овощей, зелени и ягод. В-третьих, создании потребительских кооперативов по организации закупки и переработки продукции плодовоовощеводства в населенных пунктах, где сосредоточено производство продукции.

Государственная политика в области здорового питания направлена на наращивание отечественного производства сельскохозяйственной продукции, включая и продукцию плодовоовощеводства. Это ставит перед аграрным сектором задачу увеличения снабжения населения овощами, фруктами и ягодами высокого экологического качества¹⁹.

Проведенный нами анализ потребления продуктов питания населения региона показал, что за анализируемый период с 2014 по 2019 год по овощам, фруктам и ягодам наблюдается ежегодный рост потребления. Так в 2019 году по сравнению с 2014 годом он увеличился на 17% и составил 630 кг в среднем на 100 человек населения в месяц.

Для изучения потребительских предпочтений нами было проведено исследование потребительского рынка с использованием одного из способов сбора маркетинговой информации - опроса. В исследовании приняли участие три группы опрошиваемых:

- I группа – население с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума в расчете на одного члена семьи;
- II группа – население с денежными доходами в пределах величины прожиточного минимума в расчете на одного члена семьи;

¹⁹ Буланова Е.А. Анализ потребления плодовоовощной продукции на Российском рынке // Вестник ИМСИТ. 2019. № 2 (78). С. 54-58.

- III группа население с денежными доходами выше величины прожиточного минимума в расчете на одного члена семьи.

Для проведения опроса были привлечены студенты факультета агробизнеса и межкультурных коммуникаций ФГБОУ ВО «Бурятская ГСХА имени В.Р. Филиппова».

Опрос проводился среди представителей трех выше указанных категорий опрашиваемых в городах и селах Республики Бурятия.

В опросе приняло участие 22,6 тыс. человек, что составляет 10% от взрослого населения региона.

Результаты представлены в таблицах.

Таблица 2.2.2

Структура потребительских предпочтений по приобретению овощей

Группы	Производство Республики Бурятия	Производство РФ	Производство стран СНГ	Производство Китая	Итого
I группа	46,0	18,5	9,2	26,3	100,0
II группа	56,0	27,0	12,0	5,0	100,0
III группа	60,0	30,0	10,0	0,0	100,0

Анализ анкетирования показал, что по всем трем группам преобладает покупка овощей местного производства, т.е. производимых в Республике Бурятия. Наибольший удельный вес (60%) занимает III группа, наименьший I группа – 46,0%. Аналогичная ситуация наблюдается по покупкам овощей отечественного производства. По приобретению овощей из стран СНГ, преобладает II группа (12%). Предпочитают покупать овощи китайского производства респонденты I группы (26,3%).

Таблица 2.2.3

Структура потребительских предпочтений по приобретению фруктов и ягод

Группы	Производство РФ	Производство стран СНГ	Производство Китая	Производство других стран	Итого
I группа	26,5	19,0	47,3	7,2	100,0
II группа	19,0	37,0	7,2	36,8	100,0
III группа	14	22,0	0,0	64,0	100,0

Анализ анкетирования показал, что респонденты III группы приобретают импортные фрукты (64,0%), а также стран СНГ (Азербайджан, Узбекистан, Молдова) 22% и только 14% - производства Российской Федерации (Крым и Краснодарский край). Среди респондентов по II группе доля, пред-

почитающих покупать фрукты, импортируемые из других стран и из стран СНГ примерно одинакова 3,8% и 37,0%. Предпочитают приобретать фрукты, выращенные в нашей стране, составляет 19% и наименьший удельный вес составляет удельный вес покупателей, отдающим предпочтение фруктам из Китая.

Респонденты I группы предпочитают фрукты китайского производства (47,3%). Фрукты отечественного производства в этой группе покупают 26,5%. Доля приобретающих фрукты производства стран СНГ составляет 19%. И наименьший удельный вес занимают любители фруктов, импортируемые из других стран 7,2%.

Фрукты, производимые в Китае, по своей стоимости на много дешевле своих аналогов, импортируемые из других стран и из стран СНГ и производимые в нашей стране.

Таким образом, проводимые исследования показали, что население региона в основном предпочитает приобретать местную продукцию, при этом ограничивающим фактором выступает уровень дохода.

Республика Бурятия относится к зоне рискованного земледелия. Климат отличается резкой континентальностью. И в таких условиях очень сложно получить высокий урожай плодов, ягод и овощей. В регионе производство этих видов продукции в основном сосредоточено в личных подсобных хозяйствах. Единственным предприятием, которое занимается производством и переработкой плодоовощной продукции в Республике Бурятия является ООО «БУРЯТКОНСЕРВПРОМ». Предприятие работает уже 15 лет. Его история началась еще в 2005 году, тогда он назывался Унэгэтэйский завод и занимался производством в основном овощных консервов. За годы работы объемы производства увеличились, расширился ассортимент выпускаемой продукции. Сейчас предприятие специализируется на производстве консервов из плодов и ягод, овощных обеденных блюд и овощных закусочных консервов. Сырье в основном используется местное, произведенное на самом предприятии и закупаемое у местного населения.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию в нашей стране ООО «БУРЯТКОНСЕРВПРОМ» является прибыльным предприятием. За последние пять лет прибыль увеличилась в пять раз. Это является результатом модернизации производства сырья для переработки в виде мелиоративных мероприятий, которые позволили улучшить качество почвы и тем самым способствовали повышению урожайности овощных и плодовых культур.

Предприятие использует в процессе производства экологически чистые овощи, плоды и ягоды, поэтому получаемая продукция пользуется

высоким спросом среди покупателей Дальневосточного и Сибирского федеральных округов.

Кроме модернизации на предприятии был осуществлен ребрендинг и разработана новая этикетка для продукции, а также пересмотрена политика ценообразования.

На предприятии требуется реконструкция линии по упаковке консервов, так как оно используется более десяти лет и не может в виду износа обеспечить увеличение выработки. Необходима его реконструкция.

Другой проблемой является развитие рекламной деятельности. В настоящее время на предприятии нет отдела маркетинга и поэтому реклама продукции слабо развита. Маркетинговый подход к этой проблеме мог бы расширить виды рекламы. Предприятие могло бы использовать интернет-рекламу, рекламу в СМИ, альтернативные виды рекламы, а не только используемые внутреннюю и внешнюю рекламу.

Кроме слабой рекламной деятельности есть еще проблема изучения спроса на виды продукции ООО «БУРЯТКОНСЕРВПРОМ». Для этого необходимо систематически проводить маркетинговые исследования потребительских предпочтений. Этого очень сильно не хватает сейчас предприятию для принятия эффективных производственных решений, чтобы противостоять конкурентам.

На предприятии используется ручной труд, что негативно сказывается на объемах выработки и производительности труда. В основном ручной труд применяется на трудовых операциях фасовка и этикетировка готовой продукции. Проблему может решить приобретение готового оборудования - автомата для расфасовки консервов и этикетировочной машины. Их применение в процессе производства будет способствовать сокращению времени на выполнение технологических операций, что в конечном итоге скажется на росте производительности труда почти в три раза.

Применение на производстве нового оборудования также будет способствовать режиму экономии и позволит сократить трудоемкость продукции. Выработка готовой продукции за счет ее использования увеличиться в три раза.

Таблица 2.2.4

Расчет годовой экономии от внедрения нового оборудования

Виды затрат	Сумма, руб.
1. Затраты, уменьшающиеся в результате внедрения нового оборудования, всего:	487295,2
в том числе:	484795,2
- затраты на оплату труда	
- затраты на санитарную одежду высвободившихся рабочих	2500
2. Затраты, увеличивающиеся в результате внедрения нового оборудования, всего:	91308
в том числе:	
- затраты на электроэнергию	13333,3
- затраты на амортизационные отчисления оборудования	5940
- затраты на текущий ремонт по содержанию оборудования	8910
- затраты на монтаж оборудования	41583,5
- затраты на доставку оборудования	21 541,2

Годовой экономический эффект составит 306,9 тыс. руб., эффективность внедрения нового оборудования составит 57,8%, срок окупаемости – 1,5 года. Источником финансирования капитальных затрат будет являться фонд накопления²⁰.

На наш взгляд, для ООО «БУРЯТКОНСЕРВПРОМ» можно рекомендовать использование технологии «шоковой заморозки» продукции. Преимущество такой технологии по сравнению с традиционным способом замораживания на стеллажах и в холодильных камерах в том, что происходит сокращение в два-три раза потери продукции. Продолжительность заморозки уменьшается от трех до десяти раз. Использование «шоковой заморозки» приводит к сокращению производственных площадей до двух раз и соответственно сокращается потребность в производственном персонале. И в конечном итоге все это способствует сокращению срока окупаемости.

Замороженные продукты сейчас очень популярны среди населения. Их просто и удобно хранить, быстро готовить. «Шоковая заморозка» сохраняет вкусовые качества овощей и ягод. Замороженная продукция полностью используется. Удобство использования достигается также за счет расфасовки и упаковки продукта. Например, овощи не требуют очистки, нарезки, предварительной подготовки.

²⁰ Брянская О.Л. К вопросу о повышении эффективности переработки плодоовощной продукции // Аспирант и соискатель. 2019. № 2 (110). С. 8-11.

Для привлечения покупателей необходимо обеспечить высокое качество замораживаемой продукции. На наш взгляд, в условиях Республики Бурятия наибольшим спросом будет пользоваться замороженная ягода как садовая, так и лесная. Здесь важно учесть вопросы качества сырья и подготовки его к заморозке. Ягода, предназначенная для замораживания, должна быть целой, свежей и чистой, а также с минимальным содержанием плодоножек и веточек. Процесс подготовки сырья обязательно должен включать сортировку ягод, их очистку от загрязнений. Ягода подлежит промывке и сушке на открытом воздухе. После этого ее помещают на противень, где предварительно уложен лист сухого пергамента. Фасовка ягод должна обеспечить качественную заморозку, соответственно она не должна быть крупногабаритной.

Скорость и температура в процессе заморозки ягод напрямую будет зависеть от их степени зрелости. Поэтому, как правило, для заморозки ягод рекомендуется использовать флюидизационные скороморозильные аппараты. Предусматривается работа испарителя и компрессора в три этапа с последовательным увеличением мощности от 30 до 100%. Такой процесс способствует постепенному проникновению холода, но не меняет скорость охлаждения.

Для обеспечения качества уже готовых замороженных ягод рекомендуется их хранить при температуре не выше -18°C и не ниже -25°C при влажности в камере хранения 90-95%. Показатели режима температуры и влажности строго контролируются во избежание подтаивания замороженного продукта.

Применение технологии «шоковой заморозки» позволит круглогодично обеспечивать население полезной и качественной продукцией из плодов, ягод и овощей.

2.3. Реализация проектов муниципально-частного партнерства с участием субъектов малого бизнеса

Теоретические основы функционирования малого бизнеса в Российской Федерации

На современном этапе развития экономики особое значение приобретают вопросы социально-экономического развития государства, которое во многом зависит от развития малого предпринимательства, как одной из составляющей развития экономики страны.

В настоящее время процесс трансформации экономики обуславливает необходимость решения правовых, социально-экономических и организационных задач формирования рыночной экономики, объективно требует углубленного комплексного анализа совокупности закономерностей переходного периода. Развитие рыночной системы хозяйствования в России, безусловно, связано с процессом становления и развития малого бизнеса.

Результаты ретроспективного анализа позволяют сделать вывод о том, что авторами концепции процесса становления и развития экономической системы малого бизнеса в общем русле прогресса капиталистического производства являются труды учёных: Вебера М., Зомбарта В., Контильона Р., Кирцнера И., Маркса К., Пиншопа Г., Смита А., Сисмонди Ж., Тюнена И., Шумпетера Й. и др. Теоретические и методологические основы исследования малого бизнеса заложены в трудах зарубежных экономистов, в частности Друкера П., Кейнса Дж.М., Питерса Т., Самуэльсона П., Эванса Д. и др.

Проблемами и перспективами развития предпринимательства занимается много российских ученых, среди которых необходимо отметить как Агеева А., Бачурина А.В., Блинова А.О., Бунича П.Г., Куликова В.В., Рубе В.А., Ткаченко А.Н. и др.

Относительно современных авторов анализ работ показывает наличие научного интереса исследователей к изучению разных аспектов развития малого предпринимательства, в том числе по вопросу определения дефиниций «малый бизнес», «малое предпринимательство», «предпринимательство», «субъекты малого и среднего предпринимательства».

Однако необходимо отметить, что однозначного понятия в экономической сущности предпринимательства, малого предпринимательства и ма-

лого бизнеса, полностью не сформулировано, в этой связи необходимо рассмотреть данные понятия через призму истории развития экономической мысли относительно теории предпринимательства.

«Эволюцию представлений о малом и среднем предпринимательстве можно проследить по терминологии, используемой для характеристики данного сектора. В Средние века происходило отделение ремесла от сельского хозяйства, что вело к образованию нового общественного слоя - ремесленников, а развитие товарного обмена стимулировало появление мелких торговцев и лавочников. Следует отметить, что ремесло понимается как мелкое промышленное производство, основанное на ручном труде, поэтому является первой формой малого предпринимательства в современном понимании. Таким образом, малый бизнес возникает как новый уклад хозяйственной жизни общества»²¹.

Генезис развития понятия сущности предпринимательства и его научный анализ имеет достаточно глубокие корни. Впервые слово «предприниматель» зафиксировано во французских источниках XVI ст., где обозначает «капитан удачи», который вербовал воинов-наемников на службу к крупным феодалам и городам за плату. Только в XVIII ст. это понятие стало применяться в отношении субъектов хозяйствования, или заключали контракты на проведение общественных работ, или внедряли на своей земле новые сельскохозяйственные технологии, или рисковали собственным капиталом в промышленности.

С развитием капитализма появляется «новое название класса ремесленников и торговцев, живущих в городах, – буржуазия, которая делится: на крупную, среднюю и мелкую. В Большой советской энциклопедии определяется как класс мелких собственников города и деревни, живущих исключительно или главным образом собственным трудом»²².

Ретроспективный анализ трудов зарубежных ученых показал, что теория предпринимательства развивалась по нескольким направлениям.

Основателем первого направления считают Кантильона Р., который первый ввел в науку понятие предприниматель и осуществил системный подход к анализу предпринимательства. Так, ученый определял «предпринимателя как человека, покупающий за определенную цену средства производства, чтобы произвести продукцию и продать ее в целях получения

²¹ Комарова, О. В. Проблемы развития ремесленничества, малого и среднего бизнеса и среднего класса : монография / О. В. Комарова, Т. А. Саламатова, Д. Е. Гаврилов. — Екатеринбург : Изд-во Рос.гос. проф.-пед. ун-та, —2012. — 163 с.

²² Большая Советская Энциклопедия (БСЭ) [Электронный ресурс] — Режим доступа : <http://bse.sci-lib.com/article075327.html> 45.

дохода и, принимая на себя обязательства по расходам, не знает, по каким ценам может произойти реализация, а предпринимательство рассматривал как экономическую функцию, важной особенностью которой является риск»²³.

Развивая данный подход, Тюнен И. связывал предпринимательский доход как вознаграждение за предпринимательский риск или как за предпринимательское искусство. Основой предпринимательской прибыли ученый считал деятельность предпринимателя как новатора, получающего награду от применения им определенного изобретения²⁴.

Второе направление в развитии теории и исследования предпринимательства в течение XVIII-XIX ст. связано с работами известных западных экономистов Смита А., Сейя Ж.-Б., Маршалла А. и др.

Развивая данное направление, можно отметить утверждение Смита А. относительно его понимания термина предпринимателя, под которым ученый понимал владельца, связывающий предпринимательскую деятельность с собственной заинтересованностью лица (обогащением), в процессе реализации которой он оказывает содействие наиболее эффективному удовлетворению потребностей общества²⁵.

Вместе с этим Сей Ж.-Б. утверждал, что предприниматель с целью получения выгоды при этом, владея знаниями и опытом, комбинируя, факторы производства идет на риск, а предпринимательство в свою очередь в рамках производственной единицы связывал с организацией людей²⁶.

Основные свои результаты в качественно нового определения понятия предпринимательства в конце XIX в. определил Маршалл А., выделив организацию производства, а затем предпринимательскую способность к ней как отдельный фактор производства, а также отождествлял предпринимательство с менеджментом, где понимал инновационную компоненту и важную роль самого предпринимателя в применении новых машин и технологических процессов²⁷.

Рассматривая особенности характеристики предпринимательства, необходимо отметить, что продолжением первых двух направлений стала

²³ Кантильон, Р. Опыт о природе торговли. — М. : Совдкгиз, 1959. — 120 с.

²⁴ Тюнен, Й. Изолированное государство : Пер. с нем. / Под ред. А.А. Рыбникова М. : Экономическая жизнь, 1926. — 160 с.

²⁵ Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. — М. : Совдкгиз, 1962. — 685 с.

²⁶ Сей, Ж.Б. Трактат политической экономии / Ж.Б. Сей. — М. : 1996. — 126 с.

²⁷ Маршалл, А. Принципы экономической науки / А. Маршалл. — Издательство : Прогресс, 1993.— 594 с.

концепция Й. Шумпетера²⁸, определившую третье направление в становлении теории предпринимательства.

В своих трудах Шумпетер Й. определил, что экономическая сущность предпринимательства может быть основана на «внедрении нововведений, тем самым воплощая в жизнь инновации. Сам предприниматель выполняет функцию реформатора или революционера, который с помощью использования изобретений или через реализацию технологических возможностей для производства новых товаров или усовершенствования прежних товаров новым способом путем открытия новых источников снабжения материалами, новых рынков сбыта или путем реорганизации промышленности»²⁹.

Единомышленником Шумпетера Й. считается Хайек Ф., который понимал, «предпринимателя как носителя предпринимательской инициативы являющегося движущей силой для поиска новаций, потому что стремится к наиболее эффективному сочетанию уникального ноу-хау с состоянием на рынке товаров и услуг и, тем самым, к достижению первенства в конкуренции и получения большей прибыли»³⁰.

Хайек Ф. определял связь предпринимательства, в первую очередь с «личной свободой, дающая человеку возможность рационально распоряжаться своими знаниями, способностями, информацией и доходами. Определяя ситуацию на рынке, предприниматель стремится рационально и оптимально использовать все компоненты определенной отрасли экономики и найти наилучшие средства и методы для удовлетворения собственных и потребностей общества»³¹.

Так, ученый Самуэльсона П. предпринимателя рассматривал как «смелого человека, который обладает с оригинальным мышлением, посредством чего добивается успешного внедрения новых идей, а в этой связи определяет предпринимательство как связь с новаторством»³².

Четвертое направление представляет собой связь предпринимательской формы организации производства с управленческой деятельностью предпринимателя.

²⁸ Шумпетер, И. Теория экономического развития / И. Шумпетер. — М. : Прогресс, 1982. — 455 с.

²⁹ Шумпетер, И. Капитализм, социализм, демократия / И. Шумпетер. — М. : Экономика, 1995. — 540 с.

³⁰ Хайек, Ф. Дорога к рабству / Ф. Хайек. — Пер. с англ. М.В. Гнедовского. — М. : Экономика МП Законов, 1992. — 176 с.

³¹ Там же

³² Муравьев, А. И. Предпринимательство : Учебник / А.И. Муравьев. — СПб., 2001. — 388 с.

Так, в частности, Долан Дж. и Линдсей Д. под «предпринимательством» понимают процесс поиска новых возможностей, использования новых технологий и новых сфер вложения капитала, преодоление старых стереотипов и границ»³³.

Ученые Кэмпбелл Р. и Стэнли Л. Брю предпринимательскую способность рассматривали как «такую способность человека, который использует определенное сочетание ресурсов для производства, принимая при этом последовательные и правильные решения, а также создавать новые виды продукции и рисковать»³⁴.

На ретроспективного анализа Кондратюк Т. определяет, что «эволюция малого бизнеса в мировой экономике прошла ряд этапов, каждому из которых соответствует особый тип малого бизнеса»³⁵.

Таким образом, проведя ретроспективный анализ трудов зарубежных ученых, к определению сущности и становлению предпринимательства показал, что теория предпринимательства развивалась по нескольким направлениям в различных исторических периодах мировой экономики в каждом из которых основное внимание акцентировано на отдельном аспекте развития предпринимательства.

Акцентируя внимание на работах современных авторов необходимо отметить, что наблюдается повышенный интерес исследователей к изучению различных аспектов развития и функционирования малого бизнеса, в том числе по вопросу определения дефиниций «малое предпринимательство», «субъекты малого и среднего предпринимательства», «предпринимательство» и «малый бизнес».

Как известно, предпринимательство связано с частной собственностью, поэтому необходимо отметить в современной экономической научной литературе следующие трактовки.

Так, Буянов В.П. пишет: «...материальную основу деятельности малого предпринимательства составляет принадлежащее ему имущество, а само вещное право направлено на то, чтобы закрепить за правомочным лицом

³³ Долан, З.Дж., Линдсей Д. Рынок: микроэкономическая модель / З.Дж. Долан, Д. Линдсей. — Пер. с англ. В. Лукашевича и др. — СПб. : Экономическая школа, 1992. — 496 с.

³⁴ Макконелл, К. Экономикс. Принципы, проблемы и политика / К. Макконелл, С. Брю. — Пер. с англ. 2-го изд. — М. : Республика, 1992. — Т.2. — 400 с.

³⁵ Кондратюк, Т. В. Державна політика підтримки малого бізнесу : монографія / Т. В. Кондратюк // К. : Академія, 2003. — 112 с.

юридическую возможность владеть имуществом, эксплуатировать его независимо от действий какого-либо другого лица или нескольких лиц»³⁶.

В свою очередь, ученый Колесникова Л. выделяет «три подхода к определению малого и среднего предприятия:

1) количественный подход, который базируется на критериях определения малого и среднего предпринимательства (далее – МСП). Например, число занятых, объем продаж (оборот) и балансовая стоимость активов), выделяя их основные недостатки – абсолютность, отсутствие какой бы то ни было теоретической базы, определяющей выбор того или иного показателя и границ его изменения и, в связи с этим, трудность использования для сравнительного анализа.

2) качественный подход – связан с определением размеров малого, среднего и крупного предприятий через рассмотрение эффектов или последствий влияний размера на характер деятельности фирмы.

3) комбинированные варианты определения МСП – использование количественных и качественных критериев, объединяя в себе преимущества количественного и качественного подходов, но вместе с тем приносят и их недостатки»³⁷.

Гэлбрейт Дж.К. делит «предпринимателей на людей, которые пользуются всем набором инструментов власти, а именно над ценами, издержками производства, потребителями, поставщиками, обществом и правительством, и людей, которые не владеют вышеперечисленным»³⁸.

Воротина Л.И. считает, что «предпринимательство это любая деятельность производителя, банкира, работника торговли, сферы услуг, а также владельца, начинающего и осуществляющего самостоятельно или с привлечением наемной рабочей силы производство, предоставление услуг и работ, торговлю и другие виды деятельности. Одними из главных условий осуществления предпринимательства, по мнению ученого, должно быть следующее: частная автономность и полная ответственность предпринима-

³⁶ Буянов, В.П. Малый бизнес, средний класс и большие ожидания / В. П. Буянов // Специфика формирования системы малого предпринимательства в Российской Федерации : избр. ст. / Моск. акад. экономики и права. М., — 2006. — С. 74.

³⁷ Колесникова, Л. А. Предпринимательство и малый бизнес в современном государстве: управление развитием / Л. А. Колесникова. — М. : Новый Логос, 2000. — С. 58.

³⁸ Гэлбрейт, Дж. К. Экономические теории и цели общества / Дж. К. Гэлбрейт. — М., 1979. — С. 35.

теля, а также собственная ориентация на коммерческий успех и получение дохода»³⁹.

По мнению украинского ученого Варналия С.С. «малое предпринимательство – это самостоятельная, существующая за счет собственных средств, систематическая инновационная деятельность граждан – предпринимателей и малых предприятий, действующих на свой риск с целью получения предпринимательской прибыли»⁴⁰.

Используя системный подход, ученый Виленский А., рассматривая, «понятие «малое предпринимательство» систематизировал его с двух позиций: «первая как управленческая, в рамках которой малое предпринимательство определяется под углом анализа меры и степени заинтересованности общества в тех функциях, которые они выполняют в национальном хозяйстве, и вторая – аналитическая, где малое предпринимательство представляет собой целый набор экономических, социальных, культурологических, политических свойств и характеристик некрупных субъектов хозяйствования»⁴¹.

Современный экономический словарь дает следующее определение «малое предпринимательство – предпринимательская деятельность в небольших масштабах; под субъектами малого предпринимательства понимаются физические лица, занятые предпринимательством без образования юридического лица, а также небольшие коммерческие организации»⁴².

Ученые за рубежом рассматривают «малое предприятие как фирму, которая не доминирует в своей области, а хозяином считают независимого владельца, осуществляющего руководство малым числом подчиненных в сравнении с другими фирмами в той же отрасли»⁴³[**Ошибка! Источник ссылок не найден.**].

Колесникова Л. определяет «в качестве ключевой особенности малого [бизнеса](#), функционирующего в официальном (формальном) секторе экономики высокую степень его экономической неформальности, проявляющуюся в специфическом характере присущих ему экономических категорий,

³⁹ Воротіна, Л.І. Малий бізнес та підприємництво як засіб адаптації до ринкових форм господарювання. — К. : Знання, 1996. — 36 с.

⁴⁰ Варналій, З.С. Державна політика підтримки малого підприємництва: Монографія. — К. : НІСД, 1996. — 130 с.

⁴¹ Виленский, А. Этапы развития малого предпринимательства в России / А. Виленский // Вопросы экономики. — 1996. — С. 84—92.

⁴² Современный экономический словарь [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.slovarnik.ru/html-economica/m/maloe-predprinimatelstvo.html> (дата обращения: 10.05.2020)

⁴³ Речмен, Д.Дж. Современный бизнес : учебник в двух томах / Д.Дж. Речмен, И.Х.Мескон, К.Л. Боуви, Дж.В. Тилл. — М. : Республика, 2007. — 236 с.

частично отражающих качественную природу семейного товарного хозяйства, а частично-количественную природу корпоративных форм капиталистического типа»⁴⁴.

Акцентируя внимание на роли института в экономической жизни страны, по мнению Варналия С.С. «под малым предпринимательством ученый понимает как самостоятельную, систематическую, инновационную деятельность малых предприятий и граждан-предпринимателей на собственный риск с целью реализации экономического интереса - получения прибыли»⁴⁵.

Акцентируя внимание, Герчикова И. Н. под «малым предпринимательством понимает как «малое предпринимательство – это совокупность независимых мелких и средних предприятий, выступающих как экономические субъекты рынка»⁴⁶.

Виленский А. делает свои выводы на основе подхода и дает две трактовки малого предпринимательства:

– «управленческую в рамках которой малое предпринимательство рассматривается «под углом анализа меры и степени заинтересованности общества в тех функциях, которые они выполняют в национальном хозяйстве»;

– аналитическую, где ученый определяет «малое предпринимательство – это целый набор экономических, социальных, культурологических, политических свойств и характеристик некрупных субъектов хозяйствования»⁴⁷.

Похожая терминология у Буянова В.П. «ключевое отличие малого предпринимательства в некоем неформальном сочетании различных черт частного сектора»⁴⁸.

Развивая данный подход, ученый, дает точное понятие роли малого предпринимательства в своем докладе Всемирного банка: «...если малые предприятия рассматривать как неподвижные объекты, они оказываются

⁴⁴ Колесникова, Л. А. Предпринимательство и малый бизнес в современном государстве: управление развитием / Л. А. Колесникова. — М. : Новый Логос, 2000. — С. 58.

⁴⁵ Варналій, З.С. Мале підприємництво : основитеорії і практики / З. С. Варналій. — К. : «Знання», — 2001. — 277 с.

⁴⁶ Тенденции развития и особенности кредитования малого бизнеса в России: монография / Л. М. Куприянова, Н. Э. Соколинская. — М. : Социально-политическая мысль, 2011. — С. 11.

⁴⁷ Виленский, А. Этапы развития малого предпринимательства в России / А. Виленский // Вопросы экономики. — 1996. — С. 84—92.

⁴⁸ Буянов, В.П. Малый бизнес, средний класс и большие ожидания / В. П. Буянов // Специфика формирования системы малого предпринимательства в Российской Федерации : избр. ст. / Моск. акад. экономики и права. М., — 2006. — С. 74.

ненужным для экономики бременем. При небольшом объеме производимой ими продукции они несут убытки из-за ее высокой себестоимости. Однако если рассматривать их с эволюционной точки зрения, убытки с лихвой окупаются выигрышем в эффективности за счет динамизма. Больше всего способствует экономической эффективности то, что малые предприятия по природе своей динамичны и эволюционны, так как являются проводниками научно-технического прогресса»⁴⁹.

Таким образом, основываясь на результатах ретроспективного анализа подходов к определению «малого предпринимательства» необходимо отметить, что ключевых признаков малого предпринимательства очень много, что в свою очередь затрудняет формирование целостного определения малого предпринимательства.

В этой связи на наш взгляд для того чтобы определить экономическую сущность малого предпринимательства, возможно согласиться с мнением ученого⁵⁰ [Ошибка! Источник ссылки не найден.], где обобщив и систематизировав предложенные многими авторами подходы и признаки малого предпринимательства, предлагаем рассматривать малое предпринимательство как особый тип предпринимательства, который основан на независимости и самостоятельности и имеющий небольшие размеры в активной форме выполняющий общественные социальные функции.

Учитывая вышеизложенное, необходимо обобщенное определение понятия малого бизнеса.

Украинский ученый Варналий С. «под малым бизнесом понимает деятельность любых малых предприятий и отдельных граждан (физических лиц) с целью получения прибыли, направленная на реализацию собственного экономического интереса, которая не обязательно должна быть особо рискованной и инновационной деятельностью на принципах полной экономической ответственности»⁵¹.

Долгорукова И.П. рассматривает под определением «малый бизнес» как социальный институт, главной чертой которого выступает соединение функций собственника (распорядителя) имущества и менеджера, который

⁴⁹ Баженов, С. И. Управление устойчивым развитием малого предпринимательства как фактор экономического роста региона / С. И. Баженов // Ин-т экономики УрО РАН. Екатеринбург, 2008. — С. 43.

⁵⁰ Комарова, О. В. Проблемы развития ремесленничества, малого и среднего бизнеса и среднего класса : монография / О. В. Комарова, Т. А. Саламатова, Д. Е. Гаврилов. — Екатеринбург : Изд-во Рос.гос. проф.-пед. ун-та, —2012. — 163 с.

⁵¹ Варналий, З.С. Мале підприємництво : основитеорії і практики / З. С. Варналій. — К. : «Знання», — 2001. — 277 с.

управляет данным имуществом и обеспечивает самокупаемость бизнеса»⁵².

Хамидуллин Ф.Ф. определяет малый бизнес как экономическую систему, полагая что: «... это сложная, вероятностная, динамическая система, охватывающая процессы производства, обмена, распределения и потребления, материальных благ, и как всякая сложная система должна рассматриваться в разных аспектах»⁵³.

По нашему мнению, Крылова Е.Б. предлагает наиболее комплексный подход, где «под малым бизнесом подразумеваются такие фирмы, которые характеризуются следующими чертами: являются юридически самостоятельными и независимыми в принятии хозяйственных решений (не представляют собой часть крупного предприятия); не господствуют в какой-либо сфере хозяйственной деятельности и, следовательно, не могут диктовать покупателям цены на свои товары и услуги (фирма оказывает влияние на относительно небольшую долю рынка в рыночном пространстве ее сферы деятельности); управление фирмами осуществляется непосредственно их владельцами (или соучредителями) лично, а не с помощью формализованной управленческой структуры; относительно небольшое число производимых продуктов (технологий, услуг, ноу-хау); сравнительно ограниченные ресурсы и мощности (капитал, человеческие ресурсы и т. д.)»⁵⁴.

Далее необходимо уделить внимание, законодательной основе субъектов малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации является: Конституция РФ, которая закрепляет общие принципы правового регулирования предпринимательской деятельности, устанавливает минимум гарантий прав и интересов участников предпринимательских правоотношений, который не может быть ограничен, закрепляет предметы ведения Российской Федерации и субъектов РФ⁵⁵, Гражданский кодекс Российской Федерации⁵⁶, Налоговый кодекс РФ⁵⁷, Федеральный закон «О развитии ма-

⁵² Долгорукова, И.В. Малое предпринимательство в России: формирование нового социального института / И.В. Долгорукова // М. : Науч. кн., 2007. — С. 17.

⁵³ Хамидуллин, Ф.Ф. Развитие методологии исследования малого бизнеса / Ф.Ф. Хамидуллин // Проблемы современной экономики : Евразийский международный науч.-аналит. журнал. — 2006. — № 3 (19).

⁵⁴ Крылова, Е. Б. Трансформация занятости в условиях развития малого предпринимательства : автореф. дис. ... д-ра экон. наук / Е.Б. Крылова. — М., 2009. — С. 21.

⁵⁵ Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://constitution.ru/> (дата обращения: 11.10.2016)

⁵⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения: 10.05.2020)

лого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» от 24 июля 2007 года № 209 – ФЗ⁵⁸ и другие нормативные акты, определяющие правовые основы деятельности малого и среднего предпринимательства.

Так, в Российской Федерации распространенным определением к субъектам малого и среднего предпринимательства является понятие, данное в соответствии с Законом РФ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» № 209-ФЗ от 24 июля 2007 года к субъектам малого и среднего предпринимательства относятся – «хозяйствующие субъекты (юридические лица и индивидуальные предприниматели), отнесенные в соответствии с условиями, установленными законом, к малым предприятиям, в том числе к микропредприятиям, и средним предприятиям»⁵⁹.

«К субъектам малого и среднего предпринимательства относятся внесенные в единый государственный реестр юридических лиц потребительские кооперативы и коммерческие организации (за исключением государственных и муниципальных унитарных предприятий), а также физические лица, внесенные в единый государственный реестр индивидуальных предпринимателей и осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, крестьянские (фермерские) хозяйства, соответствующие определенным условиям»⁶⁰.

1) «для юридических лиц – суммарная доля участия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в уставном капитале указанных юридических лиц не должна превышать 25% процентов, доля участия, принадлежащая одному или нескольким юридическим лицам, не являющимся субъектами малого предпринимательства, не должна превышать 25%;

2) средняя численность работников за предшествующий календарный год не должна превышать следующие предельные значения средней численности работников для каждой категории субъектов малого предпринимательства: от 101 до 250 человек включительно для средних предприятий; до 100 человек включительно для малых предприятий; среди малых предприятий выделяются микропредприятия – до 15 человек;

⁵⁷ Налоговый кодекс РФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/ (дата обращения: 11.10.2019)

⁵⁸ О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федеральный Закон от 24 июля 2007 года № 209-ФЗ. — Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52144/ (дата обращения: 11.10.2019).

⁵⁹ Там же.

⁶⁰ Там же.

3) выручка от реализации товаров без учета налога на добавленную стоимость или балансовая стоимость активов за предшествующий календарный год не должна превышать предельные значения, установленные Правительством Российской Федерации для каждой категории субъектов малого предпринимательства»⁶¹.

«Вновь созданные организации или вновь зарегистрированные индивидуальные предприниматели в течение того года, в котором они зарегистрированы, могут быть отнесены к субъектам малого бизнеса, если их показатели средней численности работников, выручки от реализации товаров или балансовой стоимости активов за период, не превышающий предельные значения. Поддержка субъектов малого предпринимательства – это одна из основных деятельности органов государственной власти Российской Федерации, органов субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления, направленные на реализацию мероприятий программы развития малого и среднего бизнеса»⁶².

Таким образом, возможно, выделить критерии малого предприятия, что представлено на рис. 2.3.1.

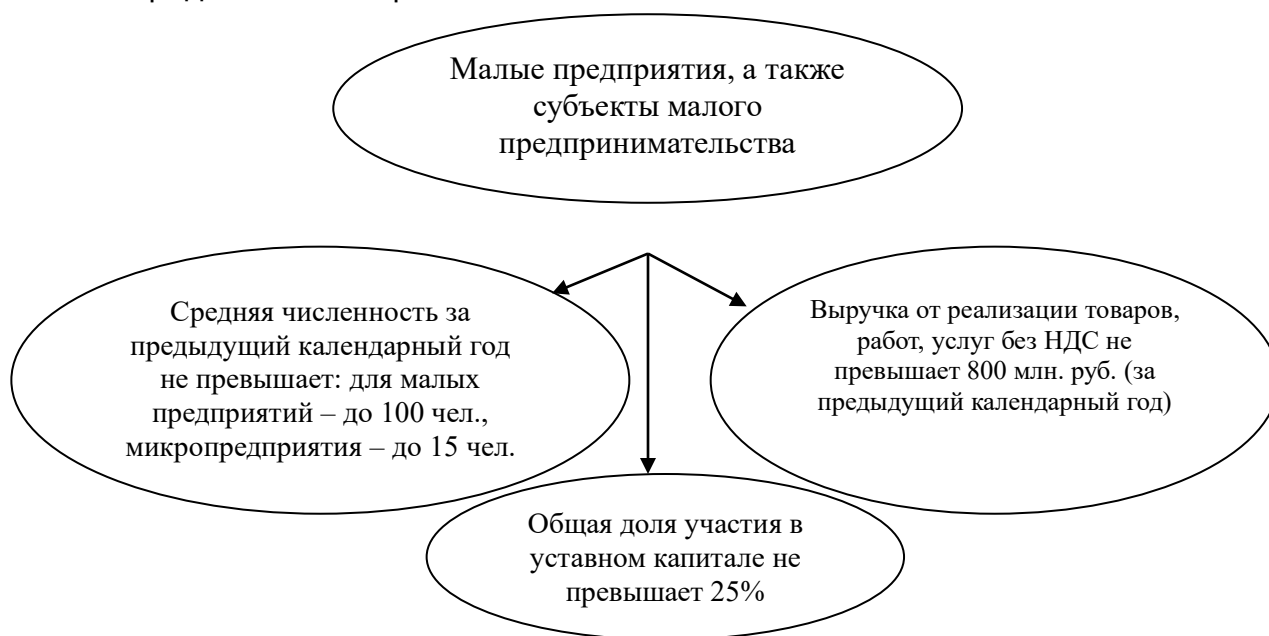


Рисунок 2.3.1. Критерии малого предприятия

Источник: составлено на основе Федерального Закона № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации»

⁶¹ Там же.

⁶² Там же.

Обобщая рассмотренные подходы, считаем, что малый бизнес – это совокупность особых социально-производственных отношений относительно получения прибыли в рамках развития как национальной, так и региональной экономики. Используя комплексный подход, акцентируем внимание на том, что в научной литературе термин «малый бизнес» употребляется чаще, чем «малое предпринимательство», стоит отметить, что данные понятия отождествляются, их отличия состоят в том, что «малое предпринимательство» – это юридический термин, поскольку чаще всего употребляется в нормативных актах, а «малый бизнес» – экономический.

Таким образом, проведенный анализ свидетельствует, о том, что используемые в литературе дефиниции «малое предпринимательство» и «малый бизнес» отождествляются. Акцентируя внимание на содержательных характеристиках малого бизнеса необходимо отметить, что малое предпринимательство играет важную роль в развитии рыночной экономики.

Однако по нашему мнению обобщая данные подходы, считаем, что в современной России становление малого предпринимательства является необходимым условием решения важных и сложных социально-экономических проблем государства в целом, посредством привлечения в предпринимательскую сферу незанятое население, тем самым создав дополнительные рабочие места; стимулирование развития малого бизнеса путем переориентации кредитной и налоговой политики; а также переход малого предпринимательства к инновационному типу экономического развития.

В рамках современной экономической науки активно исследуется малое предпринимательство, обладая рядом отличительных особенностей, среди которых можно выделить:

- высокий уровень диверсификации малых предприятий – предприниматели вынуждены искать новые источники дохода, занимаясь различными видами деятельности из-за нестабильности экономики;
- стремление к максимальной самостоятельности;
- высокая доля «теневого» сектора;
- низкий технологический и управленческий уровень деятельности.

Учитывая особенности развития и улучшения положения малого предпринимательства в Российской Федерации, необходимо принимать во внимание, что данное развитие сопряжено с некоторыми проблемами, которые вызваны кризисными явлениями в российской экономике.

Развивая данный подход, определим наиболее актуальные проблемы в настоящее время:

- рост тарифов, подорожание топлива и энергии, повлекло за собой;
- увеличение доли переменных издержек в структуре себестоимости;
- высокая налоговая и финансовая нагрузки, которые обеспечивают обремененность непрофильным активам;
- неэффективные организационные и управленческие структуры влекут за собой высокие управленческие расходы;
- ограниченность финансовых средств – во многих случаях малый бизнес не может существовать без привлечений инвестиций, поэтому испытываю различного рода трудности в привлечении заемных источников финансирования;
- высокая арендная плата;
- реализация механизма неэффективного использования стратегического планирования и прогнозирования;
- неустойчивость структуры рынка;
- коррупция в органах власти;
- затруднение малого бизнеса в сборе информации о потенциальных партнерах, поскольку институты предоставления информации недостаточно развиты и др.

Проблема развития и создания малых предприятий имеет особое значение для отечественной экономики, поскольку в развитых странах малые предприятия обеспечивают производство существенной части ВВП.

Для России привлекательными особенностями малого бизнеса являются:

- способность быстро приспосабливаться к изменяющемуся спросу и реагировать на нужды рынка;
- оперативно использовать результаты научно-технических достижений;
- небольшие сроки окупаемости направляемых инвестиций,

- создание новых рабочих мест и др.

Однако следует отметить, что на современном этапе развития малый бизнес в рыночной экономике – ведущий сектор, определяющий темпы экономического роста, структуру и качество валового национального продукта, а также является необходимым условием решения социально-экономических проблем государства в целом, посредством перехода малого предпринимательства к инновационному типу экономического развития.

Подводя итоги исследования теоретических подходов к пониманию малого предпринимательства, его функционирования и роли в общей структуре национального хозяйства, можно сказать, что оно представляет собой весьма сложное, многомерное явление общественной жизни, имеет определенный социальный, экономический, психологический, правовой контекст и играет важную роль в становлении рыночных отношений и развитии национального хозяйства.

Именно этот аспект определил необходимость развития малого предпринимательства через механизмы межсекторного взаимодействия.

Так, в настоящее время межсекторное взаимодействие чаще всего отечественными учеными рассматривается как инструмент социального партнерства, в рамках которого могут быть решены наиболее важные аспекты общества. Необходимо отметить, что первыми в вышесказанном контексте межсекторное взаимодействие стали исследовать Городецкий И.Е., Коновалова Л.М., Кутейников А.Е., Ларионова Л.И., Либоракина М., Перегудов С.П., Редюхин В.И., Флямер М., Цветкова Г.С., Якимец В.М.

В середине XX века в некоторых европейских странах получило свое развитие социальное партнерство как механизм регулирования взаимоотношений. На современном этапе наиболее развитая система сформировалась в Германии, Австрии, Швеции⁶³. Американские известные ученые Беккер Т., Минцер Я., Шульц Т. рассматривали социально-экономические аспекты формирования «человеческого капитала» в рамках межсекторного взаимодействия на основе социального партнерства⁶⁴.

⁶³ Васютин, Ю.С. Социальное партнерство: роль и место институтов гражданского общества в межсекторном взаимодействии / Ю.С. Васютин, Н.Н. Стеблецова // Социально-экономическое развитие регионов России : реалии современности, тенденции, перспективы (посвящается 70-летию колледжа Западного филиала РАНХиГС) материалы I Международной научно-практической конференции. — 2016. — С. 88-91.

⁶⁴ Ларионова, Н.И. Институциональная экономика: межсекторное взаимодействие на принципах социального партнерства / Н.И. Ларионова, Г.С. Цветкова // Регионоведение. — 2005. — № 56. — С. 108—115.

В отечественной науке понятие «межсекторное партнерство» было сформировано во второй половине 1990-х гг. в связи с необходимостью его отделения от применяющегося уже в течение нескольких лет термина «социальное партнерство»⁶⁵.

Так, известный российский ученый Якимец В.Н. под межсекторным партнерством понимает: «конструктивное, целенаправленное, выгодное участникам и населению взаимодействие государственного, коммерческого и некоммерческого секторов общества (или двух секторов) при решении социальных задач, обеспечивающее синергетический эффект от сложения потенциалов и ресурсов каждой из сторон взаимодействия»⁶⁶.

Что же касается представителей бизнес-структур, тот необходимо отметить, что межсекторное партнерство определяется как «союз нескольких организаций из двух и более секторов, которые соглашаются вести совместную работу для реализации проекта, направленного на обеспечение устойчивого развития. Партнеры соглашаются в равной мере разделить риски и достижения, регулярно анализировать результаты и при необходимости пересматривать условия партнерства»⁶⁷.

Считаем, что межсекторное партнерство следует рассматривать как вид межсекторного взаимодействия, а именно идентичными могут быть только понятия «межсекторное взаимодействие на основе партнерства» и «межсекторное партнерство», а понятию «межсекторное взаимодействие» следует придавать более широкое значение.

Таким образом, важно отметить, для того чтобы соблюдать партнерские основы исследуемого взаимодействия должны быть выполнены, определённые условия: равное распределение рисков проекта; равное финансовое или имущественное участие в проекте; равное получение прибыли, если партнерство подразумевает возможность её существования.

К форме межсекторного взаимодействия малого бизнеса и публичной власти относиться муниципально-частное партнерство.

⁶⁵ Вахтина, А.О. Межсекторное социальное партнерство: зарубежный опыт для России / А.О. Вахтина // Проблемы развития предприятий: теория и практика Материалы 13-й Международной научно-практической конференции. Ответственный редактор С.И. Ашмарина. — 2014. — С. 271—276.

⁶⁶ Якимец, В.Н. Перспективы и ограничения межсекторного социального партнерства / В.Н. Якимец // Социальное партнерство. Российский опыт. Год 2000. — СПб., 2001. — С. 28—29.

⁶⁷ Социальное измерение в бизнесе: международный форум лидеров бизнеса под эгидой принца Уэльского. Как корпоративное гражданство в России может быть выгодно бизнесу и обществу. — М. : Красная площадь, 2001. — 25 с.

Малый бизнес как участник реализации проектов муниципально-частного партнерства

Внешняя среда осуществления предпринимательской деятельности с теоретической точки зрения представляет собой окружение предприятия, с которой оно находится в определенных связях. По мнению Анюшева Ю.Б. «одной из актуальных тенденций развития взаимодействия субъектов малого предпринимательства, в современных российских условиях является активизация взаимодействия с институтами власти различных уровней.

С институциональной точки зрения в структуре взаимодействия бизнеса с органами местного самоуправления можно выделить следующие его составляющие:

- экономическое взаимодействие (решение встречных интересов власти и субъектов предпринимательства в процессе развития экономической системы);
- финансовое взаимодействие (реализация различных программ по финансовой поддержке отдельных отраслей и субъектов предпринимательства в стране);
- нормативно-правовое взаимодействие (осуществляется в контексте модернизации нормативно-правовой базы, регулирующей отдельные аспекты предпринимательской деятельности в стране);
- социальное взаимодействие;
- партнерское взаимодействие (более «тесный» контакт властных и предпринимательских структур для решения комплексных задач, реализуется посредством организации взаимодействия в особых формах, таких как муниципально-частное партнерство)⁶⁸.

На федеральном уровне единое правовое поле было сформировано относительно недавно в рамках, которого бизнес-структуры, в том числе малый бизнес, могут осуществлять взаимодействие с органами власти, выступая в качестве партнеров. Так, в июле 2015 года был принят федеральный закон РФ № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении измене-

⁶⁸ Анюшев, Ю.Б. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития малого предпринимательства / Ю.Б. Анюшев // Финансы. Экономика. Стратегия. — 2010. — № 11. — С. 14 — 18.

ний в отдельные законодательные акты Российской Федерации»⁶⁹, который вступил в силу 1 января 2016 года.

С позиции концептуальных основ исследуемого взаимодействия, данный закон имеет особое значение. В его рамках определено понятийное пространство большинства соответствующих терминов: государственно-частное партнерство, муниципально-частное партнерство, публичный партнер, частный партнер, финансирующее лицо, прямое соглашение, совместный конкурс, уполномоченный орган и т.д.

Кроме того в приведенном нормативном акте определены принципы упомянутого партнерства, элементы соглашения о нём, возможные объекты соглашения и т.д.

В соответствии с 224-ФЗ субъекты малого бизнеса могут участвовать в проектах как государственно-частного, так и муниципально-частного партнерства. При этом последний вид партнерства, как правило, предполагает реализацию менее крупных проектов, требующих меньших объемов инвестиций со стороны частного партнера, что делает участие в них структур малого бизнеса более реалистичным.

В современных трудах отечественных ученых, которые исследуют различные подходы муниципально-частного партнерства, определение данной дефиниции встречается крайне редко.

Шевченко Е.А. в своих трудах определяет партнерства как «взаимовыгодное сотрудничество органов местного самоуправления с российскими или иностранными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, объединениями юридических лиц, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений, в том числе концессионных»⁷⁰.

Елесина М.В. предлагает более широкую трактовку рассматриваемой категории, выделяя определенные его аспекты и, отмечая, что «под данным партнерством следует понимать как форму контрактного соглашения между органами власти и субъектами предпринимательства, предусматривающего активное использование технических, финансовых и управленческих

⁶⁹ Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://constitution.ru/> (дата обращения: 11.10.2019)

⁷⁰ Шевченко, Е.А. Муниципально-частное партнерство как механизм обеспечения экономического развития муниципальных образований / Е.А. Шевченко // Вестник АПК Ставрополя. — 2012. — № 4 (8). — С. 96—99.

ресурсов частного сектора для достижения задач, поставленных муниципалитетами»⁷¹.

Развивая данный подход, Харитонов В.С. выделяет партнерство «как инструмент финансового обеспечения инвестиционной политики муниципального образования»⁷².

Считаем, что подобные определения имеют право на свое существование, однако по нашему мнению требуют некоторого уточнения в соответствии с вышеприведенным законом, согласно которому «муниципально-частное партнерство – это юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества»⁷³.

В этой связи для равноправных участников проектов, которые взаимодействуют на принципах партнерства в рамках рассматриваемых проектов, могут быть даны следующие определения:

«Публичный партнер – муниципальное образование, от имени которого выступает глава муниципального образования или иной уполномоченный орган местного самоуправления в соответствии с уставом муниципального образования.

Частный партнер – российское юридическое лицо, с которым в соответствии с настоящим Федеральным законом заключено соглашение»⁷⁴.

В проектах государственно-частного партнерства в роли публичного партнера выступает Российская Федерация или субъект Российской Федерации. В остальном механизмы практически аналогичны.

⁷¹ Елесина, М.В. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития муниципалитетов / М.В. Елесина // Вестник современной науки. — 2015. — № 1 (1). — С. 61—64.

⁷² Харитонов, В.С. Муниципально-частное партнерство в финансировании инвестиционных проектов / В.С. Харитонов // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. — 2015. — № 10-2. — С. 54—56.

⁷³ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собр. законодательства РФ — 2015. — № 29 (часть I). — Ст. 4350.

⁷⁴ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собр. законодательства РФ — 2015. — № 29 (часть I). — Ст. 4350.

Каждая из сторон партнерства вносит свой вклад в проект, который, по мнению Харитонов В.С., со стороны бизнеса заключается в предоставлении финансовых ресурсов, профессионального опыта ведения проектного управления. Кроме того, автор отмечает, что субъекты бизнеса более гибки и оперативны в принятии решений, способны к новаторству, налаживанию коммуникативных связей с поставщиками и подрядчиками, что, несомненно, будет способствовать более эффективной реализации проектов⁷⁵.

«В качестве субъектов малого предпринимательства, являющихся потенциальными партнерами власти в процессе реализации значимых для муниципального образования проектов, можно назвать:

- малые предприятия сфер деятельности, развитых в слабой степени на территории муниципального образования (например, определенные виды услуг);
- малые предприятия сфер деятельности, представляющих интерес для развития экономики территории (туризм, народные промыслы, сельское хозяйство, инновации и др.);
- малые предприятия, сфера деятельности которых решает определенные социальные проблемы на территории муниципального образования (занятость лиц с ограниченными возможностями, решение проблемы безработицы и др.)»⁷⁶.

Выступая в качестве частного партнера, субъекты малого предпринимательства не могут быть участниками проектов муниципально-частного партнерства в случае, если они относятся к одной из приведенных далее категорий юридических лиц (в том числе их дочерние хозяйственные общества):

- 1) хозяйственные товарищества и общества, хозяйственные партнерства, находящиеся под контролем Российской Федерации, субъекта Российской Федерации или муниципального образования;
- 2) дочерние хозяйственные общества, находящиеся под контролем:
 - государственных и муниципальных унитарных предприятий;
 - государственных и муниципальных учреждений;

⁷⁵ Харитонов, В.С. Муниципально-частное партнерство в финансировании инвестиционных проектов / В.С. Харитонов // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. — 2015. — № 10-2. — С. 54—56.

⁷⁶ Аношев, Ю.Б. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития малого предпринимательства / Ю.Б. Аношев // Финансы. Экономика. Стратегия. — 2010. — № 11. — С. 14—18.

– публично-правовых компаний и иных создаваемых Россией на основании федеральных законов юридических лиц;

– хозяйственных товариществ и обществ, хозяйственных партнерств, находящиеся под контролем России, субъекта РФ или муниципального образования.

Для систематизации представлений о муниципально-частном партнерстве, реализуемом в рамках проектного подхода, может быть использована классификация проектов муниципально-частного партнерства по различным основаниям, представленная в таблице 2.3.1.

Таблица 2.3.1

Классификация проектов муниципально-частного партнерства

Классификация	Деление по основанию	Особенности
1	2	3
По методу и сроку определения частного партнера	Конкурсный отбор	До реализации основной фазы проекта по решению уполномоченного органа В период реализации основной фазы проекта в соответствии с требованиями, установленными ч.15 ст.13 гл.3 №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
	Без проведения конкурсного отбора	До реализации основной фазы проекта, если по причинам, перечисленным в ст.19 гл.5 №224-ФЗ допускается заключение соглашения с партнером без конкурса В период реализации основной фазы проекта, если частным партнером были нарушены условия соглашения или есть другие веские причины, предусмотренные №224-ФЗ, а новый партнер соответствует всем требованиям к частным партнерам
	Публичный партнер	
По инициатору проекта	Частный партнер	
По сфере реализации проекта	Частные автомобильные дороги или участки частных автомобильных дорог, мосты, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты*, элементы обустройства автомобильных дорог, объекты, предназначенные для взимания платы**, объекты дорожного сервиса***	* Объекты, используемые при капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог ** В том числе пункты взимания платы *** Здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования
По сфере реа-	Транспорт общего пользования, за исключением метро-	Железнодорожный, воздушный, морской, автомобильный, речной транспорт, обеспе-

Классификация	Деление по основанию	Особенности
Классификация проекта	политена	считающийся перевозки пассажиров и грузов и предоставление услуг транспортной экспедиции на основе уставов и кодексов соответствующих видов транспорта и иных федеральных законов и правовых актов Российской Федерации
	Объекты железнодорожного транспорта	железнодорожный транспорт общего пользования, железнодорожный транспорт не общего пользования, а также технологический железнодорожный транспорт организаций, предназначенный для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций
	Объекты трубопроводного транспорта	газопроводы, нефтепроводы, гидравлический транспорт, пневматический транспорт
	Морские порты, речные порты, объекты их инфраструктур*, портовые гидротехнические сооружения (за исключением объектов инфраструктуры морского порта, которые могут находиться в федеральной собственности, не подлежат отчуждению в частную собственность) **	* В том числе искусственные земельные участки **Инженерно-технические сооружения, расположенные на территории и (или) акватории порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, стоянки и обслуживания судов, грузопереработки и обслуживания пассажиров
	Морские суда и речные суда, суда смешанного (река - море) плавания, а также суда, осуществляющие ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромные переправы, плавучие и сухие доки*	* За исключением объектов, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации находятся в государственной собственности, не подлежат отчуждению в частную собственность
	Воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства	За исключением объектов, отнесенных к имуществу государственной авиации или к единой системе организации воздушного движения
По сфере реализации проекта	Объекты по производству, передаче и распределению электрической энергии	Производство и передача электроэнергии от генерирующих объектов к центрам распределения, а также распределение электроэнергии до потребителя
	Гидротехнические сооружения, стационарные и (или) плавучие платформы, искусственные острова	Плотины (дамбы, перемычки, запруды и др.), водозаборные и водосборные сооружения (шлюзы)
	Подводные и подземные технические сооружения, переходы, линии связи и коммуникации, иные линейные объ-	Объекты, создаваемые под водой, под земной поверхностью, в массивах горных пород

Классификация	Деление по основанию	Особенности
	екты связи и коммуникации	
	Объекты здравоохранения	В том числе объекты, предназначенные для санаторно-курортного лечения и иной деятельности в сфере здравоохранения
	Объекты образования, культуры, спорта, объекты, используемые для организации отдыха граждан и туризма, иные объекты социального обслуживания населения	
	Объекты, на которых осуществляются обработка, утилизация, обезвреживание, размещение твердых коммунальных отходов	Полигон, шламохранилище, в том числе шламовый амбар, хвостохранилище, отвал горных пород и другое
	Объекты благоустройства территорий, в том числе для их освещения	
	Мелиоративные системы и объекты их инженерной инфраструктуры, за исключением государственных мелиоративных систем	
	Объекты производства, переработки сельхозпродукции	
	Объекты охотничьей инфраструктуры	
	Имущественные комплексы в сфере промышленности	
По форме дохода публично-го партнера	Определенные в твердой сумме платежи, вносимые периодически или одновременно в местный бюджет	Плата частного партнера может быть установлена в одной форме или нескольких формах
	Установленная доля продукции или доля доходов, полученных частным партнером в результате осуществления деятельности, предусмотренной соглашением	
	Передача публичному партнеру в собственность имущества, находящегося в собственности частного партнера	
По причине прекращения соглашения	По истечении срока действия	
	По соглашению сторон	
	В случае досрочного расторжения по решению суда	При условии компенсации осуществленных в соответствии с соглашением затрат частного партнера, которая уменьшена на сумму убытков, причиненных публичному партнеру и третьим лицам
	По иным основаниям, предусмотренным соглашением	

Источник: составлено авторами

Кроме сторон соглашения (публичного и частного партнера) в рассматриваемых проектах обязательное участие принимает глава муниципального образования, а также уполномоченный орган регионального уровня и уполномоченный орган муниципального уровня.

Глава муниципального образования является обязательным участником проектов, даже в том случае, если он не выступает от лица публичного партнера, так как он принимает решение о реализации конкретного проек-

та на соответствующей территории. Кроме этого к полномочиям Главы в рассматриваемом контексте относится: определение в соответствии с уставом муниципального образования уполномоченного органа (муниципальный уровень); направление в уполномоченный орган (региональный уровень) документации проекта муниципально-частного партнерства для проведения оценки его эффективности и определения его сравнительного преимущества.

Полномочия уполномоченного органа регионального уровня в проектах муниципально-частного партнерства будут раскрыты в рамках разграничения основных действий участников проектов муниципально-частного партнерства.

Полномочия уполномоченного органа муниципального уровня заключаются в следующем: «обеспечение координации деятельности органов местного самоуправления при реализации проекта муниципально-частного партнерства; согласование публичному партнеру конкурсной документации для проведения конкурсов на право заключения соглашения о муниципально-частном партнерстве; осуществление мониторинга реализации соглашения о муниципально-частном партнерстве; содействие в защите прав и законных интересов публичных партнеров и частных партнеров в процессе реализации соглашения о муниципально-частном партнерстве; ведение реестра заключенных соглашений о муниципально-частном партнерстве; обеспечение открытости и доступности информации о соглашении, о муниципально-частном партнерстве; представление в уполномоченный орган (региональный уровень) результатов мониторинга реализации соглашения о муниципально-частном партнерстве; осуществление иных полномочий, предусмотренных федеральным законом № 224-ФЗ, другими федеральными законами, законами и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, уставами муниципальных образований и муниципальными правовыми актами»⁷⁷.

Принимая во внимание вышесказанное, необходимо отметить, что в федеральном законе не дано четкого разграничения в определении уполномоченного органа, как обязательного участника проектов, который выступает в качестве консультационно-экспертной структуры на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

⁷⁷ Леонтьев, С.Е. Комментарий к Федеральному закону от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document/11900234/paragraph/15501:2> (дата обращения: 03.09.2019)

Учитывая данные особенности термин «уполномоченный орган» в рассматриваемом нормативном акте употреблен в различных значениях, как обозначенный ранее обязательный участник проектов и как возможный субъект, выступающий от лица публичного партнера.

К необязательным участникам проектов относится «финансирующее лицо – юридическое лицо либо действующее без образования юридического лица по договору о совместной деятельности объединение двух и более юридических лиц, предоставляющие заемные средства частному партнеру для реализации соглашения на условиях возвратности, платности, срочности»⁷⁸

Субъект малого предпринимательства, который участвует в проектах муниципально-частного партнерства в качестве частного партнера, может являться их инициатором, то есть вправе обеспечить разработку предложения о реализации проекта и направить предложение о реализации проекта публичному партнеру. При этом субъект малого предпринимательства, обеспечивший разработку предложения о реализации проекта, одновременно с направлением такого предложения публичному партнеру предоставляет ему выданную банком или иной кредитной организацией независимую гарантию (банковскую гарантию) в объеме не менее чем пять процентов объема прогнозируемого финансирования проекта.

До направления указанного предложения публичному партнеру между субъектом малого бизнеса и публичным партнером допускается проведение предварительных переговоров, связанных с разработкой предложения о реализации проекта, в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на осуществление государственной политики в области инвестиционной деятельности.

В настоящее время порядок проведения данных переговоров регламентируется Приказом Минэкономразвития России от 20.11.2015 № 864 «Об утверждении порядка проведения предварительных переговоров, связанных с разработкой предложения о реализации проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства, между публичным партнером и инициатором проекта».

Предложение, разрабатываемое субъектом малого предпринимательства о реализации проекта должно содержать:

⁷⁸ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собр. законодательства РФ — 2015. — № 29 (часть I). — Ст. 4350.

- 1) описание проекта и обоснование его актуальности;
- 2) цели и задачи реализации проекта, определяемые с учетом целей и задач, которые предусмотрены документами стратегического планирования муниципального образования (стратегия развития, муниципальные программы и прочее в соответствии с 172-ФЗ);
- 3) сведения о публичном партнере;
- 4) проект соглашения, включающий в себя существенные условия, предусмотренные статьей 12 Федерального закона № 224, и иные не противоречащие законодательству Российской Федерации условия;
- 5) срок реализации проекта или порядок определения такого срока;
- 6) оценку возможности получения сторонами соглашения дохода от реализации проекта;
- 7) прогнозируемый объем финансирования проекта, в том числе прогнозируемый объем финансирования проекта за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, и объем частного финансирования, в том числе необходимый объем собственных средств частного партнера и (или) необходимый объем заемного финансирования, а также планируемый срок погашения кредитов и займов в случае, если предусматривается заемное финансирование;
- 8) описание рисков (при их наличии), связанных с реализацией проекта;
- 9) сведения об эффективности проекта и обоснование его сравнительного преимущества.

Сведения, которые несут дополнительный характер, могут быть включены в предложение, если это потребует правовой акт, принимаемый Правительством Российской Федерации.

Предложение субъекта малого бизнеса должно быть рассмотрено в срок, не превышающий 90 дней со дня его поступления. По предложению должно быть принято одно из следующих решений: о направлении предложения о реализации проекта на рассмотрение в уполномоченный орган в целях оценки эффективности и определения его сравнительного преимущества; о невозможности реализации проекта.

Укрупненно, алгоритм взаимодействия участников муниципально-частного партнерства представлен на рис. 2.3.2.

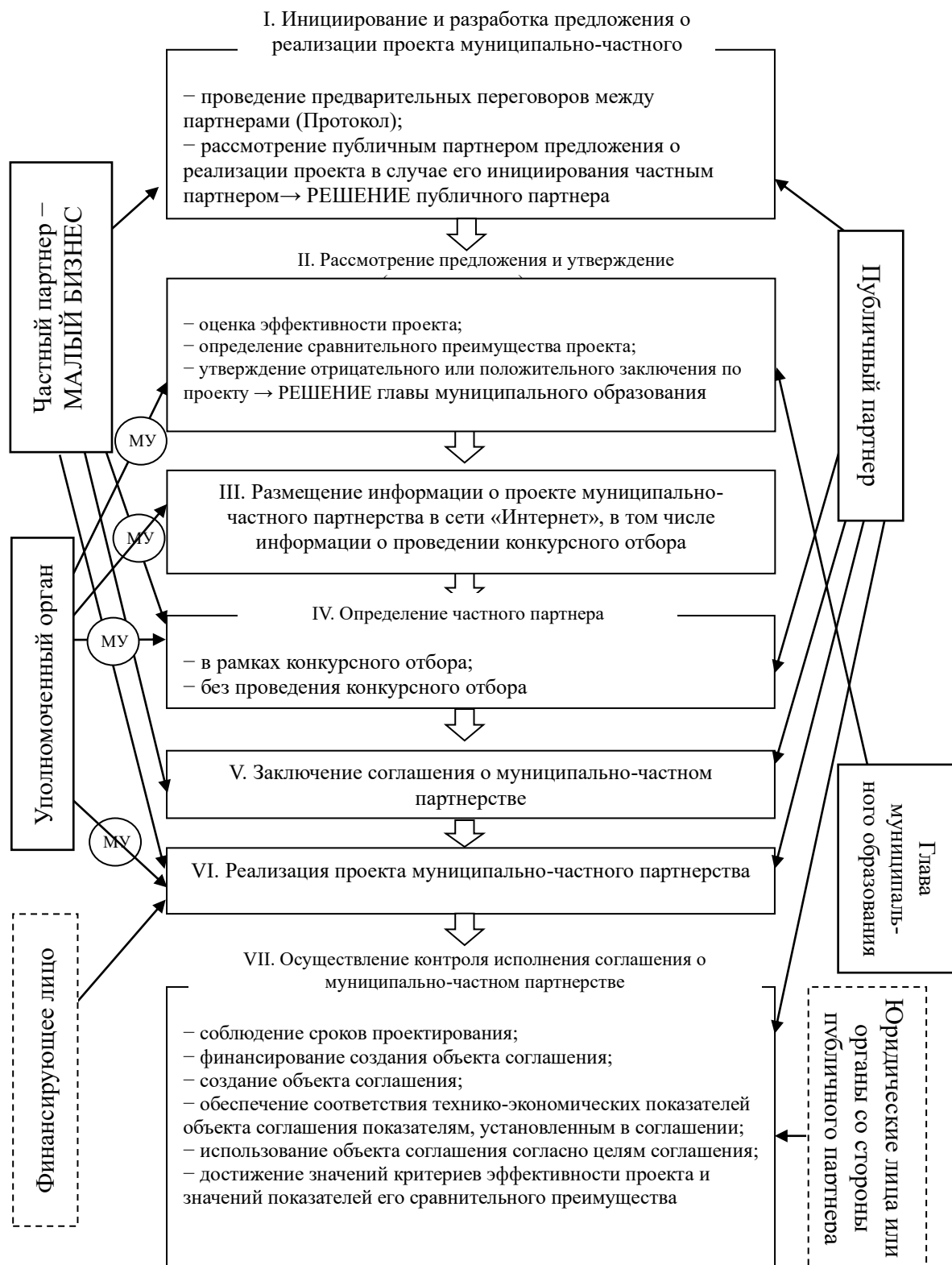


Рисунок 2.3.2. Алгоритм взаимодействия участников муниципально-частного партнерства

Источник: составлено на основе Федерального Закона № 224-ФЗ «О государственном-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Основные функции участников проектов муниципально-частного партнерства в рамках сформированного алгоритма разграничены на изображении, представленном на рис. 2.3.3.

I Этап			
Уполномоченный орган поселения	Глава поселения	Частный партнер	Уполномоченный орган субъекта РФ
- Обеспечивает открытость и доступность информации соглашений о МЧП	- Получает от ЧП предложение о реализации и банковскую гарантию - Принимает решение об изменении предложения - Принимает решение о направлении предложения в уполномоченный орган субъекта РФ - Направляет предложение о реализации проекта в уполномоченный орган субъекта РФ - Размещает на сайте ПП предложение о реализации проекта и сопутствующую документацию	- Разрабатывает предложение о реализации проекта - Направляет предложение главе поселения с приложением банковской гарантии - Проводит предварительные переговоры с главой поселения	- Рассматривает и изменяет предложение о реализации проекта - Оценивает эффективность проекта, определяет сравнительное преимущество - Размещает на официальном сайте предложение о реализации проекта и сопутствующую документацию
II Этап			
	Получает положительное заключение уполномоченного органа субъекта		- Размещает на официальном сайте заключение, предложение о реализации проекта и сопутствующую документацию - Направляет положительное заключение главе поселения
III Этап			
- Согласовывает главе поселения (публичному партнеру) конкурсную документацию	- Принимает решение о реализации проекта - Размещает решение на сайте ПП и официальном сайте РФ для проведения торгов - Обеспечивает организацию и проведение конкурса	- Участвует в конкурсе на право заключения соглашения о МЧП либо переходит на IV Этап	иные лица - Подают заявки на участие в конкурсе на право заключения соглашения о МЧП (с приложением банковской гарантии) - Участвуют в конкурсе
IV Этап			
- Ведет реестр заключенных соглашений о МЧП - Осуществляет мониторинг реализации соглашения о МЧП - Предоставляет в уполномоченный орган субъекта результаты мониторинга реализации соглашения	- Заключает соглашение о МЧП с частным партнером - Реализует условия соглашения - Осуществляет контроль исполнения соглашения	- Заключает соглашение о МЧП с главой поселения (публичным партнером) - Реализует условия соглашения	Финансирующее лицо - Заключает прямое соглашение с главой поселения (публичным партнером) и частным партнером

Глава поселения

- участник проекта МЧП

серый шрифт

- вероятное действие

черный шрифт

- обязательное действие

Рисунок 2.3.3. Разграничение функций участников проектов муниципально-частного партнерства

Источник: составлено на основе Федерального Закона № 224-ФЗ «О государственном-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

В рамках осуществления функции «реализация условий соглашения» частный партнер, которым в рассматриваемом контексте является субъект малого бизнеса, принимает финансовое участие в проектах муниципально-частного партнерства.

Концептуальные основы муниципально-частного партнерства позволяют субъектам малого бизнеса, участвующим в проектах, привлекать заемные средства у финансирующего лица.

«Финансирующее лицо – юридическое лицо либо действующее без образования юридического лица по договору о совместной деятельности объединение двух и более юридических лиц, предоставляющие заемные средства частному партнеру для реализации соглашения на условиях возвратности, платности, срочности»⁷⁹.

В указанном контексте в качестве финансирующего лица, в первую очередь, следует рассматривать такие финансовые институты как банки, факторинговые компании, а также прочие хозяйственные общества и товарищества.

Отметим, что концепция муниципально-частного партнерства не позволяет авторам утверждать, что региональные фонды содействия кредитованию малого и среднего предпринимательства не могут выступать в качестве финансирующего лица.

В этом случае процесс финансирования проектов муниципально-частного партнерства может быть представлен в виде взаимодействия, отображенного на рис. 2.3.4.

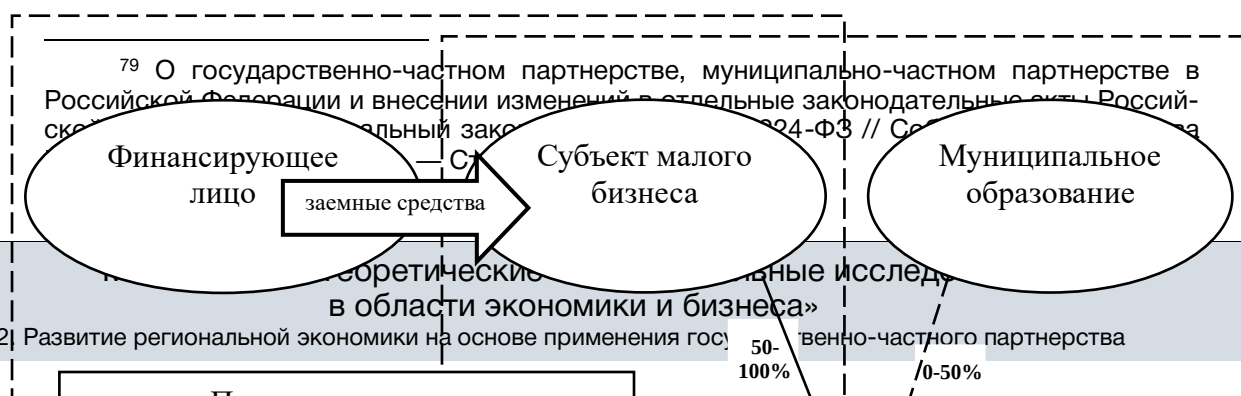


Рисунок 2.3.4. Финансирования проектов муниципально-частного партнерства с привлечением заемных средств

Источник: составлено на основе Федерального Закона № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

В случае привлечения заемных средств между публичным партнером, частным партнером (субъектом малого бизнеса) и финансирующим лицом или финансирующими лицами в целях регулирования условий и порядка их взаимодействия в течение срока реализации соглашения о муниципально-частном партнерстве подписывается гражданско-правовой договор, который в рамках 224-ФЗ именуется «Прямое соглашение».

Таким образом, малый бизнес может участвовать в проектах муниципально-частного партнерства, как на условиях полного их финансирования, так и софинансирования, что также отражено в сформированных ранее моделях. При этом софинансирование проекта малым бизнесом не может быть менее 50% от общей стоимости проекта, что обусловлено не только нормами закона, но и состоянием современной экономики муниципальных образований.

Миронова С.М. в своих работах подчеркивает, что предоставление бюджетных инвестиций малому бизнесу в рамках муниципально-частного партнерства является одним из видов бюджетных ассигнований, который предусмотрен бюджетной классификацией, а осуществление бюджетных

инвестиций в объекты муниципальной собственности относится к бюджетным ассигнованиям на оказание муниципальных услуг⁸⁰.

В тоже время Горбачева И.А. отмечает, что обеспечение инновационного развития территорий невозможно только с помощью бюджетного финансирования, а деятельность органов местного самоуправления должна быть направлена на формирование благоприятного инвестиционного климата на территории для привлечения инвесторов и инвестиционной привлекательности⁸¹.

На современном этапе отсутствие благоприятного инвестиционного климата для реализации проектов муниципально-частного партнерства характерно для большинства территорий Российской Федерации. Правовое поле муниципально-частного партнерства допускает финансовое участие малого бизнеса не только в реализации проекта, но и на протяжении всего срока действия соглашения, подписываемого основными участниками исследуемого процесса. Так, соглашением о муниципально-частном партнерстве может быть предусмотрена плата, вносимая субъектом малого бизнеса, выступающим в роли частного партнера, публичному партнеру в период эксплуатации и/или технического обслуживания объекта соглашения.

Немногочисленный опыт реализации муниципально-частного партнерства в рамках нового законодательства показывает, что малый бизнес уже принимает участие в софинансировании проектов благоустройства территорий (мест отдыха) в Ставрополе, Стерлитамаке.

В тоже время Ларина Н.В. рассматривает муниципально-частное партнерство как фактор стимулирования товарного производства в малых формах хозяйствования⁸², а Аронов Г.З. допускает участие малого бизнеса в проектах в сфере физической культуры⁸³. Анюшев Ю.Б. считает, что муниципально-частное партнерство стоит рассматривать как инструмент развития малого предпринимательства в сфере жилищно-коммунального

⁸⁰ Миронова, С.М. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития муниципальных образований: финансово-правовые аспекты / С.М. Миронова // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. — 2015. — № 4. — С. 300—305.

⁸¹ Горбачёва И.А. Система бюджетного финансирования инвестиционной поддержки инновационных процессов в муниципальных образованиях / И.А. Горбачева // Фундаментальные исследования. — 2015. — № 5-3. — С. 603—608.

⁸² Ларина, Н.В. Муниципально-частное партнерство как фактор стимулирования товарного производства в малых формах хозяйствования [Текст]: / Н.В. Ларина // Сборник трудов Всероссийской молодежной научно-практической конференции. Национальный исследовательский Томский политехнический университет. — 2015. — С. 347—350.

⁸³ Аронов, Г.З. Муниципально-частное партнерство в сфере физической культуры / Г.З. Аронов // Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика. — 2012. — № 4. — С. 147—151.

хозяйства⁸⁴, в других отечественных работах малый бизнес рассматривается как партнер органов местного самоуправления в сфере развития аграрно-промышленного комплекса.

Роль малых форм хозяйствования для развития аграрно-промышленно комплекса страны выявлена в работах многих отечественных авторов. Ровенская Н.С. в своих статьях отмечает, что малые предприятия способны быстро реагировать на изменения спроса, изменять ассортимент продукции и перепрофилировать свое производство. Проведя анализ развития агробизнеса в Орловской области – сельскохозяйственном регионе Российской Федерации, автор выявил тенденцию роста удельного веса малых форм хозяйствования в общем объеме производства валовой продукции сельского хозяйства. При этом автор отмечает, что без поддержки властных структур, в том числе на условиях партнёрства, дальнейшее развитие весьма затруднительно в силу ограничения финансовых ресурсов, существующих административных барьеров⁸⁵.

Зарубежный положительный опыт привлечения малого бизнеса для финансирования проектов муниципально-частного партнерства свидетельствует о том, что, например, на территории Германии наибольший интерес у соответствующих частных партнёров вызывают проекты в сфере физической культуры и спорта. В Гамбурге на 2014 год было создано 78 спортивных сооружений в рамках рассматриваемого механизма, девять процентов из которых с участием малого предпринимательства⁸⁶.

Кроме финансирования или софинансирования создания проекта соглашением между партнерами может быть предусмотрено внесение платы частного партнера может как в течение всего срока эксплуатации и /или технического обслуживания объекта соглашения о муниципально-частном партнерстве, так и в течение отдельных периодов его эксплуатации и (или) технического обслуживания. Размер платы субъекта малого бизнеса, форма, порядок и сроки ее внесения устанавливаются соглашением.

⁸⁴ Анюшев, Ю.Б. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития малого предпринимательства / Ю.Б. Анюшев // Финансы. Экономика. Стратегия. — 2010. — № 11. — С. 14 —18.

⁸⁵ Ровенская, Н.С. Государственная поддержка малого бизнеса в сельском хозяйстве / Н.С. Ровенская, Т.Л. Мищенко // В сборнике: Поколение будущего : Взгляд молодых ученых — 2014. Сборник научных статей 3-й Международной молодежной научной конференции: в 2-х томах. Ответственный редактор Горохов А.А., 2014. — С. 193—195.

⁸⁶ Муниципально-частное партнерство как механизм решения муниципальных задач / под ред. Э. Маркварта // Сборник материалов. — Ростов-на-Дону. — 2014. — 176 с.

Упомянутая плата может быть установлена в одной форме или нескольких формах: определенных в твердой сумме платежей, вносимых периодически или единовременно в бюджет муниципального образования; установленной доли продукции или доли доходов, полученных субъектом малого бизнеса в результате осуществления деятельности, предусмотренной соглашением; передачи публичному партнеру в собственность имущества, находящегося в собственности субъекта малого бизнеса.

При этом соблюдение принципа партнерства подразумевает, что общий объем финансового участия малого бизнеса не будет превышать либо объем финансового участия в проекте публичного партнера, либо стоимостного выражения имущественного участия последнего.

Проблемы реализации проектов муниципально-частного партнерства с участием малого бизнеса

На современном этапе реализация муниципально-частного партнерства с участием малого бизнеса не получила широкого распространения не столько по причине проблем их финансирования, сколько по причине отсутствия институциональных основ для внедрения рассматриваемых проектов в муниципальную практику, которые являются фундаментом благоприятного инвестиционного климата территорий в обозначенной сфере.

По мнению Никитской Е.Ф. «благоприятный инвестиционный климат, понимается как совокупность свойств, обуславливающих способность объекта инвестирования обеспечивать высокую стабильную доходность, а также определяется уровнем риска, финансовой устойчивостью, зависящей от структуры капитала, его размещения и эффективного использования»⁸⁷.

По нашему мнению, отсутствие институциональных основ для взаимодействия бизнеса и власти на муниципальном уровне обусловлено недооценкой органами местного самоуправления значения соответствующих проектов с позиции инструментария социально-экономического развития территорий, в то время как в большинстве научных публикаций муниципально-частное партнерство рассматривается как инструмент развития территорий.

⁸⁷ Никитская, Е.Ф. Рейтинговая оценка инвестиционного климата и инвестиционной привлекательности: международный, национальный и региональный уровни / Е.Ф. Никитская // Актуальные проблемы социально-экономического и инновационного развития муниципальных образований. Сб. науч. тр. — М. : МЭСИ. — 2014. — С.66—74.

Данным аспектам посвящены научные работы многих исследователей, среди которых можно отметить труды Барбышевой Т.М., Буркова А., Гладун Т.Н., Елесиной М.В., Жалсановой Б.М., Поливаевой О.Г., Разгулиной Е.Д., Усковой Т.В., Харитоновой В.С., Шевченко Е.А., Шевченко О..

Неоднократно упомянутый федеральный закон в сфере муниципально-частного партнерства определил, что цели и задачи реализации проекта должны быть определены с учетом целей и задач, предусмотренные документами стратегического планирования муниципального образования.

Вместе с этим, следует учитывать, что социально-экономическое развитие муниципального образования в рамках партнерства органов местного самоуправления и бизнес-структур вполне достижимо и может быть оценено с учетом положительных эффектов для населения и территориального бюджета.

Например, для оценки социальной эффективности авторы предлагают учитывать такие социальные эффекты как: появление новых рабочих мест, увеличение среднего уровня заработной платы в муниципальном образовании, улучшение качества и доступности услуг, экологические эффекты и т.д.

Оценка эффективности партнерства для бюджета муниципального образования может быть произведена по следующей формуле:

$$БЭ = \sum_{i=1}^t \frac{D_{инв}^i + D_{экон}^i - РБ}{(1 + Sr)^i},$$

где $D_{инв}^i$ – доходы бюджета муниципального образования непосредственно от реализации проекта муниципально-частного партнерства за каждый год расчетного периода, тыс. руб.;

$D_{экон}^i$ – экономия средств с бюджета муниципального образования, которая может возникнуть в связи с реализацией проекта муниципально-частного партнерства за каждый год расчетного периода, тыс. руб.;

РБ – расходы бюджета муниципального бюджета на реализацию проекта муниципально-частного партнерства за каждый год расчетного периода, тыс. руб.

Оценка эффективности с позиции малого бизнеса может быть произведена по известным методикам простой и усложненной оценки коммерческой эффективности. При этом отметим, что в рамках расчетов должно

быть учтено стоимостное значение имущества передаваемого муниципалитетом в собственность малому бизнесу имущества в рамках соглашения.

Коммерческая, бюджетная и социальная эффективность проектов муниципально-частного партнерства, реализуемых в приоритетных направлениях развития муниципального образования, приводит к социально-экономическим изменениям, которые могут быть представлены в виде организационно-экономического механизма.

Механизм социально-экономического развития муниципальных образований в рамках рассматриваемого партнерства может быть представлен в виде схемы, которая отображена на рис. 2.3.5.

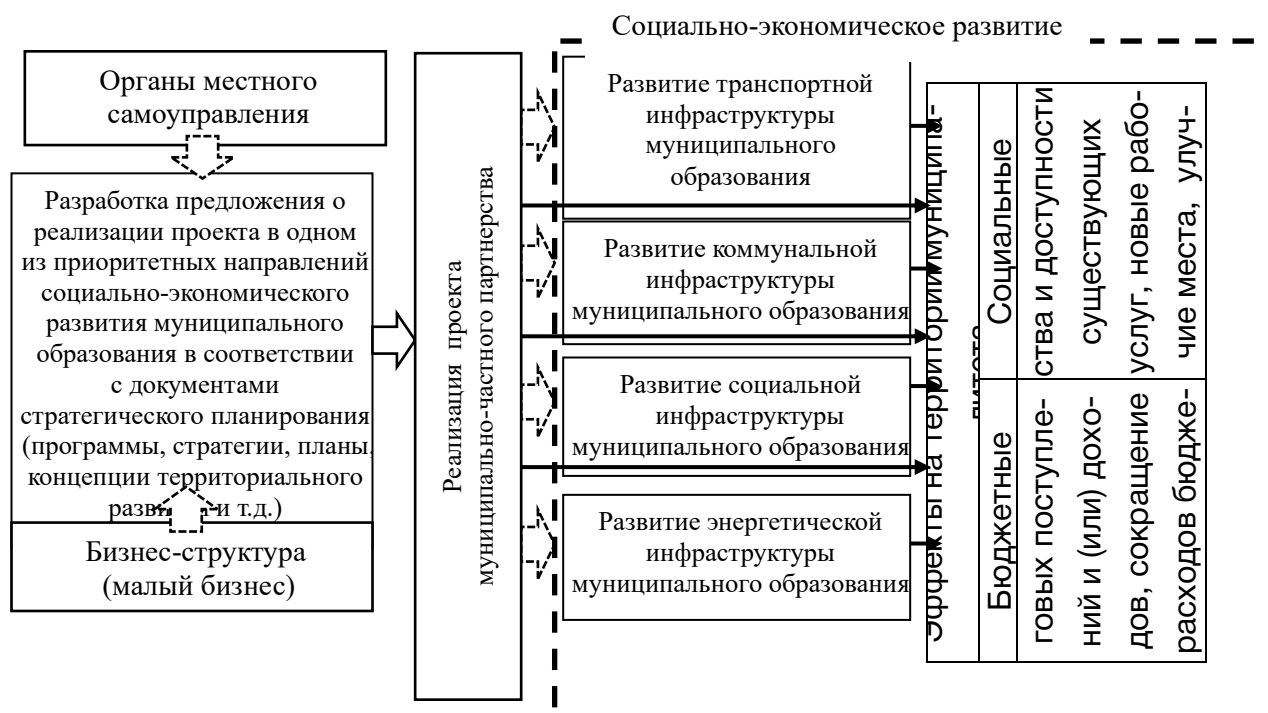


Рисунок 2.3.5. Механизм социально-экономического развития территорий в рамках партнерства со структурами малого бизнеса

Источник: составлено авторами

В настоящее время муниципальное правовое регулирование партнерства органов местного самоуправления и бизнес-структур в контексте социально-экономического развития муниципальных образований требует актуализации в следующих направлениях:

- 1) «на муниципальном уровне необходимо внесение изменений в уставы соответствующих образований, в сфере закрепления полномочий органов местного самоуправления;

2) требуют разработки или актуализации положения о муниципально-частном партнерстве в первую очередь в части используемой терминологии, описания алгоритма взаимодействия партнеров, а также порядка предоставления в «орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, определенный высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации проекта муниципально-частного партнерства для проведения оценки эффективности проекта и определения его сравнительного преимущества»⁸⁸.

На современном этапе положения о муниципально-частном партнерстве разработаны лишь в немногих муниципальных образованиях Российской Федерации. При этом данные положения не учитывают полномочия, которыми наделил органы местного самоуправления федеральный закон № 224 ФЗ, который предполагает обязательное участие в проектах от муниципального образования: публичного партнера, уполномоченного органа, главы муниципального образования.

Кроме того, в некоторых из положений концессионные соглашения рассмотрены в качестве основной формы муниципально-частного партнерства, что противоречит действующему законодательству. Принципиальное отличие концессии заключается в том, что в её рамках малому бизнесу может быть предоставлено право владения и пользования существующим объектом муниципальной собственности по договору за плату и на условиях возврата объекта через определенное время, достаточное для окупаемости инвестиций и получения прибыли.

Отмеченные формы участия органов местного самоуправления и источник полномочий для каждой из форм представлены на рис. 2.3.6.

⁸⁸ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собр. законодательства РФ — 2015. — № 29 (часть I). — Ст. 4350.

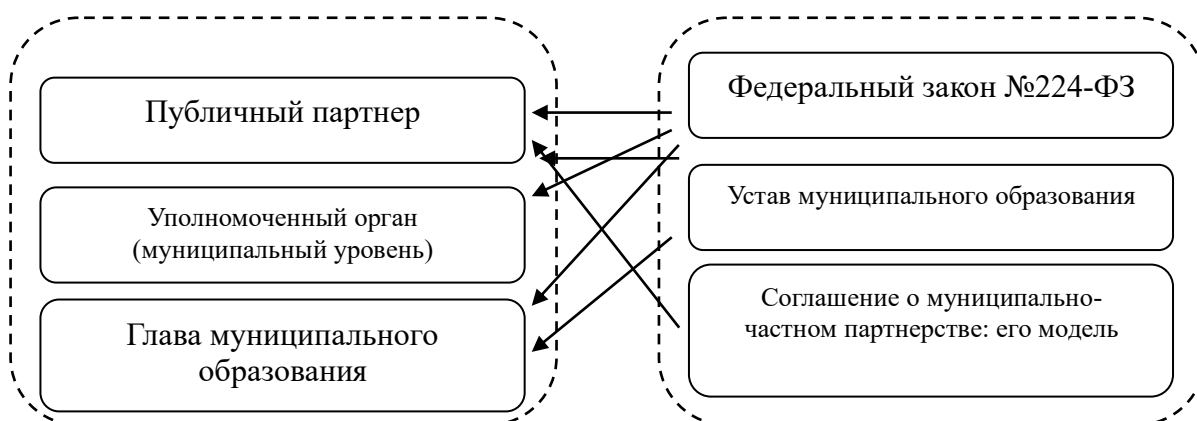


Рисунок 2.3.6. Источники полномочий органов местного самоуправления в проектах муниципально-частного партнерства

Источник: составлено авторами

В условиях отсутствия отмеченных институциональных основ в муниципальном образовании бизнес-структуры не смогут даже инициировать реализацию проектов партнерства с местными органами власти, что делает актуальным создание условий органами местного самоуправления для партнёрства с субъектами малого бизнеса в рамках этапов, представленных на рис. 2.3.7.

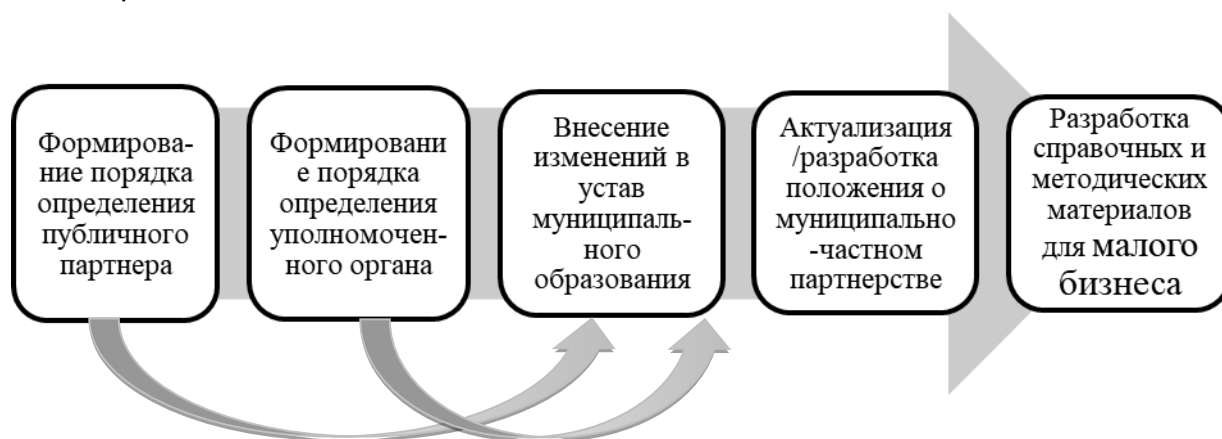


Рисунок 2.3.7. Основные этапы создания условий органами местного самоуправления для партнёрства с субъектами малого бизнеса в рамках проектного подхода

Источник: составлено авторами

Таким образом, органом местного самоуправления следует решить несколько правовых, экономических (неразрывность рыночных отношений между бизнесом и властью), управленческих (слабое знакомство муниципальных служащих с механизмами МЧП) проблем⁸⁹.

В условиях неготовности большинства муниципальных образований к партнерству с малым бизнесом, последним может быть предложена к использованию методика пригодности проекта для реализации на условиях муниципально-частного партнерства, которая позволит оценить целесообразность инициирования проекта на территории конкретного муниципального образования.

В основе методики, предложенной немецким консалтинговым обществом OST-EUROGmbH в рамках российско-германского проекта «Приватизация и совершенствование управления публичной собственностью в российских регионах», оценка различных факторов влияния на критерии, определяющие возможность реализации проекта»⁹⁰.

Матрица влияния, предложенная разработчиками, модернизированная с учетом действующего российского законодательства и возможного участия в проектах малого бизнеса представлена в таблице 2.3.3.

Кроме институциональных проблем процесс реализации проектов муниципально-частного партнерства осложнен препятствиями организационного характера.

Поддерживая научную позицию Елесиной М.В. отметим, что в настоящее время отсутствуют разработанные проекты муниципально-частного партнерства, которые малый бизнес смог бы модернизировать под параметры конкретного проекта. У малого бизнеса, как и на муниципальном уровне, наблюдается дефицит квалифицированных кадров, которые владеют навыками управления проектами⁹¹.

Таблица 2.3.3

⁸⁹ Вильчинская, О.В. Муниципально-частное партнерство: проблемы и перспективы развития / О.В. Вильчинская // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. — 2016. — № 38. — С. 65—69.

⁹⁰ Муниципально-частное партнерство как механизм решения муниципальных задач / под ред. Э. Маркварта // Сборник материалов. — Ростов-на-Дону. — 2014. — 176 с.

⁹¹ Елесина, М.В. Муниципально-частное партнерство как форма соглашения между органами власти и субъектами предпринимательства / М.В. Елесина // Вестник современной науки. — 2015. — № 1 (1). — С. 65—68.

Матрица влияния различных факторов на возможность реализации проекта муниципально-частного партнерства с участием малого бизнеса (основные элементы)

Фактор пригодности	Критерии пригодности				
	Имидж органов местного самоуправления	Управляемость в существующих условиях	Рыночная привлекательность	Возможность финансирования	«Рычаг» эффективности
Готовность к реализации на условиях долгосрочного партнёрства	+	-	0	-	-
Административные барьеры отсутствуют или невелики	+	-	0	-	-
Наличие политической воли	+	-	0	-	-
Правовые ограничения/ препятствия отсутствуют либо невелики	-	+	-	-	-
Администрация муниципального образования обладает знаниями и опытом, либо готова быстро освоить	+	-	-	-	-
Наличие необходимых ресурсов в администрации муниципального образования	+	-	-	-	-
Приемлемая организация проекта со стороны администрации муниципального образования	-	+	-	-	-
Наличие гарантий пользования/ сохранения	-	+	0	0	-
Гибкость в использовании объекта проекта	-	-	0	-	+
Управляемость проектным комплексом	-	+	-	-	-
Необходимость дальнейших инвестиций	+	-	-	-	-
Приемлемый объем инвестиций/ финансирования	-	-	0	+	+
Ситуация на финансовом рынке/ кредитные ставки	0	-	-	+	-
Возможность привлечения средств содействия (софинансирование)	0	-	0	+	-
Объем производственных услуг достаточен	-	-	0	0	+
Комбинирование услуг возможно	-	-	0	-	+
Сроки/ временной горизонт реальные	-	+	-	-	-
Диверсификация рисков возможна	0	-	-	0	+
Инновации возможны	0	-	0	-	+
Стимулы, сервис и мониторинг определены и реализуемы	0	-	-	0	+
Распространенность на рынке	-	-	+	0	-

+ фактор оказывает решающее влияние на оценку пригодности

- фактор не оказывает никакого влияния на критерии пригодности

0 фактор влияет на пригодность незначительно

Источник: Муниципально-частное партнерство как механизм решения муниципальных задач / под ред. Э. Маркварта // Сборник материалов. — Ростов-на-Дону. — 2014. — 176 с.

Отчасти обозначенную проблему можно решить в рамках профессиональной подготовки или переподготовки муниципальных служащих, после чего в муниципальном образовании должен быть создан экспертно-консультационный центр для информационно-организационной поддержки бизнес-структур в вопросах партнёрства.

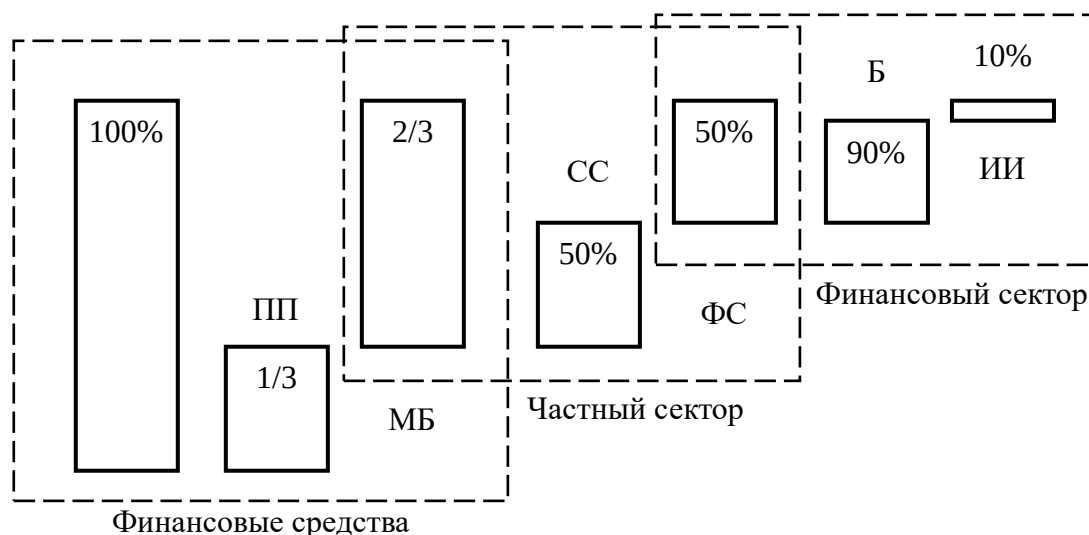
Проблемы финансирования проектов муниципально-частного партнерства со стороны частного партнера могут возникнуть в рамках трехстороннего взаимодействия малого бизнеса, финансирующего лица и органа местного самоуправления, которое закрепляется в рассмотренном ранее трехстороннем соглашении.

«Собственные затраты бизнеса при этом составляют до 70% стоимости проекта, заёмные средства от 20%, затраты муниципалитетов около 10%»⁹².

Маковеев С.В. конкретизирует структуру источников финансирования проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения более детально с некоторым отклонением от приведенных ранее данных, что отражено на рис. 2.3.8.⁹³.

⁹² Справочные материалы по проектам, реализуемым с привлечением средств инвестиционного фонда Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/201505222> (дата обращения: 05.03.2019).

⁹³ Маковеев, С.В. Специфика реализации проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения / С.В. Маковеев // Master'sJournal. — 2016. — № 1. — С. 368—375.



ПП – публичный партнер

МБ – малый бизнес

СС – собственные средства

ФС – финансовый сектор

Б – банки

ИИ – институциональные инвесторы

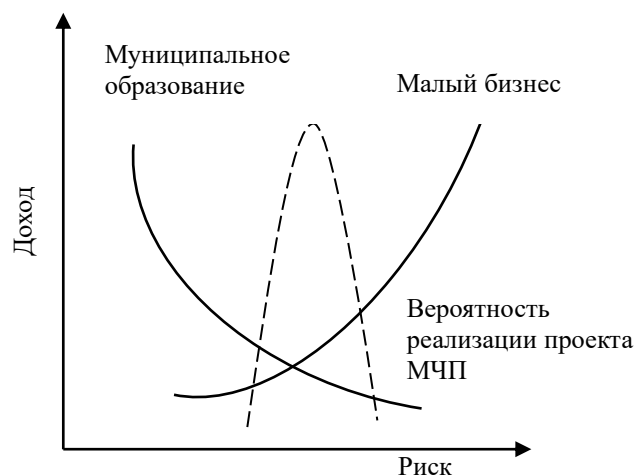
Рисунок 2.3.8 – Структура источников финансирования проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения

Источник: 50.Маковеев, С.В. Специфика реализации проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения / С.В. Маковеев // Master'sJournal. — 2016. — № 1. — С. 368—375.

При финансировании или софинансировании проектов малым бизнесом в рамках обозначенной структуры существует ряд характерных рисков, к которым предприниматели обозначенной формы более чувствительны, чем муниципалитет.

Прежде всего, это риск ликвидности: долгосрочные инфраструктурные проекты менее ликвидны. Вкладывая в долгосрочные проекты с привлечением заемных средств, субъекты малого предпринимательства полностью лишают себя возможности инвестирования в другие проекты, изменить инвестиционное решение также не представляется возможным.

Вероятность реализации проекта муниципально-частного партнерства в зависимости от распределения рисков между его участниками представлена на рис. 2.3.9.



МЧП – муниципально-частное партнерство

Рисунок 2.3.9 – График вероятности реализации проекта муниципально-частного бизнеса с участием малого бизнеса с учетом распределения рисков

Источник: составлено авторами на основе практического руководства для органов государственной власти Всемирного банка «ГЧП в инфраструктуре», 2010 год

Кроме того, учитывая тот факт, что объект соглашения в рамках муниципально-частного партнерства передаются в собственность с обременением частного партнёру, малому бизнесу стоит более внимательно подходить к оценке рисков расположения земельного участка.

«Риски расположения земельного участка связаны с доступностью и качеством местоположения инфраструктурного объекта, включая риски правового статуса, геологического и экологического состояния земельного участка»⁹⁴.

«Земельный участок, лесной участок, водный объект или часть водного объекта, участок недр на которых может быть расположен объект соглашения или которые могут быть необходимы для осуществления деятельности в рамках муниципально-частного партнерства, предоставляются частному партнеру в аренду без проведения торгов на срок, который устанавливается соглашением в соответствии с земельным, лесным, водным

⁹⁴ Муниципально-частное партнерство как механизм решения муниципальных задач / под ред. Э. Маркварта // Сборник материалов. — Ростов-на-Дону. — 2014. — 176 с.

законодательством, законодательством Российской Федерации о недрах и не может превышать срок действия такого соглашения»⁹⁵.

Передача земельного участка, на котором расположен объект проекта, в собственность с обременением малому бизнесу допускается только после завершения основной фазы проекта.

В ситуации, когда соглашение о муниципально-частном партнерстве предполагает последующий контроль цен на оказываемые малым бизнесом услуги, может возникнуть проблема, когда в силу инфляционных и прочих изменений предпринимательская структура будет реализовывать часть услуг или продукции по цене ниже себестоимости. Напомним, что в данном случае предполагается, что предел цены устанавливается в соглашении партнеров.

Решением данной проблемы, по мнению Маковеева С.В., может стать внедрение в практику муниципально-частного «партнерства метода регулирования цен на услуги, предоставляемые частными партнерами, и контроля за их доходами по норме доходности (rateofreturn), который распространен в США, Канаде, Японии»⁹⁶.

Данный метод является наиболее сложной частью анализа эффективности капитальных вложений, так как «требуемая норма прибыли должна отражать альтернативные издержки при вложении в тот или иной проект, которые могут быть рассмотрены с двух позиций:

- через стоимость привлечения средств для инвестиций;
- через норму прибыли, которую можно ожидать от аналогичных капитальных вложений»⁹⁷.

Однако, основываясь на том, что российское законодательство не допускает перекладывания бремени роста издержек производителя на конечных пользователей путем установления более высоких цен в этой связи данный метод в России не применим.

Отметим также, что «проекты не имеют прямого бюджетного финансирования как минимум до момента начала оказания услуг»⁹⁸, что требует

⁹⁵ О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собр. законодательства РФ — 2015. — № 29 (часть I). — Ст. 4350.

⁹⁶ Маковеев, С.В. Специфика реализации проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения / С.В. Маковеев // Master'sJournal. — 2016. — № 1. — С. 368—375.

⁹⁷ Егорова, С.Е. Методические подходы к определению требуемой нормы прибыли капитальных вложений / С.Е. Егорова, Н.Г. Кулакова // Вестник Псковского государственного университета. Серия: Экономика. Право. Управление. — 2014. — № 5. — С. 59—65.

от структур малого бизнеса наличия свободных средств в полном объеме стоимости создания объекта в рамках муниципально-частного партнерства.

Таким образом, на современном этапе эффективной реализации проектов муниципально-частного партнерства с участием малого бизнеса препятствует совокупность институциональных, правовых, информационных и финансово-экономических проблем, для решения которых, по нашему мнению, достаточно политической воли. Самый главный шаг сделан, – принят принципиальный федеральный закон о муниципально-частном партнерстве, который впервые позволяет в рамках проектного подхода увеличивать имущественные активы бизнеса, что является важным аспектом развития малых форм его существования.

Основываясь на результатах исследования необходимо отметить, что данные проблемы требуют последующего изучения, так как большинство ученых, которые проявляют интерес к тематике малого предпринимательства, изучают данный институт в рамках его эволюционного вектора развития. Однако, в ситуации, когда экономика государства, являющаяся составной частью мировой экономики, входит в состояние экономического кризиса, на первый план выходят вопросы исследования потенциала малого бизнеса результаты, которых позволят конкретизировать и определить приоритетные направления развития малого предпринимательства. Резюмируя вышеприведенное, возможно сделать вывод о том, что малые предприятия являются неотъемлемой частью социально-экономической системы государства.

⁹⁸ Маковеев, С.В. Специфика реализации проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения / С.В. Маковеев // Master's Journal. — 2016. — № 1. — С. 368—375.

Глава 3. Управление предприятием: проблемы и пути их решения

3.1. Теоретические и практические аспекты управления компетенциями персонала

Для того чтобы профессионально подготовленные работники могли активно содействовать реализации целей организации, им нужны не только знания и компетенции в своей конкретной области, но и осведомленность о нуждах своих сотрудников. Если руководители низшего звена не понимают специфики управления трудовыми ресурсами, его механизма, возможностей и недостатков, то они не могут в полной мере воспользоваться услугами специалистов-кадровиков. Поэтому важно, чтобы все руководители знали и понимали способы и методы управления людьми. Сотрудники, обладающие требуемыми для достижения целей организации компетенциями, способны гибко приспосабливаться к постоянно меняющимся технологическим процессам.⁹⁹

Обучение полезно и требуется в трех основных случаях. Во-первых, когда человек поступает в организацию. Во-вторых, когда служащего назначают на новую должность или когда ему поручают новую работу. В-третьих, когда проверка установит, что у человека не хватает определенных навыков для эффективного выполнения своей работы.¹⁰⁰

Система непрерывного обучения персонала должна стать неотъемлемой составляющей управления любой современной организацией, так как только в этом случае обеспечивается гибкая реакция предприятия на требования рынка. Развитие предприятия неразрывно связано с повышением квалификации персонала из-за постоянных изменений в технологии производства, используемой технике, организации рабочих мест, инстру-

⁹⁹ Матяш, Н.В. Методы активного социально-психологического обучения / Н.В. Матяш. - М.: Academia, 2019. - 200 с.

¹⁰⁰ Мишурова И.В. Развитие предпринимательских способностей на основе изучения специфики феномена предпринимательства //Вестник Академии знаний №36 (1), с. 153-158, 2020, DOI: 10.24411/2304-6139-2020-10027

ментах управления.¹⁰¹

Следовательно, задача различных компаний для обеспечения устойчивого развития заключается в том, чтобы непрерывно поддерживать соответствие между требованиями современного бизнеса и квалификацией персонала. Для этого требуется овладеть не только теоретическими основами, но и использовать практические методы и навыки обучения, научиться управлять компетенциями персонала.

Для реализации поставленной в работе цели исследования акцент сделан на рассмотрении теоретических и практических аспектов обучения и, соответственно, управление компетенциями персонала, как составной части всей системы управления трудовыми ресурсами.

Теоретические аспекты управления компетенциями персонала

Управление трудовыми ресурсами включает в себя следующие этапы:

1. *Планирование ресурсов*: разработка плана удовлетворения будущих потребностей в людских ресурсах.
2. *Набор персонала*: создание резерва потенциальных кандидатов по всем должностям.
3. *Отбор*: оценка кандидатов на рабочие места и отбор лучших из резерва, созданного в ходе набора.
4. *Определение заработной платы и льгот*: разработка структуры заработной платы и льгот в целях привлечения, найма и сохранения служащих.
5. *Профориентация и адаптация*: введение нанятых работников в организацию и ее подразделения, развитие у работников понимания того, что ожидает от него организация и какой труд в ней получает заслуженную оценку.
6. *Обучение*: разработка программ для обучения трудовым навыкам, требующимся для эффективного выполнения работы.

¹⁰¹ Бурняшева, Л.А. Активные и интерактивные методы обучения в образовательном процессе высшей школы: Методическое пособие / Л.А. Бурняшева. - М.: КноРус, 2012. - 80 с.

Вахтеров В.П. Предметный метод обучения: монография. – М.: Лань, 2014. – 385 с.

Гриценко, Л.И. Теория и практика обучения. Интегративный подход: учеб. пособие для вузов / Л.И.Гриценко. – М.: Академия, 2018. – 237 с., ил. – (Высшее профессиональное образование. Педагогические специальности).

7. *Оценка трудовой деятельности*: разработка методик оценки трудовой деятельности и доведения ее до работника.

8. *Повышение, понижение, перевод, увольнение*: разработка методов перемещения работников на должности с большей или с меньшей ответственностью, развития их профессионального опыта путем перемещения на другие должности или участки работы, а также процедур прекращения договора найма.

9. *Подготовка руководящих кадров, управление продвижением по службе*: разработка программ, направленных на развитие способностей и повышение эффективности труда руководящих кадров:¹⁰²

Планирование обучения кадров включает в себя следующие компоненты:¹⁰³

- учебные центры системы повышения квалификации подбирают тематику по наиболее перспективным направлениям научно-технического развития с учетом потребности своего производства, предложений организаций, возможностей вузов и других образовательных учреждений;
- на основе анализа заявок от компаний ежегодно составляется сводный план повышения квалификации;
- в учебном центре компании производится планирование групп;
- ведется поиск подрядчика для выполнения программы обучения, которым может стать учреждение профессионального образования.

Использование системы анализа и учета кадров (по указанным выше показателям и характеристикам) позволяет в наиболее полной и объективной степени решать вопросы, связанные с расстановкой кадров, планированием их обучения в системе непрерывного обучения, и многие другие.

¹⁰² Мишурова И.В. Глава 5. Управление персоналом./Управление малым бизнесом. Учебное пособие /под ред.Мишуровой И.В.- Ростов н/Д: Изд-во ООО «Азовпринт»,2019.- 348 с.

¹⁰³ Николаева Н.В. Построение профиля ключевых компетенций руководителя проектов. Глава 3. Построение профиля ключевых компетенций руководителя проектов. Монография «Научные и прикладные исследования в области трансформации делового климата» [Электронный ресурс]: монография. – Эл. изд. - Электрон. текстовые дан. - Нижний Новгород: НОО "Профессиональная наука", 2019, с. 32-54 – Режим доступа: <http://scipro.ru/conf/monographfinance 2011.pdf>. ISBN 978-5-907072-91-6

Ободовский А.Г. Руководство к дидактике, или науке преподавания, составленное по Нимейеру: монография. – М.: Лань, 2013. – 172 с.

На рисунке 3.1.1 представлен системный подход к обучению персонала на предприятии.

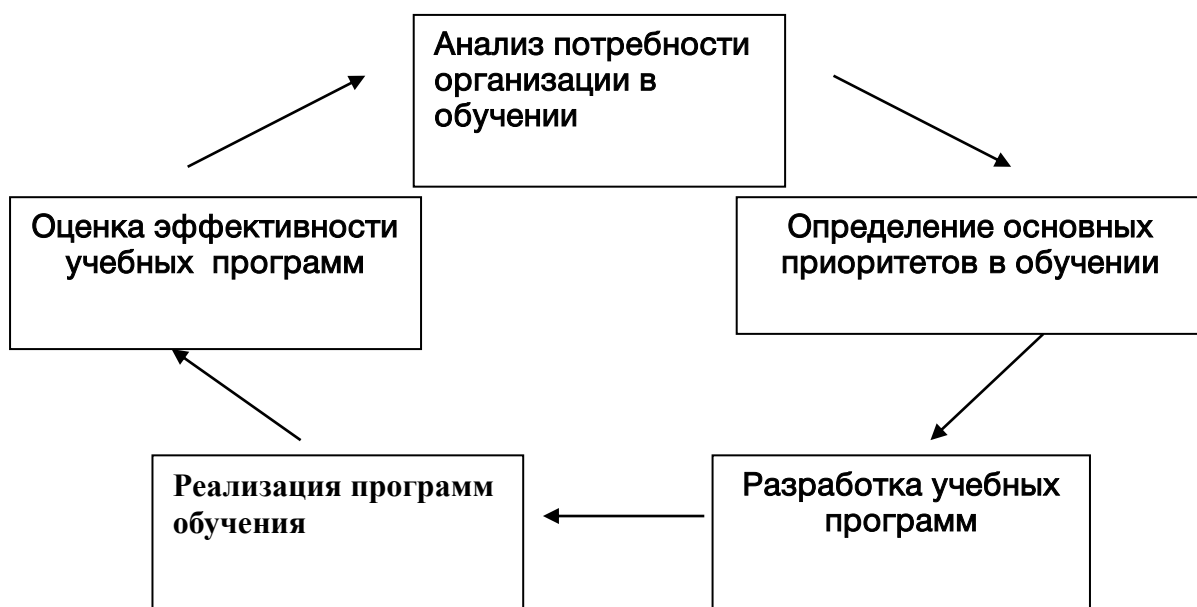


Рисунок 3.1.1. Системный подход к организации обучения
(составлено автором)

В практике подготовки персонала применяются следующие формы организации учебного процесса: ¹⁰⁴

- деловые игры;
- решение конкретных практических задач;
- создание и разрешение проблемных ситуаций;
- использование дискуссий как инструмента получения новых знаний и решений;
- инновационные игры;
- тренинг;
- мозговая атака;

¹⁰⁴ Гриценко, Л.И. Теория и практика обучения. Интегративный подход: учеб. пособие для вузов / Л.И.Гриценко. – М.: Академия, 2018. – 237 с., ил. – (Высшее профессиональное образование. Педагогические специальности).

Матяш, Н.В. Методы активного социально-психологического обучения / Н.В. Матяш. - М.: Academia, 2019. - 200 с.

Мерков, А.Б. Распознавание образов: Введение в методы статистического обучения / А.Б. Мерков. - М.: Ленанд, 2019. - 256 с.

- обучение внедрению научных достижений на уровне изобретений и открытий;
- соревнование по профессиональному мастерству;
- разбор (анализ) допущенных ошибок, их причин и способов предотвращения.

Основными методами и формами теоретической подготовки персонала производственных компаний являются: ¹⁰⁵

- проведение лекций, семинарских занятий с использованием различных иллюстрированных материалов -плакатов, слайдов и планшетов;
- изучение традиционных учебников, учебных пособий, специальных конспектов, программированных пособий;
- просмотр специальных кинофильмов и телефильмов (с одновременным или последующим комментарием преподавателя);
- разбор (анализ) происшедших аварий и аварийных ситуаций;
- самостоятельная подготовка;
- обучение, основанное на восприятии видеоматериалов (видеофильмы, видеожурналы, видеообзоры и т. д.);
- обучение при помощи информационной интерактивной мультимедийной системы.

Необходимость обеспечения конкурентоспособности персонала каждой компании, как на внутреннем, так и на внешнем рынке, выдвигает перед кадровой службой предприятия новые сложные и актуальные задачи по выработке и реализации стратегии подготовки персонала, а также целенаправленного формирования компетенций персонала.

Особенности организации обучения управленческого персонала

Существуют различные формы, методы и подходы к профессиональному совершенствованию персонала, но, несмотря на их разнообразие, все они должны учитывать особенности обучения взрослых, которое

¹⁰⁵Бурняшева, Л.А. Активные и интерактивные методы обучения в образовательном процессе высшей школы: Методическое пособие / Л.А. Бурняшева. - М.: КноРус, 2012. - 80 с.

Мишурова И.В. Глава 5. Управление персоналом./Управление малым бизнесом. Учебное пособие /под ред.Мишуровой И.В.- Ростов н/Д: Изд-во ООО «Азовпринт»,2019.- 348 с.

Мишурова И.В. Развитие предпринимательских способностей на основе изучения специфики феномена предпринимательства //Вестник Академии знаний №36 (1), с. 153-158, 2020, DOI: 10.24411/2304-6139-2020-10027

во многом отличается от обучения детей. Потребности и способы обучения взрослого человека окрашены, прежде всего, его опытом и видением жизни, приобретенными в течение многих лет. В этой связи очень важно интересоваться принципами обучения взрослых и постоянно думать о способе улучшения методов обучения.¹⁰⁶

В зависимости от целей обучения можно выделить следующие его виды: обучение служебным обязанностям (период вступления служащих в должность), план приоритетного обучения предприятия (направленный на внесение изменений или же улучшение результатов, связанных с отдельными аспектами работы) и повышение уровня квалификации (связанное с потребностями в улучшении или же личной карьерой индивидуума). Таблица 3.1.1 иллюстрирует взаимосвязь между целями и типами обучения.

Таблица 3.1.1

Цели обучения / их характеристика (составлено автором)

Цели обучения	Характеристика плана обучения	
	С точки зрения руководства предприятия	С точки зрения сотрудника предприятия
Обучение должностным обязанностям	Основанный на изменениях, которые необходимо внести и на потребностях в улучшении результатов	Основанный на выявленных служащим потребностях (вместе со своим руководителем)
Приобретение необходимой квалификации для реализации проектов	В соответствии со стратегией предприятия	Исходя из потребностей предприятия
Повышение квалификации, распределенное по времени примерно на 6 месяцев (модульное обучение)	Внедрение изменений	Постоянное повышение компетенции с возможностью карьерного роста
Освоение новой техники и технологии	Акцент на технические элементы в зависимости от потребностей предприятия	По техническим аспектам. Сюда входит также основное Обучение (университет и т.д.)

¹⁰⁶ Mishurova I.V. Nikolaev D.V. Nikolaeva N.V. Sinyuk T.Yu. Nesterova O.S. Communicative Technologies in Anti-Crisis Management of Corporate Structures. International Conference on Communicative Strategies of Information Society (CSIS 2018) Advances in Social Science, Education and Humanities Research, volume 289, Publication Date February 2019, ISBN 978-94-6252-676-1, ISSN 2352-5398, DOI <https://doi.org/10.2991/csis-18.2019.16>, p.79-83

Irina V. Mishurova, Daniil V. Nikolaev, Tatiana Yu. Sinyuk, Natalia V. Nikolaeva. Structural modeling and process approach to communication conflict management. CSIS 2019 11th International Scientific and Theoretical Conference "Communicative Strategies of Information Society" European Proceedings of Social and Behavioural Sciences EpSBS. DOI: 10.15405/epsbs.2020.03.02.7. pp.52-58

Всем известно, что одно только обучение не может дать положительных результатов. Для достижения поставленных целей должны быть задействованы многие элементы, обеспечивающие рост квалификации персонала, такие как инструменты обучения, оказание помощи, желание руководителей и др.

Для примера опишем некоторые задачи обучения управленческого персонала в ходе реформирования производственного предприятия:¹⁰⁷

1. Определение каждым участником своего места и роли в процессе реформирования, понимание целей и стратегии предприятия в целом и функций своего подразделения.

2. Четкая формулировка ключевых проблем и задач (в первую очередь — подготовки и принятия решений), которые должны решаться подразделением и персонально руководителем.

3. Получение знаний по современным подходам и методам решения проблем.

4. Приобретение навыков выбора и использование их для эффективного решения проблем на рабочем месте.

5. Приобретение навыков коллективной работы.

6. Освоение методов и навыков эффективной организации работы в команде по решению сложных проблем предприятия, освоение технологий групповой работы.

7. Получение знаний, расширяющих кругозор: опыт других предприятий, зарубежный опыт, профессиональные и общеобразовательные знания на уровне диплома по переподготовке.

Для обеспечения последнего требования в настоящее время имеется достаточно много средств: это краткосрочные (от 2-3 дней до недели), среднесрочные (от недели до 2-3 месяцев) и полные (до года) курсы пере-

¹⁰⁷ Мишурова И.В. Развитие предпринимательских способностей на основе изучения специфики феномена предпринимательства //Вестник Академии знаний №36 (1), с. 153-158, 2020, DOI: 10.24411/2304-6139-2020-10027

Николаева Н.В. Построение профиля ключевых компетенций руководителя проектов. Глава 3. Построение профиля ключевых компетенций руководителя проектов. Монография «Научные и прикладные исследования в области трансформации делового климата» [Электронный ресурс]: монография. – Эл. изд. - Электрон. текстовые дан. - Нижний Новгород: НОО "Профессиональная наука", 2019, с. 32-54 – Режим доступа: <http://scipro.ru/conf/monographfinance2011.pdf>. ISBN 978-5-907072-91-6

Ободовский А.Г. Руководство к дидактике, или науке преподавания, составленное по Нимейеру: монография. – М.: Лань, 2013. – 172 с.

подготовки, осуществляемые вузами, бизнес-школами. Для решения практических задач (1-6 из вышеперечисленных) необходима целевая подготовка, привязанная к реальным практическим задачам и процедурам процесса реформирования.¹⁰⁸

Исследования, проводимые в течение 15 лет Центром предпринимательских инициатив на 500 крупных предприятиях Северной Америки, показали, что в обучении взрослых различные методы должны соотноситься следующим образом:

- 10% — традиционные методы (конференции, курсы лекций, чтения);
- 20% — обратная связь (реакция аудитории на то, как мы делаем);
- 70% — передача опыта.

Учитывая основные особенности обучения взрослых (таблица 3.1.2), во время обучающих курсов нужно, в частности, предоставить участникам как можно больше возможностей для усвоения материала, например:

- делать краткие записи;
- предоставлять возможность попробовать что-то интерпретировать;
- проанализировать ситуацию по отношению к содержанию изложенного (провести игру по ролям, проанализировать итог, использовать новые инструменты и т.д.);
- постоянно наблюдать за реакцией как способом обучения (обратная реакция между участниками и преподавателями-тренерами).

¹⁰⁸ Пильчук М. Д. Роль коммуникативных навыков в карьере будущего предпринимателя // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016.

Таблица 3.1.2

Особенности обучения взрослых (оставлено автором)

Характеристики обучающегося взрослого	Принципы обучения взрослых
Обучающийся взрослый имеет собственное видение жизни, у него есть собственный опыт и интеллектуальный багаж	- обратиться к этому опыту - признать (оценить) опыт и знания обучающихся
Обучающийся взрослый хочет получить знания, которые он сможет сразу же использовать	- предоставить обучение в нужный момент - предусмотреть упражнения, которые отражают рабочую ситуацию - помочь обучающемуся предвидеть, каким образом он сможет применить свои новые знания
Обучение иногда может казаться утомительным испытанием для обучающихся	- разряжать напряженную обстановку и к каждому относиться с уважением - чаще давать положительную подпитку - стимулировать всех участников к активной работе на семинаре
Каждый из обучающихся имеет свой собственный способ обучения	- признавать, что все люди разные, и приспосабливаться к нуждам обучающегося - разнообразить методы обучения
Обучающийся — это мастер своего обучения	- предоставлять возможность быть активным в процессе обучения (упражнения, игры и т.д.) - предоставлять возможность анализировать, каким образом обучающийся сможет применить на практике полученные знания

Анализ опыта организации и применения практических методов обучения

Успешная программа по развитию кадров способствует созданию рабочей силы обладающей более высокими способностями и сильной мотивацией к выполнению задач, стоящих перед организацией. Естественно, что это должно вести к росту производительности, а значит, и к увеличению ценности людских ресурсов организации. Если, например, в результате реализации такой программы производительность труда рабочих на сборке возрастает на 10% без увеличения заводской стоимости изделий, то доход на капитал, вложенный организацией в развитие людских ресурсов, гораздо выше этого показателя. ¹⁰⁹

¹⁰⁹ Большаков, А.А. Новые методы математического моделирования динамики и

Рассмотрим вопрос о практическом применении методов организации обучения и управления компетенциями для достижения целей организации на примере крупного производственного предприятия ООО КЗ «Ростсельмаш» (PCM). Одним из основных преимуществ ООО КЗ "Ростсельмаш" перед конкурентами на отечественном и мировом рынках является наличие Учебного центра (УЦ), занимающегося образовательным процессом на предприятии. Структура управления Учебного центра ООО "Ростсельмаш" приведена на рисунке 2.

Список сокращений:

УРП – управление по работе с персоналом;

УЦ – учебный центр;

ОУНП – отдел управления несоответствиями производства;

УС – управление снабжения;

ГСКБ – головное специализированное конструкторское бюро;

ТУ – техническое управление;

ПУ – производственное управление;

ЗУ – заводоуправление;

ТД – торговый дом;

РЭК – ремонтно-энергетический комплекс.



Рисунок 3.1.2. Структура управления Учебного центра ООО КЗ "Ростсельмаш"

УЦ имеет линейно-функциональную структуру подразделения.

управления формированием компетенций в процессе обучения в вузе / А.А. Большаков, И.В. Вешнева, Л.А. Мельников, Л.Г. Перова. - М.: ГЛТ, 2014. - 248 с.

Директору УЦ подчинены: учебно-производственный комплекс, бюро планирования обучения и методического обеспечения (БПОиМО), завхоз, бухгалтерия и заместитель директора УЦ.

Основными задачами БПОиМО являются:

1. Определение приоритетности видов и методов обучения для достижения целей ООО «Ростсельмаш». БООиПК
2. Организация планирования и методического обеспечения процесса обучения с целью своевременной подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала для ООО «Ростсельмаш».

Заместитель директора УЦ отвечает непосредственно за учебный процесс. В его подчинении находятся: бюро по организации обучения и повышения квалификации рабочих, руководителей и специалистов (БООиПК), бюро по изучению уборочной техники (БИУТ).

Основной задачей, стоящей перед БООиПК, является организация и проведение подготовки, переподготовки, обучения вторым профессиям, повышения квалификации, аттестации и переаттестации руководителей, специалистов, служащих и рабочих с целью получения необходимых профессиональных знаний, умений и навыков для обеспечения производственной деятельности предприятия.

Основными задачами БИУТ являются: организация и проведение обучения работников предприятия, специалистов сельскохозяйственного производства, представителей завода в регионах по конструкции и правилам эксплуатации уборочной техники, выпускаемой ООО «Ростсельмаш».

Направления деятельности Учебного центра:

- Аттестация, переаттестация и присвоение классности водителям транспортных средств и подъемно-транспортного оборудования.
- Аттестация на повышение квалификации рабочим (без обучения).
- Переаттестация по профессиям ГГТН РФ (без обучения).
- Организация стажировки студентов ВУЗов, учащихся лицеев, училищ.
- Переподготовка рабочих новым профессиям.
- Обучение смежной (второй) профессии.
- Повышение квалификации рабочим (Школа рабочих профессий).

- Подготовка рабочих в структурных подразделениях (индивидуальное обучение).
- Обучение рабочих высококвалифицированным профессиям.
- Обучение профессиям, подконтрольным Госгортехнадзору РФ с обязательной аттестацией (грузоподъемные механизмы, газовое хозяйство, котлонадзор, металлургическое производство).
- Подготовка специалистов сельскохозяйственного производства.
- Обучение системе менеджмента качества.
- Повышение квалификации руководителей и специалистов (Школа менеджеров, Школа мастеров, тренинги, семинары, Внешнее обучение).

Рассмотрим подробнее годовой цикл обучения работников на примере Учебного центра ООО "Ростсельмаш" (рис. 3.1.3).

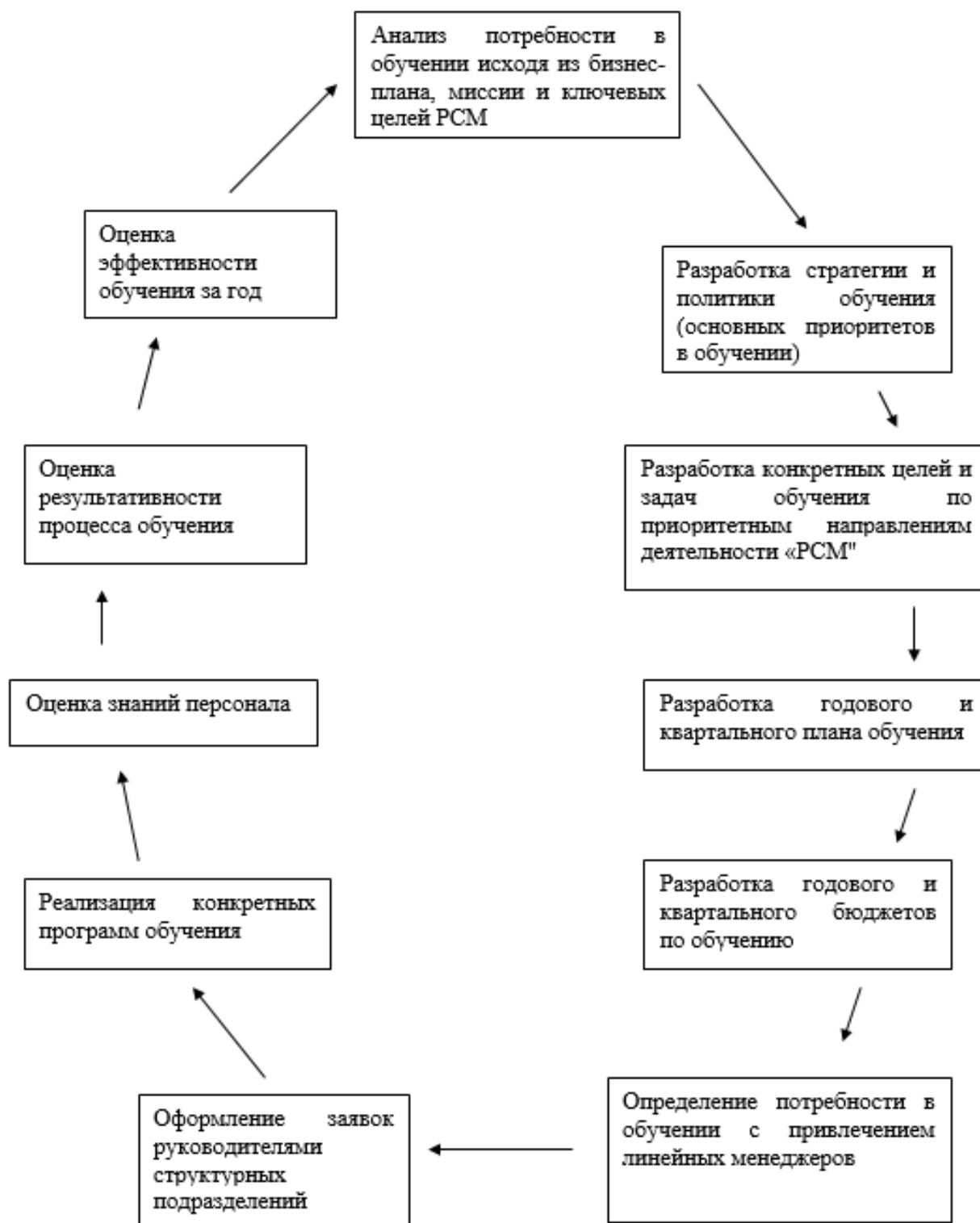


Рисунок 3.1.3. Развернутая схема цикла обучения
(составлено автором)

После проведения анализа потребности в обучении исходя из бизнес-плана, миссии и ключевых целей ООО "Ростсельмаш" руководители Учебного центра совместно с Управлением по развитию персонала разрабатывают стратегию и политику обучения на предприятии, утверждают конкретные цели и задачи обучения по приоритетным направлениям деятельности ООО "Ростсельмаш".

На основании поставленных целей и задач обучения начальник БПОиМО УЦ проводит планирование обучения на год с целью равномерного распределения работы аттестационных комиссий, учебных групп, преподавательского состава и инструкторов производственного обучения. Оформленный план-график обучения на год утверждает директор по персоналу. Текущее планирование проводится ежемесячно с целью корректировки годового плана обучения. На основании план-графика обучения на год начальник БПОиМО УЦ организует разработку и переработку учебных планов, программ и экзаменационных билетов.

Потребность в обучении персонала определяет руководитель структурного подразделения (СП) ООО "Ростсельмаш" исходя из анализа:

- предложений УЦ по подготовке, переподготовке и повышению квалификации персонала;
- уровня квалификации персонала;
- организационных изменений в СП Общества;
- планов технического перевооружения СП в связи с внедрением новых технологий, техники, методов труда;
- рекомендаций аттестационной комиссии по повышению квалификации конкретных работников;
- нормативных требований служб охраны труда, Госгортехнадзора РФ;
- рекомендаций ПДКК в случае появления не соответствующей продукции;
- необходимости повышения квалификации лиц, включенных в состав резерва кадров для выдвижения на руководящую работу;
- принципа опережающего обучения и периодичности.

Руководитель СП подбирает конкретных лиц для определенного обучения, аттестации или переаттестации. Оформляет заявки на обучение и подает в УЦ. После регистрации заявки начальник БООиПК УЦ оповещает руководителя СП о перспективных сроках проведения

обучения, аттестации или переаттестации, либо дает обоснованный отказ в удовлетворении заявки.

Начальник БООиПК УЦ организует подготовку, переподготовку и повышение квалификации персонала. Обучение проводится по групповой и индивидуальной формам обучения, с отрывом и без отрыва от производства. Обучение в области менеджмента качества проходит каждый работник Общества (руководители, специалисты, служащие и рабочие) в соответствии с план – графиком на год, составленным на основании заявок руководителей СП и заявки начальника отдела Системы качества.

Оценку знаний персонала проводят специально созданные и утвержденные директором по персоналу экзаменационные комиссии. Состав комиссий, оценивающей знания персонала, связанного с эксплуатацией объектов, подконтрольных Госгортехнадзору РФ, утверждает генеральный директор. В состав комиссий входят руководители, специалисты, преподаватели Общества. Комиссии возглавляют работники из числа главных специалистов Общества. Оценка знаний проводится по билетам и тестам.

Оценка результативности процесса обучения проводится на основании расчетов и анализа пяти коэффициентов:

- к1 – коэффициент обученности;
- к2 – коэффициент степени удовлетворенности СП в обучении;
- к3 – коэффициент качества знаний;
- к4 – коэффициент качества программ;
- к5 – коэффициент компетентности персонала после обучения.

Сведения о работниках, прошедших обучение, содержащиеся в протоколах квалификационных экзаменов, договорах, журналах учета посещаемости, дневниках производственного обучения и отчетах архивируются и хранятся 15 лет.

Окончанием цикла обучения является оценка эффективности обучения за год. Выходом из процесса обучения является удовлетворение потребности персонала в обучении.

Бизнес-цели ООО КЗ "Ростсельмаш" на 2020 год предполагают интенсивное развитие производства, освоение выпуска новой техники, построение системы менеджмента качества. По каждой из 7-ми утвержденных целей необходимо проводить обучение персонала. Обеспечение кадрового запаса специалистов и развитие управленческих навыков у руководителей является стратегической целью не только УЦ, но

и всего Управления по работе с персоналом.

Формирование структуры и форм повышения квалификации для управления компетенциями персонала

Опишем отбор персонала, структуру и формы повышения квалификации персонала на примере формирования программы обучения «Школы менеджеров» ООО "Ростсельмаш".

Набор в "Школу менеджеров" проводился по заявкам желающих пройти обучение. Заявку мог подать любой работник ООО "Ростсельмаш" не старше 35 лет и имеющий стаж работы на предприятии минимум 1 год. Все желающие повысить свою квалификацию проходили тестирование для выявления деловых и личностных характеристик и собеседование с Директором по персоналу. В процессе отбора из 233 кандидатов осталось 47 человек.

Все зачисленные в "Школу менеджеров" прошли анкетирование по функциональным обязанностям на рабочих местах.

Таблица 3.1.3

Состав слушателей

- Количество подчиненных	
рядовые сотрудники (не имеют подчиненных)	20 человек
управленцы нижнего звена (подчиненных от 2 до 10)	14 человек
управленцы среднего звена (от 11 до 49)	11 человек
управленцы высшего звена	2 человека

Многие слушатели выполняют функциональные обязанности, напрямую не соответствующие их базовому образованию, что объясняет актуальность обучения (таблица 3.1.4)

Таблица 3.1.4

Образование слушателей

- Соответствие работы базовому образованию	
соответствует	29
соответствует	18

В таблице 3.1.5 приведены дополнительные сведения о соответствии должности и базового образования.

Таблица 3.1.5

Соответствие образования

Образование, соответствующее работе	Количество
техническое	19
экономическое	5
менеджер	2
юрист	2
гуманитарий (психолог)	1
ИТОГО	29

В то же время есть примеры, когда специалисты с техническим образованием занимают должности экономистов и управленцев и, наоборот, экономисты выполняют обязанности технических работников (таблица 3.1.6).

Таблица 3.1.6

Примеры несоответствий по образованию

- Образование	- К ол-во	Примеры несоответствий
Техническое и не соответствует	15	гидростроитель = менеджер, инженер-механик = спец. по регион. продажам, электромеханик = группа рекламы, технология машиностроения = нач.отд. опер. учета, техник организатор перевозок на ж/д тр-та = =менеджер отд. опер.учета, инженер-электромеханик = менеджер,
Экономическое и не соответствует	3	мастер инженер по подготовке производства нач. бюро подшивников

На вопрос о том, что в первую очередь мешает работе, 29 человек ответили, что это «недостаток знаний и опыта», что говорит о точном попадании службы управления персоналом на целевую группу и удачном предварительном анкетировании специалистов. Из других наиболее часто встречающихся ответов: «Незнание структуры РСМ, трудности взаимодействия с другими подразделениями, организация работы на РСМ» - 4 человека, а также «Давит авторитет руководителя» - 2 человека.

На вопрос о цели обучения слушателей получены следующие ответы (таблица 3.1.7).

Таблица 3.1.7

Цели обучения

Изменить характер и место работы	6
Углубить экономические знания	35
Карьерный рост	28
Получить дополнительные знания	11
Посидеть за одной партой с будущими руководителями	1
Стать руководителем или повысить статус руководителя	2
Повысить уровень зарплаты	1

Общее количество ответов больше числа слушателей, так как многие определили несколько целей одновременно

В соответствии со своими целями слушатели отметили недостаток знаний по таким проблемам (таблица 3.1.8).

Таблица 3.1.8

Необходимые знания

Вопрос: Каких знаний не хватает?	Количество ответов
методы влияния на людей и ведения переговоров	36
навыки организации и планирования работ	30
умение выбрать лучший вариант решения проблемы	27
компьютерные технологии	19
приемы разработки стратегии и управления качеством	14
умение быстро принимать решение	4
английский язык, СУБД Access	1

Еще точнее целевые установки становятся понятны из ответов на вопрос: «Какие дисциплины, по вашему мнению, нужно включить в программу?». Многие слушатели называли как раз те дисциплины, которые уже имелись в учебном плане «Школы менеджеров»:

- психология общения, ведение переговоров, управление персоналом, мотивация;
- менеджмент, маркетинг;
- антикризисное управление;
- законодательство, трудовое право.

Вместе с тем, были названы (правда, только в единичных анкетах) такие дисциплины, как «банки, акции, аудит, бухучет, налоги, японский менеджмент».

В большинстве анкет в той или иной форме высказывалось мнение о необходимости проведения психологических тренингов, а также использования практических примеров.

Данная информация говорит о том, что работники ООО "Ростсельмаш", решившие пройти обучение по длительной программе «Школы менеджеров», люди зрелые, патриоты общества, имеющие за плечами опыт практической работы на предприятиях в рыночных условиях и опыт работы с людьми. Они способны объективно оценить сложившуюся ситуацию и занять необходимое положение в коллективе. Стремясь повысить свою квалификацию, они имели четкое представление, каких знаний и навыков им не хватает. 50% зачисленных в «Школу менеджеров» работников завода не имеют в подчинении людей, но практически каждый имеет хорошие задатки руководителей, которые необходимо выявлять и развивать. Чем раньше человек обнаружит в себе способности к лидерству и начнет развивать их, тем больших высот он достигнет в своей жизни. Соответственно большую прибыль он принесет предприятию.

Служба социологических исследований ООО «Ростсельмаш» регулярно проводит опросы работников завода для выявления узких мест в управлении предприятием. Полученные данные и анализ опроса регулярно поступают ко всем высшим руководителям и директорам по функциям. Рассмотрим результаты двух опросов:

1. Социологическое исследование проблем молодых работников ООО «Ростсельмаш». Опрос проводился в ноябре 2018 года в различных структурных подразделениях ООО «Ростсельмаш». Опрошено 391 молодой работник в возрасте от 18 до 26 лет: из них 68,0% рабочие, 26,6% специалисты, 5,4% руководители.

2. Ежеквартальный мониторинг социально-трудовой сферы ООО «Ростсельмаш». Опрос проводился в феврале 2019. В опросе приняли участие 1002 человека. Выборка квотная по категориям, стажу и полу.

Временной промежуток между опросами не превышает одного квартала, поэтому полученные результаты можно считать сопоставимыми. На основе этих данных определим целевую группу потенциальных учащихся, обучение которых было бы наиболее эффективно для предприятия.

Начнем с первого и одного из самых показательных вопроса анкеты: "Почему Вы работаете в ООО «Ростсельмаш»?". Этот вопрос выявляет

основную проблему на предприятии – мотивации сотрудников к трудовой деятельности. Сумма ответов отрицательных либо нейтральных ("Не смог больше никуда устроиться", "Работаю на заводе долгое время, привык", "Удобно добираться", "Продолжаю семейную традицию", "Затрудняюсь ответить") составляет 67,2%. Это говорит о том, что 2/3 работников завода практически не мотивированы для выполнения поставленных перед ними заданий.

Результаты ответов молодых работников ООО «Ростсельмаш» на аналогичный вопрос в анкете кардинального отличия от общезаводского показателя не имеют. Более половины молодых работников (55,2%) работают без мотивации. При этом возможность профессионального совершенствования (13,3%) и перспектива карьерного роста (12,5%) оценивается молодыми работниками завода гораздо выше общезаводского показателя (4,4% и 2,2% соответственно). Это говорит о том, что каждый четвертый молодой работник ООО «Ростсельмаш» стремится повысить свой профессиональный уровень и сделать карьеру на предприятии. Количественно этот показатель можно выразить в активной профессиональной деятельности около 1500 молодых работников общества.

Рассмотрим эти показатели более детально. У специалистов и руководителей их сумма достигает 40%. Деятельность рабочих направлена в основном на физический труд, где основным мотивирующим элементом является заработная плата, поэтому к повышению своих способностей стремятся только 20% опрошенных рабочих. При этом удручает низкая квалификация рабочего персонала. Каждый четвертый молодой человек вынужден работать на заводе, так как не смог найти более привлекательного варианта на рынке труда. Стоит заметить, что 82% опрошенных рабочих имеют образование выше среднего.

В общей массе людей молодежь по своей натуре склонна к частым переменам и более активному поиску работы. Однако завод имеет 23,8% молодых руководителей не нашедших других предложений на рынке труда. При этом 52,4% молодых руководителей не уверены в продолжении своего сотрудничества с ООО «Ростсельмаш», т.е. они находятся в постоянном поиске нового места работы.

Ситуация с молодыми специалистами нашего предприятия более оптимистична и обнадеживает. Имея наибольшую мотивацию к работе в

виде возможности профессионального совершенствования (22,1% опрошенных), твердо связывают свое будущее с ООО «Ростсельмаш» 58,7% молодых специалистов.

Еще одним положительным показателем, полученным в ходе опроса, является образованность молодых специалистов. Незаконченное высшее образование имеют 45,2% молодых специалистов. Высшее образование имеют 43,3% молодых специалистов.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод о наиболее перспективном контингенте работников ООО «Ростсельмаш» для вовлечения в образовательные программы предприятия. Таковыми являются молодые специалисты общества, имеющие стаж работы на заводе более 1 года и связывающие свой профессиональный и карьерный рост с ООО «Ростсельмаш». Стоит заметить, что 40,4% молодых специалистов свое продвижение по службе ставят в прямую зависимость от уровня профессиональной подготовки, а 32,7% от собственного трудолюбия и старания. Эти показатели говорят о хороших морально-этических чертах характера данной группы респондентов.

Основой эффективного выполнения базовых функций является кадровый состав организации. Следовательно, чем выше образовательный уровень и квалификация персонала – тем более качественней будут проходить процессы производства и управления на предприятии.

Основные показатели квалификации работника и возможности развития их на предприятии включают в себя:

1. Профессиональные базовые знания, составляющие основу развития человека. Обычно эти знания закладываются в школе и в высших учебных заведениях.

2. Знания, необходимость в которых возникает в процессе трудовой деятельности. В нашей стране чаще всего не хватает знаний по управлению, экономике, психологии. Такую информацию человек приобретает, получая дополнительное образование. Это могут быть как длительные программы обучения так и отдельные краткосрочные тематические курсы.

3. Навыки и способности, приобретаемые и развиваемые человеком в процессе трудовой деятельности.

Проявление определенных способностей и развитие требуемых навыков без внешней помощи – процесс длительный и сложно управля-

мый. Если предприятие заинтересовано в развитии персонала и стремится к быстрому и эффективному использованию знаний молодого специалиста, оно должно помогать работнику развиваться интенсивно и в необходимом направлении. Инструментами такого развития являются тренинги, семинары, деловые игры и др. современные методики.

Необходимо отметить, что комплексное повышение знаний с одновременным развитием навыков и способностей персонала организации, дают в сумме гораздо больший эффект, нежели точечная ликвидация узких мест кадрового состава. Система непрерывного образования позволяет объединить различные методики обучения в единую программу, планировать образовательные курсы, вести оценку эффективности вложенных средств.

Оценка деловых и личностных качеств сотрудников методом перекрестной социометрической оценки

Метод перекрестной социометрической оценки (ПСО) может считаться разновидностью часто упоминаемого в литературе по управлению персоналом метода оценки по принципу "360°".¹¹⁰

Метод ПСО может давать структурированные оценки деловых и личностных качеств сотрудников, аналогичные получаемым при использовании метода Assessment Center, но без детального обоснования и рекомендаций.

По сравнению с методом Assessment Center оценка работников по методу ПСО осуществляется значительно проще и дешевле. Оценка может быть проведена любым толковым сотрудником компании, получившим методику, компьютерную программу и несложный инструктаж.

В качестве объекта обследования выступает группа сотрудников (до 20 человек), хорошо знающих друг друга по совместной работе. Каждый участник получает анонимную анкету и список группы. Колонки этой анкеты соответствуют номерам участников, а в строчках показываемые оцениваемые качества:

¹¹⁰ Мишурова И.В. Глава 5. Управление персоналом./Управление малым бизнесом. Учебное пособие /под ред.Мишуровой И.В.- Ростов н/Д: Изд-во ООО «Азовпринт»,2019.- 348 с.

- Профессиональная компетентность по профилю занимаемой должности.
- Коммерческие способности.
- Способности к организации и планированию.
- Умение предвидеть, интуиция.
- Инициативность, творческие способности.
- Умение руководить людьми.
- Готовность брать ответственность на себя.
- Обязательность, пунктуальность.
- Требовательность, жесткость.
- Работоспособность, выносливость.
- Способности к работе в команде.
- Гибкость, дипломатичность.
- Преданность компании
- Доброта, отзывчивость.
- Честность, порядочность.

Шкала оценок деловых и личностных качеств сотрудников имеет следующую градацию:

- 1 – качество выражено в сильной степени, проявляется часто;
- 2 – качество выражено в средней степени, проявляется от случая к случаю;
- 3 – качество выражено слабо, проявляется редко или вообще отсутствует;
- 4 – затрудняюсь ответить.

Собственно обследование занимает не более 40 минут на группу в целом, обработка результатов и получение заключений – в пределах 5 минут на одного оцениваемого.

Заключение представляет собой профиль сотрудников, в котором выраженность качеств оценивается по 10-балльной системе. На рисунке 5 приведен итоговый оценочный лист анкетирования сотрудников ОУНП. (отдела управления несоответствиями производства).

По результатам итоговых оценок можно судить о необходимости развития у сотрудника тех или иных навыков. Как показала практика, суммирование субъективных по своей сути индивидуальных оценок дает достоверные и вполне объективные итоговые оценки.

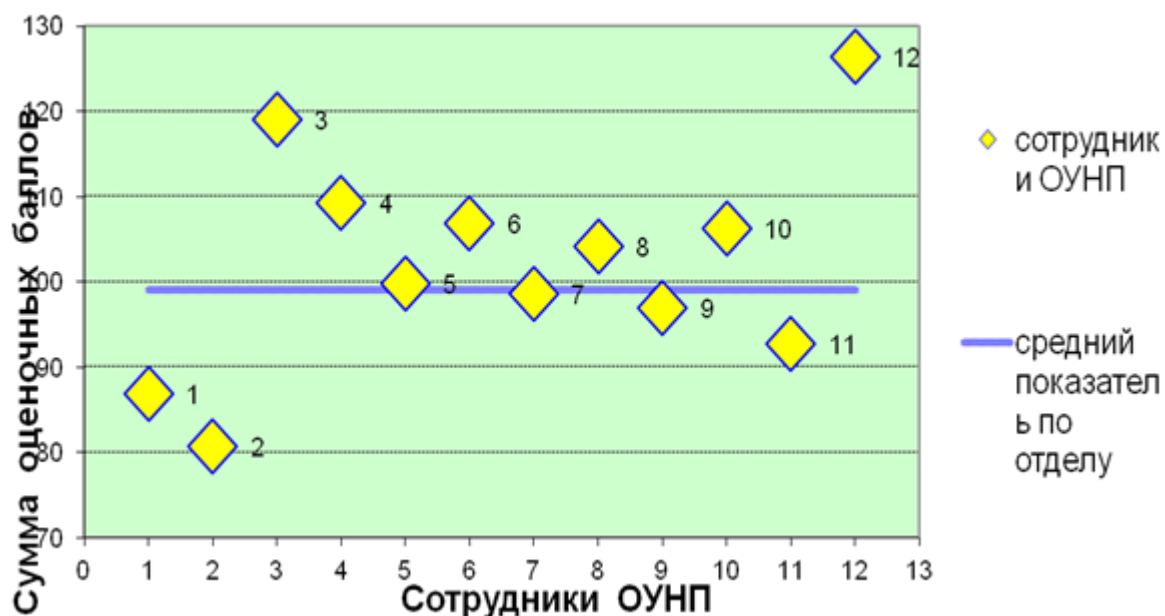


Рисунок 3.1.5. Диаграмма распределения оценочных показателей сотрудников ОУНП – отдела управления несоответствиями производства

В качестве дополнительной информации в итоговом заключении представляется информация по каждому участнику и об оценке перечисленных критериев в целом по отделу (таблица 9).

Для относительной оценки сотрудников между собой и сравнения с оценкой отдела было проведено суммирование показателей всех критериев оценки по каждому сотруднику. Результаты такого суммирования показывают абсолютное лидерство начальника отдела (12 участник) и его заместителя (3 участник). С противоположной стороны выделяются два сотрудника отдела, набравшие минимальную сумму итоговых баллов. Остальные сотрудники расположились в диапазоне $\pm 10\%$ от средней оценки по отделу. представлена диаграмма распределения оценочных показателей сотрудников ОУНП.

Итоговые результаты анкетирования сотрудников ОУНП													
Всего анкетировано:		12 человек											
Наименование качеств	Оценка анкетирруемых												Итого по отделу
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1. Профессиональная компетентность по профилю занимаемой должности	4,7	5,6	9,0	10,0	6,4	9,0	9,0	7,5	7,1	9,0	6,4	10,0	7,4
2. Коммерческие способности	4,5	4,0	8,3	7,5	5,3	6,2	4,7	5,6	5,0	6,0	5,0	10,0	5,6
3. Способности к организации и планированию	4,3	4,5	7,1	6,7	6,0	6,7	5,6	6,0	5,3	6,3	5,3	9,1	5,9
4. Умение преаидеть, интуиция	4,7	5,3	6,4	6,4	6,3	7,0	5,0	7,3	5,0	7,0	5,4	8,9	6,0
5. Инициативность, творческие способности	7,7	4,8	7,7	9,1	7,7	7,1	4,3	8,3	5,9	9,1	6,9	10,0	7,0
6. Умение руководить людьми	3,8	3,6	6,7	4,5	4,7	5,0	4,0	4,7	3,8	5,6	4,3	9,1	4,7
7. Готовность брать ответственность на себя	6,7	4,8	7,1	8,3	6,4	7,1	6,3	6,3	5,6	7,1	5,2	9,1	6,5
8. Обязательность, пунктуальность	4,7	5,6	10,0	7,1	6,9	9,1	8,2	7,7	10,0	6,4	6,9	6,9	7,1
9. Требовательность, жесткость	5,6	4,2	7,7	6,3	5,3	5,6	4,3	5,0	4,8	7,1	5,3	6,3	5,4
10. Работоспособность, выносливость	8,0	6,9	10,0	8,9	8,0	9,0	8,2	6,9	7,5	7,5	8,2	9,0	8,1
11. Способность к работе в команде	7,5	6,2	8,2	6,4	7,1	7,1	5,9	7,7	6,7	7,5	7,3	8,3	7,1
12. Преданность компании	6,2	5,7	8,2	6,2	7,0	6,9	8,9	6,2	6,7	7,3	6,4	5,8	6,7
13. Гибкость, дипломатичность	5,0	4,5	6,9	6,4	6,9	6,0	6,2	6,9	6,4	6,4	5,3	6,9	6,0
14. Доброта, отзывчивость	6,0	7,3	7,5	7,3	7,5	6,9	9,0	9,0	8,2	6,4	6,5	8,0	7,4
15. Честность, порядочность	7,5	7,7	8,2	8,2	8,2	8,2	9,1	9,0	9,0	7,5	8,3	9,0	8,3
Сумма:	86,9	80,7	119	109,2	99,83	106,9	98,65	104,1	96,9	106,2	92,6	126,4	99,1

Использование таких оценочных критериев позволяет не только оценить личные качества потенциальных участников обучения, но и использовать их для определения программ развития необходимых управленческих компетенций.

Заключение

В работе были рассмотрены вопросы формирования потребностей в развитии персонала, исследованы методы и формы повышения квалификации персонала для получения управленческих компетенций, обоснована необходимость обучения персонала на основе анкетных данных и социологических исследований.

Разработана и апробирована в крупной производственной компании программа оценки персонала методом перекрестной социометрической оценки. На основе анализа результатов анкетирования были предложены рекомендации по направлению сотрудников на различные программы обучения, тренинги по развитию компетенций и способностей человека. Также метод может применяться для повышения сотрудника в должности. Такое анкетирование можно проводить среди руководителей отделов и структурных подразделений различных компаний для выявления запросов на развитие управленческих компетенций. Это даст возможность формировать программы адресной помощи в повышении квалификации управленческого персонала и насыщать их наиболее востребованными приемами и методами обучения.

3.2. Система управления рисками на предприятии: методический подход

Понятие «риск» и его классификация

Толковый словарь дает следующее определение риска: «Риск – возможная опасность, действие наудачу в надежде на счастливый исход»¹¹¹.

В большинстве случаев под риском понимают вероятность того, что может произойти неприятное, отрицательное, гневное, нежелательное, негативное событие, способное нанести ощутимый или даже катастрофический вред, а также значительные финансовые потери, убытки.

На сегодняшний день, проблема управления рисками (УР) на уровне предприятия становится особенно актуальной.

Но, нужно отметить, что рисковать – это хорошо, для чего потребуются грамотно определить, когда можно рисковать, а когда потребуются отказаться от предстоящей рискованной ситуации.

В таблице 3.2.1 представлены распространенные понятия о риске.

Таблица 3.2.1

Понятие «риск» (основные предположения)

Понятие «Риск»	Источник понятия
«Возможность опасности, неудачи. Действие наудачу в надежде на счастливый исход» ¹ .	Толковый словарь Ожегова. С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. 1949-1992.
«Ситуация, когда результат какого-либо действия неочевиден и неоднозначен и может быть несколько исходов результатов. Термином риск обычно пользуются для описания неопределенности в ситуации, когда фактический результат какого-либо действия точно неизвестен и предполагается, что он будет определен в результате случайного выбора из нескольких возможных вариантов, распределение которых известно» ¹¹² .	Экономика. Толковый словарь. — М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М. 2000.
«Событие, способное причинить денежные убытки, покрытие которых гарантирует договор страхования (insurance contract). Исключенный риск (excepted peril) –	Финансовый словарь__Финансы. Толковый словарь. 2-е изд. — М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Брайен Батлер, Брайен Джонсон, Грэм Сидуэл

¹¹¹ Толковый словарь Ожегова. С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. 1949-1992.

¹¹² Экономика. Толковый словарь. — М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М. 2000.

Понятие «Риск»	Источник понятия
это риск, который обычно не покрывается страховым полисом» ¹¹³ .	и др. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И. М. 2000.
«Возможная опасность. Опасность, от которой производится страхование; возможность наступления обстоятельства, причиняющего материальный ущерб. Возможный убыток или неудача в каком-либо деле» ¹¹⁴ .	Исторический словарь русского языка Исторический словарь галлицизмов русского языка. - М.: Словарное издательство ЭТС http://www.ets.ru/pg/r/dict/gall_dict.htm . Николай Иванович Епишкин epishkinni@mail.ru . 2010.
«Сочетание вероятности нанесения и степени тяжести возможных травм или другого вреда здоровью в опасной ситуации. Сочетание вероятности причинения ущерба и тяжести этого ущерба» ¹¹⁵ .	ГОСТ Р 12.0.010-2009 ССБТ. Системы управления охраной труда. Определение опасностей и оценка рисков
«Возможная опасность чего-либо. Требующее смелости, бесстрашия действие наудачу, в надежде на счастливый исход» ¹¹⁶ .	Большой энциклопедический словарь.

При определении величины риска выделяют основные три группы (принципа) расчета риска:

- сумма произведений возможных ущербов, взвешенных с учетом их вероятности;
- сумма рисков от принятия решения и выявленных рисков внешней среды;
- произведение вероятности наступления отрицательного события на степень отрицательных последствий¹¹⁷.

¹¹³ Финансовый словарь Финансы. Толковый словарь. 2-е изд. — М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Брайен Батлер, Брайен Джонсон, Грэм Сидуэл и др. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И. М. 2000.

¹¹⁴ Исторический словарь русского языка Исторический словарь галлицизмов русского языка. - М.: Словарное издательство ЭТС http://www.ets.ru/pg/r/dict/gall_dict.htm. Николай Иванович Епишкин epishkinni@mail.ru. 2010.

¹¹⁵ ГОСТ Р 12.0.010-2009 ССБТ. Системы управления охраной труда. Определение опасностей и оценка рисков. [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «Консорциум кодекс». Режим доступа <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-12-0-010-2009-ssbt>.

¹¹⁶ Большой энциклопедический словарь. [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «Консорциум кодекс». Режим доступа [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «БЭС». Режим доступа <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-12-0-010-2009-ssbt>.

¹¹⁷ «ГОСТ Р ИСО 9001-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы менеджмента качества. Требования» (утв. Приказом Росстандарта от 28.09.2015 N 1391-ст) (вместе с «Разъяснением новой структуры, терминологии и понятий», «Другими международными стандартами в области менеджмента качества и на системы менеджмента качества, разработанными ИСО/ТК 176») [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». Режим доступа http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_194941.

В следующей иллюстрации (см. рис. 3.2.1) представлена общая классификация риска.

Выделяют основные три блока риска: чистые, спекулятивные и коммерческие.

Далее уделим внимание факторам, которые чаще всего оказывают влияние на уровень финансовых рисков.



Рисунок 3.2.1. Классификация рисков

На следующей иллюстрации (см. рис. 3.2.2) представлены основные факторы, оказывающие влияние на уровень финансового риска. В принципе, деление факторов стандартное – это деление на две группы: внешние и внутренние факторы.



Рисунок 3.2.2. Факторы, оказывающие влияние на уровень финансовых рисков

По данным Allianz Global Corporate&Specialty, топ -5 бизнес – рисков в мире и в России выглядит следующим образом (см. таблица 3.2.2)¹¹⁸.

Таблица 3.2.2

Рейтинг бизнес – рисков (топ – 5) в мире и в России по итогам 2019 г.

Риски в России	Риски в мире
1. Прерывание бизнеса.	1. Прерывание бизнеса.
2. Изменения в законодательстве.	2. ИТ – инциденты.
3. Риски, вызванные различными форс-мажорами.	3. Природные катастрофы.
4. Потеря репутации и ценности бренда.	4. Изменения в законодательстве и регуляторная политика.
5. ИТ – инциденты.	5. Изменения на рынке.

На основе таблицы 3.2.2, можно сказать, что основной риск по итогам 2019 г. в мире и России – прерывание бизнеса. На втором месте в России – риск- изменения в законодательстве.

¹¹⁸ Барометр рисков Allianz 2020 г. [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «Allinsurance.Kz: Казахстанский портал о страховании». Режим доступа <https://allinsurance.kz/articles/analytical/13665-barometr-riskov-allianz-2020>.

И опять-таки, по данным Allianz Global Corporate&Specialty, которые основывались на ответах 2718 респондентов, рэнкинг бизнес – опасностей (рисков) в 2020 г. выглядит следующим образом (см. таблица 3.2.3)¹¹⁹.

Таблица 3.2.3

Рэнкинг бизнес –опасностей (рисков)

Р энкинг	Перечень опасностей (рисков)	2020 г., % ответов респондентов	2019 г, рэнкинг (% ответов респондентов)
1	2	3	4
1	Киберинциденты (например, киберпреступность, отклонение ИТ, нарушение данных, штрафы).	39	2 (37%)
2	Прерывание бизнеса (вкл. цепочки поставок.	37	1 (37%)
3	Изменения в законодательстве и регулировании (вкл. торговые войны, тарифы, экономические санкции, протекционизм, Brexit, десементация Евразоны).	27	4 (27%)
4	Природные катастрофы.	21	3 (28%)
5	Рыночные изменения (волатильность, усиление конкуренции, M&A, стагнация рынков, рыночные флуктуации).	21	5 (23%)
6	Пожар, взрыв.	20	6 (19%)
7	Изменение климата/ нестабильность погоды.	17	8 (13%)
8	Потеря репутации или стоимости бренда.	15	9 (13%)
9	Новые технологии (воздействие ИИ, автономные транспортные средства, 3D печать, Интернет вещей, нанотехнологии, блокчейн).	13	7 (19%)
0	Макроэкономические изменения (инфляция, монетарная политика, дефляция, рост цен на товары).	11	13 (8%)

В 2019 г. большая часть респондентов указывала на бизнес – опасность – прерывание бизнеса, но в 2020 г. ситуация изменилась, и уже большая часть респондентов – 39 % выделила в первую группу бизнес – рисков - киберинциденты (например, киберпреступность, отклонение ИТ, нарушение данных, штрафы).

¹¹⁹ Управление рисками на предприятии: методический и организационный аспекты// Современные технологии управления. ISSN 2226-9339. — №12 (72). Номер статьи: 7203. Дата публикации: 2016-12-09. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sovman.ru/article/7203/>.

Управленческие аспекты в направлении минимизации риска на предприятии

В современной специальной литературе понятие «УР» используется в разных смыслах, т. е. как в широком, так и в узком.

Если рассматривать УР как широкое понятие, то УР – это некое искусство и наука об обеспечении условий успешного функционирования любого предприятия, фирмы, организации в условиях риска.

При рассмотрении в узком смысле, то УР представляет собой процесс разработки и внедрения программы УР (ПУР), с целью снижения случайно возникающих рисков (убытков).

Каждая организация, которая заинтересована в снижении возможных потерь, связанных с риском, обязана решить для себя следующие важные моменты:

- выполнить оценку возможных потерь (убытков), которые в основном связаны с экономическими и финансовыми аспектами;
- вынести решение, которое позволит: оставить ли финансовые и экономические риски у себя, т. е. организация несет всю ответственность по ним самостоятельно, или она должна отказаться от данных видов риска и/или передать часть или всю ответственность по ним другим предприятиям;
- разработать программу УР по финансовым и экономическим рискам, которые организация, по возможности, оставляет на своем уровне. Данная ПУР позволит понизить возможные потери или даже повысить доход.

Процесс управления рисками (ПУР) – это процесс идентификации и анализа возможных рисков, а также принятие мер по их снижению.

Схематично ПУР представлен на рисунке 3.2.3.



Рисунок 3.2.3. УР на предприятии

По мнению Рыгаловского Д. М. (статья «Управление рисками на предприятии: методический и организационный аспект»)¹²⁰: «Внедрение системы риск-менеджмента в организациях дает следующие возможности:

- выявить возможные виды рисков на всех этапах деятельности;
- спрогнозировать, сопоставить и проанализировать возникающие риски;
- разработать необходимую стратегию управления и комплекс принятия решений по минимизации и устранению рисков;
- создать условия, необходимые для реализации разработанных мероприятий;
- проводить мониторинг работы системы управления рисковыми ситуациями;
- анализировать и контролировать полученные результаты¹²¹¹²²».

¹²⁰ Управление рисками на предприятии: методический и организационный аспекты// Современные технологии управления. ISSN 2226-9339. — №12 (72). Номер статьи: 7203. Дата публикации: 2016-12-09. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sovman.ru/article/7203/>.

На рисунке 3.2.4 наглядно представлена методология непрерывного процесса управления рисками (ПУР) [9].



Рисунок 3.2.4. Непрерывный процесс управления рисками

Данный непрерывный ПУР разработан автором Рыгаловским Д. М. [9] на основании литературных источников^{123, 124}.

Далее рассмотрим процесс УР на предприятии с позиции системы менеджмента качества (СМК).

Стандарт ИСО 9001:2015 нацелен на установление для предприятия требования понимать его область воздействия и выявлять возможные риски, как фундамент для планирования деятельности.

¹²¹ Фирцева С. В. Роль системы управления качеством на предприятии. Новые технологии – нефтегазовому комплексу: материалы Международной научно-практической конференции / отв. ред. П. В. Евтин. – Тюмень: ТИУ, 2018. Том V. – 323 с.

¹²² Фирцева С. В. Оценка риска в системе менеджмента качества предприятия. Водные ресурсы - основа устойчивого развития поселений Сибири и Арктики в XXI веке. Сборник докладов XXI Международной научно-практической конференции. 2019. С. 566-571.

¹²³ Safety and security target levels: Opportunities and challenges for risk management and risk communication. Alexander Fekete. International Journal of Disaster Risk Reduction 2 (2012) 67–76.

¹²⁴ Knowledge-Based Risk Management framework for Information Technology. Project Samer Alhawaria, Louay Karadshehb, Amine Nehari Taletc, Ebrahim Mansoura. International Journal of Information Management 32 (2012) 50– 65.

При планировании своей деятельности в СМК предприятие должно учесть внешние и внутренние факторы, требования и выявить финансовые риски для предприятия, а также возможности, подлежащие рассмотрению для:

- а) обеспечения уверенности в том, что СМК может достичь своих намеченных результатов;
- б) увеличения их желаемого влияния;
- в) предотвращения или уменьшения их нежелательного влияния;
- г) достижения улучшения¹²⁵.

В соответствии со стандартом ИСО 9001:2015 предприятие должно планировать следующее:

- «а) действия по рассмотрению этих рисков и возможностей;
- б) то, каким образом:
 - 1) интегрировать и внедрить эти действия в процессы СМК;
 - 2) оценивать результативность этих действий. Меры, принимаемые в отношении рисков и возможностей, должны быть пропорциональны их возможному влиянию на соответствие выполненным работ, оказываемых услуг»¹⁵.

Анализ стандартов ИСО показал, что стандарты качества, в основном предписывают оценивать и выявлять риски, но никаких рекомендаций по поводу – как оценивать риск, не дают.

В связи с этим, при внедрении СМК на предприятии, специалисты в области СМК могут самостоятельно определять методы оценки риска (МОР) и разрабатывать мероприятия по их снижению и нейтрализации.

Стандарты качества утверждают, что система УР на предприятии может не носить формализованный характер, а документация, которая отражает работу с рисками может оформляться в произвольной форме.

В ходе анализа стандартов было выявлено, что ИСО 9001 это стандарт нацелен на СМК, а не на системы УР. Для более детального рассмотрения ПУР на предприятии, редакторы стандартов включили в него нормативную ссылку на серию стандартов ИСО 31000 «Менеджмент рисков».

¹²⁵ «ГОСТ Р ИСО 9001-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы менеджмента качества. Требования» (утв. Приказом Росстандарта от 28.09.2015 N 1391-ст) (вместе с «Разъяснением новой структуры, терминологии и понятий», «Другими международными стандартами в области менеджмента качества и на системы менеджмента качества, разработанными ИСО/ТК 176») [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». Режим доступа http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_194941.

В феврале 2018 года опубликована новая версия стандарта ИСО 31000, которая разработана для всех отраслей и любой сферы деятельности.

Стандарт ИСО 31000:2018 содержит основные принципы и ПУР. В соответствии со стандартами серии ИСО 31000 риск концептуально определен как влияние неопределенности на цели. Это означает, что риск не обязательно несет негативные последствия или потери для организации. Под риском понимается степень неопределенности, от которой зависит реализация той или иной цели.

Применение ИСО 31000 позволит предприятиям при повышении вероятности достижения целей, более эффективному выявлению возможностей и угроз, и более эффективному распределению и применению ресурсов при мониторинге рисков.

Ключевые изменения новой версии ИСО 31000:2018:

- приведен обзор принципов УР, которые являются ключевыми критериями успеха;
- усилены требования к лидерству высшего руководства, которое должно обеспечить, чтобы УР было внедрено во всю деятельность предприятия;
- больше внимания уделено итеративному характеру УР, что позволяет постоянно пересматривать риски на каждом этапе, опираясь на новый опыт, полученные знания и данные анализа.

Стандарт ИСО 31000 служит руководством для внутренних или внешних аудиторских программ. Предприятия, применяющие данный стандарт, могут сравнивать свои методы УР с признанными на международном уровне, предоставляя обоснованные принципы эффективного менеджмента и корпоративного управления¹²⁶.

В стандарте ИСО 31010:2009 «Менеджмент риска. МОР» прописано, что «оценка риска может быть выполнена с различной степенью глубины и детализации с использованием одного или нескольких методов разного уровня сложности. Форма оценки и ее выходные данные должны быть сов-

¹²⁶ ИСО 31000: Менеджмент рисков. [Электронный ресурс] /Официальный сайт Справочник. https://spravochnick.ru/menedzhment/risk-menedzhment/iso_31000_menedzhment_riskov.

местимы с критериями риска, установленными при определении области применения»¹²⁷.

В стандарте ИСО 31010:2009 приведены следующие МОР: Анализ эффективности з, Мозговой штурм, Контрольные листы, интервью, Метод Дельфи, Предварительный анализ опасностей, Выявление опасности и критических контрольных точек, Исследование опасности и работоспособности, Структурированный анализ сценариев методом «что, если?», Выбор сценариев, Метод воздействия на бизнес, Метод первопричины, Дерево неисправностей, Дерево событий, Причинно-следственный анализ, Выявление уровней защиты, Дерево решений, Выявление влияния человеческого фактора, Метод «галстук-бабочка», Техническое обслуживание, направленное на обеспечение надежности, Мультикритериальный метод решений, Метод скрытых дефектов, Марковский метод, Моделирование методом Монте-Карло, Индексы риска, Матрица последствий и вероятностей и др.

Из большого множества МОР, следует выбрать тот метод, который:

- возможно применить в конкретной ситуации и предприятию;
- может предоставить результаты в понятной и удобной для обработки форме;
- обеспечивает получить данные в динамике.

Выбор МОР зависит, прежде всего от:

- поставленной цели исследования;
- зоны ответственности принимаемых управленческих решений;
- вида и масштаба анализируемого риска;
- возможных последствий выявленного опасного события;
- степени необходимых аналитических экспертиз, человеческих, финансовых, технических ресурсов;
- доступности информации и исходных данных для выполнения анализа;
- потребности в модификации/обновлении оценки риска;
- обязательных и договорных требований¹²⁸.

Таким образом, на выбор МОР влияют различные факторы, такие как доступность ресурсов, характер и степень неопределенности данных и информации, сложность МОР.

¹²⁷ ISO/IEC 31010:2009. Risk management - Risk assessment techniques (IDT). Менеджмент риска. Методы оценки риска. [Электронный ресурс] /Официальный сайт. Библиотека нормативной документации. <http://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293791/4293791964.htm>.

¹²⁸ ISO/IEC 31010:2009. Risk management - Risk assessment techniques (IDT). Менеджмент риска. Методы оценки риска. [Электронный ресурс] /Официальный сайт. Библиотека нормативной документации. <http://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293791/4293791964.htm>.

Для наиболее эффективного выбора МОР и применения этих методов предприятие должно располагать в своем штате менеджеров, имеющих опыт в работе с управлением рисками. В свою очередь менеджеры должны пройти соответствующее обучение.

Таким образом, для эффективного УР на предприятии, необходимо внедрить СМК, которая содержит в себе различные МУР.

Включая оценку рисков в процессы СМК, особенно на стадии планирования, предприятия смогут предотвратить появление проблем и увеличить шансы на реализацию возможностей в области качества, а также наметить путь при возникновении опасной ситуации.

Заключение

Монография «**Инновации, тенденции и проблемы в области экономики, управления и бизнеса**» разработана на основе результатов научных исследований авторов.

Результаты выполненных исследований показали актуальность и своевременность для российской экономики рассматриваемых вопросов.

В целом, работа отражает научные взгляды на современное состояние и развитие финансовой системы. Она представляет интерес как для специалистов в области проведения научных исследований, так и специалистов практиков.

Библиографический список

1. Автомобильные дороги: безопасность, экологические проблемы, экономика (российско-германский опыт): Учебное пособие для вузов / В. Н. Луканин. — М. : Логос, 2012. — 624 с.
2. Аксененко Б.Н. Транспорт объединяет в единый комплекс все отрасли экономики // Автомобильный транспорт. - 2009. - №1. - с.25 – 27.
3. Алябьева Е.А. BCG: плохая логистика стоит нам 20% ВВП // АТИ-Медиа. – 2014. - №1. – с. 40-44.
4. Аналитическое агентство Автостат [Офиц. сайт]. URL: <http://www.autostat.ru/>
5. Анюшев, Ю.Б. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития малого предпринимательства / Ю.Б. Анюшев // Финансы. Экономика. Стратегия. — 2010. — № 11. — С. 14 —18.
6. Аронов, Г.З. Муниципально-частное партнерство в сфере физической культуры / Г.З. Аронов // Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика. — 2012. — № 4. — С. 147—151.
7. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. — М.: Транспорт, 2008. — 271 с.
8. Баженов, С. И. Управление устойчивым развитием малого предпринимательства как фактор экономического роста региона / С. И. Баженов // Ин-т экономики УрО РАН. Екатеринбург, 2008. — С. 43.
9. Барбышева, Т.М. Муниципально-частное партнерство : взаимодействие органов местного самоуправления, частного бизнеса и населения / Т.М. Барбышева // Сб. Проблемы инновационно-инвестиционного развития Дальнего Востока России // Материалы международной научно-практической конференции. — 2013. — С. 9—12.
10. Барометр рисков Allianz 2020 г. [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «Allinsurance.Kz: Казахстанский портал о страховании». Режим доступа <https://allinsurance.kz/articles/analytical/13665-barometr-riskov-allianz-2020>.
11. Буслаев А.П. К вопросу об интеллектуальных системах в дорожном движении // Наука и техника в дорожной отрасли. - 2011. - № 2. - с. 33-40.
12. Бюджетный кодекс Российской Федерации (от 31 июля 1998 г.) № 145-ФЗ // Собрание законодательства РФ.-1998 г.- № 31.- ст. 3823.
13. Белокрылова О.С. Методы снижения рисков коррупции в системе государственных и муниципальных закупок. // Вопросы регулирования экономики. – Том 6. – №4. – 2015. – С. 142.

14. Березенко Н.В., Слинько О.В., Кондратьева О.В. Актуальные направления в области переработки и хранения плодоовощной продукции // Пищевая индустрия. 2018. № 2 (36). С. 52-54.
15. Большая Советская Энциклопедия (БСЭ) [Электронный ресурс] — Режим доступа : <http://bse.sci-lib.com/article075327.html> 45.
16. Большой энциклопедический словарь. [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «Консорциум кодекс». Режим доступа [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «БЭС». Режим доступа <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-12-0-010-2009-ssbt>.
17. Бондаренко, Н.Е. Инновационное развитие как фактор институциональных сдвигов в экономике: теоретические аспекты / Н.Е. Бондаренко // Экономика образования. - 2015. - № 1. - С. 41.
18. Бондаренко Т.Г., Исаева Е.А. Банки и страховые компании: необходимость развития партнерских отношений в условиях экономического кризиса // Аудитор. – 2016. – N 4. – С. 19 – 26.
19. Боровицкая М.В. К вопросу об экономической оценке уровня экономической безопасности предприятия // Молодой ученый. — 2017. — №14. — С. 321-325.
20. Брянская О.Л. К вопросу о повышении эффективности переработки плодоовощной продукции // Аспирант и соискатель. 2019. № 2 (110). С. 8-11.
21. Буланова Е.А. Анализ потребления плодоовощной продукции на Российском рынке // Вестник ИМСИТ. 2019. № 2 (78). С. 54-58.
22. Бурков, А. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития муниципалитетов / А. Бурков // Самоуправление. — 2012. — № 5. — С. 6—7.
23. Буянов, В.П. Малый бизнес, средний класс и большие ожидания / В. П. Буянов // Специфика формирования системы малого предпринимательства в Российской Федерации : избр. ст. / Моск. акад. экономики и права. М., — 2006. — С. 74.
24. Варналій, З.С. Державна політика підтримки малого підприємництва: Монографія. — К. : НІСД, 1996. — 130 с.
25. Варналій, З.С. Мале підприємництво : основитеорії і практики / З. С. Варналій. — К. : «Знання», — 2001. — 277 с.
26. Васильев, В. Д., Евдокимова, Е. С. Развитие методических основ оценки результатов деятельности строительной организации: сценарный подход // В. Д. Васильев, Е. С. Евдокимова. – Тюмень: РИО ФГБОУ ВПО «ТюмГАСУ», 2014, 146 с.
27. Васютин, Ю.С. Социальное партнерство: роль и место институтов гражданского общества в межсекторном взаимодействии / Ю.С. Васютин, Н.Н. Стеблецова // Социально-экономическое развитие регионов России : реалии современности, тенденции, перспективы (посвящается 70-летию колледжа Западно-

го филиала РАНХиГС) материалы I Международной научно-практической конференции. — 2016. — С. 88-91.

28. Вахтина, А.О. Межсекторное социальное партнерство: зарубежный опыт для России / А.О. Вахтина // Проблемы развития предприятий: теория и практика Материалы 13-й Международной научно-практической конференции. Ответственный редактор С.И. Ашмарина. — 2014. — С. 271—276.

29. Виленский, А. Этапы развития малого предпринимательства в России / А. Виленский // Вопросы экономики. — 1996. — С. 84—92.

30. Вильчинская, О.В. Муниципально-частное партнерство : проблемы и перспективы развития / О.В. Вильчицкая // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. — 2016. — № 38. — С. 65—69.

31. Воротіна, Л.І. Малий бізнес та підприємництво як засіб адаптації до ринкових форм господарювання. — К. : Знання, 1996. — 36 с.

32. Гашо И.А. Безопасность продовольствия как условие обеспечения продовольственной безопасности России // материалы международной научно-практической конференции профессорско- преподавательского состава и аспирантов «Актуальные вопросы современной науки и практики» 4–8 апреля 2016: в 3 ч. – Белгород: Изд-во БУКЭП, 2016. – Ч. 3. – С. 129–138.

33. Гладун, Т.Н. Муниципально-частное партнерство как инструмент социально-экономического развития муниципальных образований / Т.Н. Гладун // Актуальные проблемы современности : наука и общество. — 2014. — № 1 (2). — С. 30 — 33.

34. Глазьев, С.Ю. О неотложных мерах по укреплению экономической безопасности России и выводу российской экономики на траекторию опережающего развития. Доклад / С.Ю. Глазьев. - М.: Институт экономических стратегий; Русский биографический институт, 2015. – С. 14.

35. Глущенко В.М., Пронькин Н.Н. и др. Экономическая безопасность в сфере государственных и муниципальных закупок. Пособие для государственных гражданских служащих г. Москвы, обучающихся по образовательной программе профессиональной переподготовки "Управление государственными и муниципальными заказами" / В. М. Глущенко [и др.]. Москва, 2011.

36. Глущенко В.М., Пронькин Н.Н. и др. Экономическая безопасность в сфере государственных и муниципальных закупок. Учебно-методический комплекс для государственных гражданских служащих г. Москвы, обучающихся по образовательной программе профессиональной переподготовки "Управление государственными и муниципальными заказами" / В. М. Глущенко [и др.]. Москва, 2011.

37. Гольц Г.А., Филина В.А. Пути развития транспорта России.- СПб.: СПбГУЭФ, 2008. – 215 с.

38. Горбачёва И.А. Система бюджетного финансирования инвестиционной поддержки инновационных процессов в муниципальных образованиях / И.А. Горбачева // *Фундаментальные исследования*. — 2015. — № 5-3. — С. 603—608.
39. Госавтоинспекция МВД России [Офиц. сайт]. URL: <https://www.gibdd.ru/>
40. ГОСТ Р 51006-96 [Текст] : Услуги транспортные. Термины и определения. — М. : ИПК Издательства стандартов, 1997. — 12 с.
41. ГОСТ Р 54523-2011 [Текст] : Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния. — М. : Стандартинформ, 2012. — 111 с.
42. ГОСТ Р 12.0.010-2009 ССБТ. Системы управления охраной труда. Определение опасностей и оценка рисков. [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «Консорциум кодекс». Режим доступа <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-12-0-010-2009-ssbt>.
43. «ГОСТ Р ИСО 9001-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Системы менеджмента качества. Требования» (утв. Приказом Росстандарта от 28.09.2015 N 1391-ст) (вместе с «Разъяснением новой структуры, терминологии и понятий», «Другими международными стандартами в области менеджмента качества и на системы менеджмента качества, разработанными ИСО/ТК 176») [Электронный ресурс] /Официальный сайт компании «КонсультантПлюс». Режим доступа http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19494.
44. Градостроительный кодекс Российской Федерации (от 29 декабря 2004 г.) № 190-ФЗ // *Собрание законодательства РФ*.- 2005 г.-№1 (часть 1).- ст. 16.
45. Гражданкин А.И., Кара-Мурза С.Г. Белая книга России: строительство, перестройка и реформы. 1950-2012 гг.-М.: Либроком, 2013.-224 с.
46. Гражданский кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/
47. Гришин, В.В. Управление инновационной деятельностью в условиях модернизации национальной экономики / В.В. Гришин. - М.: Дашков и К°, 2017. – С. 105-106.
48. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система. – М.: Транспорт, 2008. – 376 с.
49. Гуреу Е.М. К европейским стандартам // *Тюменская правда*.-2013.- №120.-с. 3-5.
50. ГЧП в инфраструктуре [Текст] : Практическое руководство для органов государственной власти. Всемирный банк. — 2010.
51. Гэлбрейт, Дж. К. Экономические теории и цели общества / Дж. К. Гэлбрейт. — М., 1979. — С. 35.
52. Дмитриченко, Л. И. Необходимость типизации малого бизнеса при формировании государственной политики поддержки малого предприниматель-

ства в Украине / Л. И. Дмитриченко, Л. И. Чубарева // Финансы, учет, банки: сборник научных трудов. Вып. 10. — Донецк, ДонНУ, Каштан, 2004. — С. 9—15.

53. Долан, З.Дж., Линдсей Д. Рынок: микроэкономическая модель / З.Дж. Долан, Д. Линдсей. — Пер. с англ. В. Лукашевича и др. — СПб. : Экономическая школа, 1992. — 496 с.

54. Долгорукова, И.В. Малое предпринимательство в России: формирование нового социального института / И.В. Долгорукова // М. : Науч. кн., 2007. — С. 17.

55. Домке Э.Р., Бажанов Э.Р., Ширшиков А.С. Управление качеством дорог. — Ростов-на-Дону: Феникс, 2009.- 215 с.

56. Егорова, С.Е. Методические подходы к определению требуемой нормы прибыли капитальных вложений / С.Е. Егорова, Н.Г. Кулакова // Вестник Псковского государственного университета. Серия: Экономика. Право. Управление. —2014. — № 5. — С. 59—65.

57. Единая транспортная система Российской Федерации [Официальный сайт]. URL: <http://www.ets-rf.ru/>

58. Елисеев С.Ю. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт // ВКС Connect. — 2008. — №2. — с. 8-12.

59. Елесина, М.В. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития муниципалитетов / М.В. Елесина // Вестник современной науки. — 2015. — № 1 (1). — С. 61—64.

60. Зазбиев А. А. Великая транспортная революция //Эксперт.- 2006.- №9. — с.18 – 21.

61. Зенкина М.В., Городинская Н.В. Современное состояние дорожной сети России // Материалы всероссийской научно-практической конференции с международным участием.- Омск,2014.- с. 123-128

62. Информационная безопасность мегаполиса на примере города Москвы. Монография / Н.Н. Пронькин – М.: ООО «Экслибрис-Пресс», 2017.

63. Информационное агентство Регнум [Официальный сайт]. URL: <http://www.regnum.ru/> (дата обращения: 11.06.2018).

64. ИСО 31000: Менеджмент рисков. [Электронный ресурс] /Официальный сайт Справочник. https://spravochnick.ru/menedzhment/risk-menedzhment/iso_31000_menedzhment_riskov.

65. Исследование проблем кадровой политики в городе Москве. Итоговый отчет о НИР / Бандурин В.В., Гапоненко В.Ф., Глущенко В.М., Елизаров В.С., Крашенинников В.М., Новиков А.Н., Пронькин Н.Н.; под ред. В.М. Глущенко. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2011.

66. Исследовательский центр «Экономика и ценности» Глобальный индекс конкурентоспособности // Отчет о глобальной конкурентоспособности– 2015. - №11. – с. 1.

67. Исторический словарь русского языка Исторический словарь галлицизмов русского языка. - М.: Словарное издательство ЭТС http://www.ets.ru/pg/r/dict/gall_dict.htm. Николай Иванович Епишкин epishkinni@mail.ru. 2010.
68. Кадровая стратегия Москвы: теория и методы обоснования структур исполнительной власти. Монография / А.К. Алексеев, В.М. Глущенко, В.С. Елизаров, В.М. Крашенинников, А.И. Прокофьев, Н.Н. Пронькин; под ред. В.М. Глущенко. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2011.
69. Кайданова Е.В., Федоров С.С. "Кто виноват?" и "Что делать?" // ПН.- 2014.-№23.-с. 1-9.
70. Калинина, Т.Г. Муниципально-частное партнерство: опыт регионов России. [Электронный ресурс]: Практика муниципального управления. — Режим доступа: <http://e.munuprav.ru/article.aspx?aid=474150> (дата обращения: 03.09.2016).
71. Кантильон, Р. Опыт о природе торговли. — М. : Совдкгиз, 1959. — 120 с.
72. Климова А. И. О Федеральной контрактной системе // Отчет координационного совета органов, уполномоченных на осуществление контроля– 2015. - №1. – с. 1.
73. Коды ОКВЭД с расшифровкой [Электронный ресурс]: Общероссийский классификатор видов экономической деятельности по состоянию на 2015 год. Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=143095> (дата обращения 02.09.2019).
74. Кожевников, С.А. Управление экономикой региона на основе партнерского взаимодействия органов власти и бизнес-структур / С.А. Кожевников, Т.В. Ускова // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2014. — № 6 (36). — С. 34—46.
75. Козлов, А.А. Государственно-частное партнерство: сущность, классификация / А.А. Козлов. — [Электронный ресурс] // Предпринимательство. — 2012. — № 2(38). Режим доступа : <http://www.uecs.ru/uecs-38-382012/item/1053-2012-02-20-06-19-20> (дата обращения 02.09.2019).
76. Колесникова, Л. А. Предпринимательство и малый бизнес в современном государстве: управление развитием / Л. А. Колесникова. — М. : Новый Логос, 2000. — С. 58.
77. Колокольцева, О.В. Межсекторное взаимодействие в регионах : проблемы безопасности / О.В. Колокольцева, В.И. Цейко // Информационная безопасность регионов. — 2011. — № 1. — С. 72—75.
78. Комарова, О. В. Проблемы развития ремесленничества, малого и среднего бизнеса и среднего класса: монография / О. В. Комарова, Т. А. Салама-

това, Д. Е. Гаврилов. — Екатеринбург : Изд-во Рос.гос. проф.-пед. ун-та, —2012. — 163 с.

79. Коммерческая и некоммерческая деятельность в социальной сфере / под ред. Шеймана И.М., Якобсона Л.И., Демидовой Л.С. и др. — М. : Наука, 1995. — 156 с.

80. Кондратюк, Т. В. Державна політика підтримки малого бізнесу : монографія / Т. В. Кондратюк // К. : Академія, 2003. —112 с.

81. Коновлянке В.И. Организация и безопасность движения.— М.: Транспорт, 2011. — 183 с.

82. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов. — М.: Эксмо, 2008. — 944 с.

83. Крылова, Е. Б. Трансформация занятости в условиях развития малого предпринимательства: автореф. дис. ... д-ра экон. наук / Е.Б. Крылова. — М., 2009. — С. 21.

84. Кудрявцев А.С., Пронькин Н.Н. и др. Информационные системы в управлении городским хозяйством. Учебно-методический комплекс для направления 230200.62 "Информационные системы" очной формы обучения высшего профессионального образования. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2011.

85. Кузык, Б.Н. Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва / Б.Н. Кузык, Ю.В. Яковец. - М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2018. – С. 117-118.

86. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://constitution.ru/> (дата обращения: 11.10.2019)

87. Ларина, Н.В. Муниципально-частное партнерство как фактор стимулирования товарного производства в малых формах хозяйствования [Текст]: / Н.В. Ларина // Сборник трудов Всероссийской молодежной научно-практической конференции. Национальный исследовательский Томский политехнический университет. — 2015. — С. 347—350.

88. Ларионова, Н.И. Институциональная экономика: межсекторное взаимодействие на принципах социального партнерства / Н.И. Ларионова, Г.С. Цветкова // Регионоведение. — 2005. — № 56. — С. 108—115.

89. Леонтьев, С.Е. Комментарий к Федеральному закону от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный).[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ivo.garant.ru/#/document/11900234/paragraph/15501:2> (дата обращения: 03.09.2019)

90. Лифиренко М. В. Разработка методов и алгоритмов поддержки принятия решений при создании систем управления наружным освещением // Инновационное освещение– 2015. - №11. – с. 15-28.

91. Луканин В.Н., Буслаев А.П., Яшина М.В. Автомобильные потоки и окружающая среда- М. : ИНФРА-М, 2011. - 646 с.
92. Макконелл, К. Экономикс. Принципы, проблемы и политика / К. Макконелл, С. Брю. — Пер. с англ. 2-го изд. — М. : Республика, 1992. — Т.2. — 400 с.
93. Маковеев, С.В. Специфика реализации проектов муниципально-частного партнерства в рамках прямого соглашения / С.В. Маковеев // Master'sJournal. — 2016. — № 1. — С. 368—375.
94. Маршалл, А. Принципы экономической науки / А. Маршалл. — Издательство : Прогресс, 1993.— 594 с.
95. Миронова, С.М. Муниципально-частное партнерство как инструмент развития муниципальных образований: финансово-правовые аспекты / С.М. Миронова // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. — 2015. — № 4. — С. 300—305.
96. Министерство экономического развития Российской Федерации [Офиц. сайт]. URL: <http://fcr.economy.gov.ru/>
97. Мировой опыт создания и развития сети автомобильных дорог / Гос. Совет Российской Федерации. - М., 2008. - 148 с.
98. Моисеев, Г.А. Частное финансирование транспортных инфраструктур за рубежом // Транспорт: наука, техника, управление. — 2009. — №6. — с. 35-43.
99. Мытько Я.Р. Оценка транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог.— Минск: ВУЗ—ЮНИТИ, 2011. - 250 с.
100. Московский мегаполис: системный анализ, междисциплинарный подход, информационные технологии управления. Монография / В.М. Глущенко, Н.Н. Пронькин, Г.Ф. Шилова и др.; под ред. В.М. Глущенко. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2012.
101. Муниципально-частное партнерство как механизм решения муниципальных задач / под ред. Э. Маркварта // Сборник материалов. — Ростов-на-Дону. — 2014. — 176 с.
102. Муравьев, А. И. Предпринимательство : Учебник / А.И. Муравьев. — СПб., 2001. — 388 с.
103. Налоговый кодекс РФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/(дата обращения: 11.10.2019)
104. Научный журнал «Молодой ученый» [Офиц. сайт]. URL: moluch.ru/archive/
105. Никитская, Е.Ф. Прогнозирование инновационного развития: международные тенденции и Российский опыт / Е.Ф. Никитская // Интернет-журнал «Науковедение». - 2019. - № 3 (22). - С. 55-56.
106. Никитская, Е.Ф. Рейтинговая оценка инвестиционного климата и инвестиционной привлекательности: международный, национальный и региональный

уровни / Е.Ф. Никитская // Актуальные проблемы социально-экономического и инновационного развития муниципальных образований. Сб. науч. тр. — М. : МЭСИ. — 2014. — С.66—74.

107. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Собр. законодательства РФ — 2015. — № 29 (часть I). — Ст. 4350.

108. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Рос.газета. — 2003. — 18 января. — № 8.

109. О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный Закон от 24 июля 2007 года № 209-ФЗ. — Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52144/ (дата обращения: 11.10.2019).

110. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ // Рос. газета. — 2007. — 14 ноября. — № 254.

111. Организация дорожного движения: Учебник для вузов / Г.И. Кликовштейн. — М. : Транспорт, 2011. — 231 с.

112. Об отходах производства и потребления : Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ // Рос.газета. — 1998. — 30 июня. — № 121.

113. Парфенов В.Н., Федорова Е.А. Международные транспортные коридоры в России // Логистика.-2008.- №2. – с. 45 – 47.

114. Поливаева, О.Г. Муниципально-частное партнерство как инструмент стратегического развития муниципального образования / Т.М. Барбышева, О.Г. Поливаева // Власть и управление на Востоке России. — 2011. — № 4. — С. 21—26.

115. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2009 г. № «О порядке проведения проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета» // Собрание законодательства РФ.-2009 г. - № 21, ст. 2576.

116. Постановление Правительства РФ от 5 марта 2007 г. № 145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007 г. - №45. – ст. 2114.

117. Пронькин Н.Н. Моделирующий комплекс информационных и расчетных задач "Паритет". Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RU № 2019661181. Заявка № 2019660121 от 14.08.2019. Оpubл. 21.08.2019.

118. Пронькин Н.Н. Программа загрузки баз данных моделирующего комплекса. Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RUS № 019667818. Оpubл. 30.12.2019.

119. Пронькин Н.Н. Программа обработки и вывода результатов моделирующего комплекса. Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RUS № 2019663074. Заявка № 2019661592 от 20.09.2019. Оpubл. 09.10.2019.

120. Пронькин Н.Н. Программа формализованной карты моделирующего комплекса. Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ RUS № 019667819. Оpubл. 30.12.2019.

121. Разработка специального математического и программного обеспечения выработки стратегических решений по кадровой политике города Москвы. Отчет о НИР за 2 этап / Бандурин В.В., Гапоненко В.Ф., Глуценко В.М., Елизаров В.С., Крашенинников В.М., Новиков А.Н., Пронькин Н.Н.; под ред. В.М. Глуценко. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2011.

122. Разгулина, Е.Д. Партнерство органов власти и бизнес-структур как необходимое условие привлечения частных инвестиций / Е.Д. Разгулина // Проблемы развития территории. — 2014. — №5 (73). — С. 78—90.

123. Распоряжение Правительства РФ от 8 декабря 2011 г. №2227 «О стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 года». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

124. Речмен, Д.Дж. Современный бизнес : учебник в двух томах / Д.Дж. Речмен, И.Х.Мескон, К.Л. Боуви, Дж.В. Тилл. — М. : Республика, 2007. — 236 с.

125. Ровенская, Н.С. Государственная поддержка малого бизнеса в сельском хозяйстве / Н.С. Ровенская, Т.Л. Мищенко // В сборнике: Поколение будущего : Взгляд молодых ученых — 2014. Сборник научных статей 3-й Международной молодежной научной конференции: в 2-х томах. Ответственный редактор Горохов А.А., 2014. — С. 193—195.

126. Российская социальная система: оглянуться в ушедшее время. Ради будущего. (Синергетика в гуманитарных науках). Под ред. профессора Старостенкова Н.В.: Монография. / Ляпунова Н.В., Потехина Е.В., Пронькин Н.Н., Старостенков Н.В., Шилова Г.Ф.– М.: Экслибрис-Пресс, 2017. – 152 с.

127. Руденко, Л.Г. Моделирование современного государственно-частного партнерства как института развития инфраструктуры поддержки малого предпринимательства / Л.Г. Руденко // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. — 2016. — № 3 (36). — С. 109—115.

128. Распоряжение Правительства РФ от 11 июня 2014 г. № 1032-р «О внесении изменений в Транспортную стратегию Российской Федерации, утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р» //

129. Собрание законодательства РФ.-2014 г.- № 25.- ст. 3349

130. Распоряжение Минтранса РФ от 19.06.2003 N OC-555-р "О введении в действие "Руководства по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах"
131. РосБизнесКонсалтинг [Офиц. сайт]. URL: <http://t.rbc.ru/>
132. Рябиков, Н.А. Современные методы обоснования развития сети автомобильных дорог // Бюллетень транспортной информации. 2010. №59. с.
133. Саидов М.А.Х., Жураев Ф.М. Региональный аспект проблемы переработки плодоовощной продукции // Аграрная наука - сельскому хозяйству. Сборник материалов XIII Международной научно-практической конференции: в 2 кн.. 2018. С. 183-185.
134. Сей, Ж.Б. Трактат политической экономии / Ж.Б. Сей. — М. : 1996. — 126 с.
135. Сельское хозяйство в России. 2019: Стат.сб./Росстат – М., 2019. – 91 с.
136. Селянинов, А.В. Ключевая роль правительственного сектора в функционировании инновационной среды / А.В. Селянинов, Н.В. Фролова // ARS ADMINISTRANDI. - 2014. - № 1. - С. 44-45.
137. Сильянов В.В. Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог. — М. : Транспорт, 2008. — 287 с.
138. Сильянов В.В., Лобанов Е.М., Ситников Ю.М. Пропускная способность автомобильных дорог. — М. : Транспорт, 2011. — 152 с.
139. Старовойт Р. В Доклад об итогах деятельности ведомства за 2014 год и планах на 2016-2018 годы // Федеральное дорожное агентство.-2014 г.- №21.-ст.2-26.
140. Сырычев С. М. Информация о развитии инженерной инфраструктуры на селе (газификация, водоснабжение, дороги) // Отчет о работе областной думы. – 2015. - №1. – с. 1-6.
141. Система государственных и муниципальных заказов: теория и практика. Учебник. / Баклановский С.В., Буранов С.Н., Глущенко В.М. и др. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2007.
142. Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. — М. : Совдкгиз, 1962. — 685 с.
143. Современный экономический словарь [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http : //www.slovarnik.ru/html-economica/m/maloe-predprinimatel5stvo.html](http://www.slovarnik.ru/html-economica/m/maloe-predprinimatel5stvo.html) (дата обращения: 12.05.2020)
144. Социальное измерение в бизнесе: международный форум лидеров бизнеса под эгидой принца Уэльского. Как корпоративное гражданство в России может быть выгодно бизнесу и обществу. — М. : Красная площадь, 2001. — 25 с.
145. Социальное партнерство как форма реализации социальной политики государства. // Ученые записки ТОГУ. — 2014. — Т.5. — №1. — 104 с.

146. Справочные материалы по проектам, реализуемым с привлечением средств инвестиционного фонда Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/privgovpartnerdev/201505222> (дата обращения : 05.03.2019).
147. Стратегия обеспечения информационной безопасности московского мегаполиса. Монография / Н.Н. Пронькин – М.: ООО «Экслибрис-Пресс», 2019.
148. Сушкова, И.А. Инновационная политика и экономическая безопасность / И.А. Сушкова // Саратовской области – 80 лет: история, опыт развития, перспективы роста: сборник научных трудов. - 2016. - №1. - С. 145.
149. Тенденции развития и особенности кредитования малого бизнеса в России: монография / Л. М. Куприянова, Н. Э. Соколинская. — М. : Социально-политическая мысль, 2011. — С. 11.
150. Теоретические и методологические аспекты обоснования рационального состава и численности органов исполнительной власти города Москвы. Отчет о НИР за 1 этап / Бандурин В.В., Гапоненко В.Ф., Глуценко В.М., Елизаров В.С., Крашенинников В.М., Новиков А.Н., Пронькин Н.Н.; под ред. В.М. Глуценко. – М.: Московский городской университет управления Правительства Москвы, 2010.
151. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области [Офиц. сайт]. URL: <http://tumstat.gks.ru/>
152. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов / Ю. А. Кременец. — М.: Академкнига, 2011. — 279 с.
153. Толковый словарь Ожегова. С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. 1949-1992.
154. Торгово-промышленная палата Российской Федерации [Офиц. сайт]. URL: <http://tpprf.ru/ru/>
155. Тосканин И.А. Транспорт России: Материалы всероссийской конференции. -М., 2008. – 143 с.
156. Транспорт в планировке городов : Учебник для вузов / В. А. Черепанов. — М. : Стройиздат, 2008.-216с.
157. Транспортная планировка городов: Учебник для вузов / Е. М. Лобанов. — М.: Транспорт, 2011. — 240 с.
158. Транспортная система России: Учебное пособие для вузов / С.П. Федоров. – М.: Дрофа, 2008. – 436 с.
159. Транспортный комплекс РФ : Учебник для вузов / Н. С. Сегунин. - М.: Инфра-М, 2009. – 534 с.
160. Тюнен, Й. Изолированное государство : Пер. с нем. / Под ред. А.А. Рыбникова М. : Экономическая жизнь, 1926. — 160 с.
161. Указ Президента РФ от 31.12.2015 №683 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». – Текст: электронный. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

162. Управление рисками на предприятии: методический и организационный аспекты // Современные технологии управления. ISSN 2226-9339. — №12 (72). Номер статьи: 7203. Дата публикации: 2016-12-09. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sovman.ru/article/7203>.

163. Федеральная Налоговая Служба [Официальный сайт]. URL: <http://www.nalog.ru/>

164. Федеральная служба государственной статистики [Официальный сайт]. URL: <http://www.gks.ru/>

165. Федеральное дорожное агентство [Официальный сайт]. URL: <http://rosavtodor.ru/>

166. Федеральный закон от 05 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» // Собрание законодательства РФ.- 2013 г.- № 14.- ст. 1652.

167. Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ.- 2007 г.- № 46.- ст. 5553.

168. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ.- 1995 г.- № 50.- ст. 4873.

169. Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» // Собрание законодательства РФ.- 1999 г.- № 9.- ст. 1096.

170. Филин, С.А. Принципы управления инновационной деятельностью предприятий при переходе к «цифровой экономике» / С.А. Филин, А.А. Кузина // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. - Т. 14. - Вып. 3. - С. 518.

171. Финансовый словарь Финансы. Толковый словарь. 2-е изд. — М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Брайен Батлер, Брайен Джонсон, Грэм Сидуэл и др. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И. М. 2000.

172. Фирцева С. В. Роль системы управления качеством на предприятии. Новые технологии – нефтегазовому комплексу: материалы Международной научно-практической конференции / отв. ред. П. В. Евтин. – Тюмень: ТИУ, 2018. Том V. – 323 с.

173. Фирцева С. В. Оценка риска в системе менеджмента качества предприятия. Водные ресурсы - основа устойчивого развития поселений Сибири и Арктики в XXI веке. Сборник докладов XXI Международной научно-практической конференции. 2019. С. 566-571.

174. Хайек, Ф. Дорога к рабству / Ф. Хайек. — Пер. с англ. М.В. Гнедовского. — М. : Экономика МП Законов, 1992. — 176 с.

175. Халтурин Р.А. Состояние и опыт строительства дорожной сети в России и за рубежом // Экономические науки. Экономика и управление. – 2011. — № 1(74).
176. Хамидуллин, Ф.Ф. Развитие методологии исследования малого бизнеса / Ф.Ф. Хамидуллин // Проблемы современной экономики : Евразийский международный науч.-аналит. журнал. —2006. —№ 3 (19).
177. Харитонов, В.С. Муниципально-частное партнерство в финансировании инвестиционных проектов / В.С. Харитонов // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. — 2015. — № 10-2. — С. 54—56.
178. Цуркан, М.В., Никуленко О.А. Развитие территорий в рамках муниципально-частного партнерства / М.В. Цуркан // Научный электронный архив [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://econf.rae.ru/article/9702> (дата обращения: 03.09.2016).
179. Шевченко, Е.А. Муниципально-частное партнерство как механизм обеспечения экономического развития муниципальных образований / Е.А. Шевченко // Вестник АПК Ставрополя. — 2012. — № 4 (8). — С. 96—99.
180. Шевченко, О.С. Муниципально-частное партнерство как фактор развития муниципального образования / Б.М. Жалсанова, О.С. Шевченко // Вестник Забайкальского государственного университета. — 2014. — № 7. — С. 122—126.
181. Шильников С.В. У нас есть технологии и компетенции // Тюменская правда.-2013.- №140.-с. 2-3.
182. Шумпетер, И. Капитализм, социализм, демократия / И. Шумпетер. — М. : Экономика, 1995. — 540 с.
183. Шумпетер, И. Теория экономического развития / И. Шумпетер. — М. : Прогресс, 1982. — 455 с.
184. Экономика. Толковый словарь. — М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М. 2000.
185. Экономика предприятия: Учебное пособие для вузов / Н. А. Сафонов.-М.: Юристъ, 2011. — 605 с.
186. Якимец, В.Н. Перспективы и ограничения межсекторного социального партнерства / В.Н. Якимец // Социальное партнерство. Российский опыт. Год 2000. — СПб., 2001. — С. 28—29.
187. ISO/IEC 31010:2009. Risk management - Risk assessment techniques (IDT). Менеджмент риска. Методы оценки риска. [Электронный ресурс] /Официальный сайт. Библиотека нормативной документации. <http://files.stroyinf.ru/Data2/1/4293791/4293791964.htm>.
188. Komarova A., Tsvetkova L., Kozlovskaya S., Pronkin N. Organisational educational systems and intelligence business systems in entrepreneurship education. Journal of Entrepreneurship Education. 2019. T. 22. № 5. С. 15.

189. Knowledge-Based Risk Management framework for Information Technology. Project Samer Alhawaria, Louay Karadshehb, Amine Nehari Taletc, Ebrahim Mansoura. International Journal of Information Management 32 (2012) 50– 65.

190. Kurilova, A., Lysenko, E., Pronkin, N., Mukhin, K., & Syromyatnikov, D. The impact of strategic outsourcing on the interaction market in entrepreneurship education. Journal of Entrepreneurship Education. 2019. Т. 22. № 4. С. 15.

191. Safety and security target levels: Opportunities and challenges for risk management and risk communication. Alexander Fekete. International Journal of Disaster Risk Reduction 2 (2012) 67–76.

Приложение

Приложение А

Таблица А1

Динамика численности участников дорожной отрасли

Показатели	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Число предприятий дорожной отрасли в РФ	161500	171400	193300	225300	235700	260300	262500	269400	273200	307900
Число предприятий в дорожной отрасли в Тюменской области	210	222	231	243	244	251	256	250	247	244
Удельный вес, в % к показателю по РФ	0,13	0,13	0,12	0,11	0,10	0,10	0,10	0,09	0,09	0,08

Таблица А2

Ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием по субъектам РФ за 2009 - 2016 годы

км.

Наименование субъекта	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Российская Федерация	7924,1	2551,5	3721,6	2686,6	3081,1	2473,6	2424,4	2869,9
Центральный федеральный округ	936,4	376,4	510,2	323,4	304,2	414,9	232,4	409,0
Северо-Западный федеральный округ	650,1	69,6	261,2	164,2	236,1	202,9	210,7	305,4
Южный федеральный округ	637	191	250,8	161,4	145	71	153	118,5
Северо-Кавказский федеральный округ	437,8	102,3	185,1	277,6	216,2	168,2	143	352,3
Приволжский федеральный округ	2617,1	681,3	1095,1	461,9	406,5	589	543,1	556,3
Уральский федеральный округ	1200	560,4	449,4	318,6	409	300,7	237,5	404,9
Тюменская область	838,7	484,7	165,0	234,0	371,5	180,9	128,6	273,0
Уд. вес в УрФО	69,9	86,5	36,7	73,4	90,8	60,2	54,1	67,4
Уд. вес в РФ	10,6	19,0	4,4	8,7	12,1	7,3	5,3	9,5
Уд. вес в УрФО	30,4	7,5	9,1	19,0	17,4	1,5	6,7	0,0
Уд. вес в РФ	4,6	1,6	1,1	2,3	2,3	0,2	0,7	0,0
Сибирский федеральный округ	865,8	366,3	626,1	688,2	588,8	420,5	510,8	408,1
Дальневосточный федеральный округ	580,2	204,1	343,6	291,3	775,3	306,4	393,9	315,4

Таблица А3

Ввод в действие мостов за 2007 – 2016 годы

Наименование субъекта	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Российская Федерация, пог.м.	28 129,21	20 800,51	22 510,37	25 778,92	33 426,6	28 656,4	21 798,9	30 891,8	22 451,3	25 793,6
Уральский федеральный округ, пог.м.	2 639,29	5 537,47	1 464,65	881,77	2 060,6	1269,4	3556,7	1 427	470,4	4706,3
Тюменская область, пог.м.	1 487,81	5 311,42	538,55	273,8	560,3	376	1439,1	815,1	0	4328,4
Ханты-Мансийский автономный округ, пог.м.	512	210	-	31	219	376	1439,1	273	-	300
Ямало-Ненецкий автономный округ, пог.м.	488,7	-	-	-	-	-	-	18	-	1
Тюменская область без АО, пог.м.	487,31	5 101,62	538,55	243,10	341,30	0	0	524,10	0	4 027,40
Уд. вес Юга Тюменской области в УрФО, %	18,46	92,13	36,77	27,57	16,56	0,00	0	36,73	0	85,57
Уд. вес Юга Тюменской области в РФ, %	1,73	24,53	2,39	0,94	1,02	0,00	0	1,70	0	15,61

Приложение Б

Таблица Б1

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения с твердым покрытием

км.

Показатели	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Российская Федерация	597 318,7	624 193,6	629 124,6	646 888,9	664 566,0	727 653,2	925 173,3	984 573,7
Центральный федеральный округ	133 851,5	138 688,6	139 572,6	146 390,7	150 292,8	155 937,9	207 588,5	219 098,1
Северо-Западный федеральный округ	71 948,8	73 291,6	75 201,5	75 409,1	76 271,0	78 822,5	93 853,5	101 910,7
Южный федеральный округ	50 930,2	51 557,3	52 644,4	54 933,4	55 530,3	60 767,9	78 759,4	86 067,3
Северо-Кавказский федеральный округ	28 843,7	31 068,7	31 151,4	32 737,4	37 728,6	50 122,4	59 273,1	62 535,8
Приволжский федеральный округ	134 296,8	145 531,6	146 670,2	150 782,2	155 660,9	157 776,2	207 732,8	214 225,1
Уральский федеральный округ	38 691,1	39 276,2	40 343,3	41 969,6	42 361,9	43 159,3	57 410,3	69 133,6
Тюменская область	11 865,2	12 154,9	12 446,4	12 780,0	12 893,1	12 802,4	20 402,4	20 756,7
Удельный вес в масштабах РФ, %	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9	1,8	2,2	2,1
Тюменская область без авт.округов	7 960,3	8 046,1	8 070,0	8 183,0	8 251,8	8 230,5	13 131,1	13 105,8
Удельный вес в масштабах РФ, %	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,1	1,4	1,3
Сибирский федеральный округ	102 674,2	107 848,2	106 780,4	107 365,8	108 938,4	142 707,8	170 084,5	177 301,6

Таблица Г1

Результаты расчета прогноза протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием

Годы	Фактор t	Протяженность автомобильных дорог общего пользования тыс. км.	Схема абсолютного прироста		Схема простых процентов		Схема сложных процентов	
			y_t	$(y_{\phi}-y_t)^2$	y_t	$(y_{\phi}-y_t)^2$	y_t	$(y_{\phi}-y_t)^2$
2000	0	13 311,1	13311,1	0,0	13311,13	0,00	13311,13	0,00
2004	4	14 210,1	17122,1	8480083,7	16092,55	3543657,27	16318,18	4444069,247
2011	11	15 545,2	23791,4	68000261,1	20960,03	29320414,76	23306,20	60233150,08
2013	13	28 052,5	25696,9	5548680,6	22350,74	32510032,19	25804,77	5052290,133
2018	18		30460,7	x	25827,52	x	33286,74	x
в среднем		17954,33	20456,79	17915434,14	18526,29	14569173,12	20043,35	13612073,87
Ошибка аппроксимации				4232,66		3817		6806036,9
Вариация аппроксимации				0,24		0,21		379,07

Таблица Г2

Результаты расчета прогноза автомобилизации населения

Годы	Фактор t	Автомобилизация населения	Схема абсолютного прироста		Схема простых процентов		Схема сложных процентов	
			у _т	(у _ф -у _т) ²	у _т	(у _ф -у _т) ²	у _т	(у _ф -у _т) ²
2000	0	154,0	154,0	0,0	154,03	0,00	154,03	0,00
2004	4	199,5	192,7	46,8	185,41	198,42	187,89	134,6846701
2011	11	276,5	260,3	263,9	240,33	1307,93	266,05	109,2805902
2013	13	295,0	279,6	238,1	256,03	1518,87	293,84	1,339806484
2018	18		327,9	x	295,26	x	376,71	x
в среднем		239,28	226,46	252,60	212,87	986,94	229,49	156,25
Ошибка аппроксимации				15,89		31		78,1
Вариация аппроксимации				0,07		0,13		0,33

Таблица Г3

Результаты расчета прогноза величины инвестиций в основной капитал (дорожная отрасль)

Годы	Фактор t	Инвестиции в основной капитал дорожно- строительных организаций	Схема абсолютного прироста		Схема простых процентов		Схема сложных процентов	
			y_t	$(y_f - y_t)^2$	y_t	$(y_f - y_t)^2$	y_t	$(y_f - y_t)^2$
2000	0	84,6	84,6	0,0	84,60	0,00	84,60	0,00
2004	4	91,9	117,7	666,7	108,25	267,43	110,85	359,1325363
2011	11	177,9	175,7	4,9	149,65	798,26	177,88	0,000301301
2013	13	199,7	192,2	55,7	161,47	1461,30	203,62	15,3566888
2018	18		233,6	x	191,04	x	285,45	x
в среднем		135,82	146,70	521,42	128,95	782,65	147,33	304,88
Ошибка аппроксимации				22,83		28		152,4
Вариация аппроксимации				0,17		0,21		1,12

Таблица Г4

Результаты расчета прогноза дорожно-транспортных происшествий

Годы	Фактор t	Число ДТП на 100 тыс. чел.	Схема абсолютного прироста		Схема простых процентов		Схема сложных процентов	
			у _т	(у _ф -у _т) ²	у _т	(у _ф -у _т) ²	у _т	(у _ф -у _т) ²
2000	0	147,0	147,0	0,0	147,00	0,00	147,00	0,00
2004	4	263,6	151,7	12528,5	155,36	11715,59	155,54	11676,64156
2011	11	219,3	159,8	3535,4	169,99	2431,09	171,70	2265,700876
2013	13	229,8	162,2	4573,1	174,17	3094,18	176,62	2828,266136
2018	18		168,0	x	184,63	x	189,54	x
в среднем		228,65	155,76	7049,90	162,68	6099,10	163,77	5983,40
Ошибка аппроксимации				83,96		78		2991,7
Вариация аппроксимации				0,37		0,34		13,08

Таблица Г5

Результаты расчета прогноза доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям

Годы	Фактор t	Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям	Схема абсолютного прироста		Схема простых процентов		Схема сложных процентов	
			y_t	$(y_f - y_t)^2$	y_t	$(y_f - y_t)^2$	y_t	$(y_f - y_t)^2$
2000	0	42,8	42,8	0,0	42,80	0,00	42,80	0,00
2004	4	49,5	43,4	37,3	46,91	6,60	47,06	5,847052144
2011	11	62,4	44,4	324,7	54,11	68,78	55,57	46,69290427
2018	18		45,4	x	61,30	x	65,61	x
Всего		870,85	702,05	2338,13	808,14	334,47	823,11	213,29
в среднем		54,43	43,88	146,13	50,51	20,90	51,44	13,33
Ошибка аппроксимации				12,09		5		6,7
Вариация аппроксимации				0,22		0,08		0,12

Приложение 3

Таблица 31

Расчёт интенсивности движения между парой рассматриваемых корреспондирующих пунктов

Показатели	ед. измерения	обозначение	2018 (прогноз)
Интенсивность движения между парой рассматриваемых корреспондирующих пунктов	авт./сут.	N_{ij}	26117
Отношении численности населения в большем населенном пункте (Pmax) к численности населения в меньшем населенном пункте (Pmin)		P_p	504628
Коэффициент связанности между пунктами		Kс	0,7
Средняя продолжительность работы в течение суток легковых автомобилей	ч./сут.	$\tau \times \lambda$	1
Коэффициент, характеризующий пользование легковыми автомобилями в будние дни		Kл	0,75
Средняя продолжительность работы в течение суток автобусов	ч./сут.	$\tau \times a$	9,6
Коэффициент, характеризующий использование автобусов		Ka	0,72
Средняя продолжительность работы в течение суток грузовых автотранспортных средств	км./ч.	Vг	75
Коэффициент, характеризующий использование грузовых автотранспортных средств	ч./сут.	$\tau \times r$	7,6
Приведенное расстояние между корреспондирующими населенными пунктами	км.	Lпр	62,1
Показатель степени при приведенном расстоянии между населенными пунктами при расчете интенсивности движения грузовых автотранспортных средств		a	2
Существующий или перспективный уровень насыщения территории легковыми автомобилями	авт./1000 жит.	Qл	420
Средняя скорость движения легковых автомобилей в эталонных условиях	км./ч.	Vл	83
Существующий или перспективный уровень насыщения территории автобусами	авт./1000 жит.	Qa	140
Средняя скорость движения автобусов в эталонных условиях	км./ч.	Va	60
Существующий или перспективный уровень насыщения территории грузовыми	авт./1000	Qг	470

Показатели	ед. измерения	обозначение	2018 (прогноз)
автотранспортными средствами	жит.		
Средняя скорость движения грузовых автотранспортных средств в эталонных условиях	км./ч.	V _г	75
Приведенная длина участка автомобильной дороги	км.	$L_{\text{з}}$	62,1
Физическая длина z-го участка дороги	км.	L _ф	59
Средняя скорость движения грузовых автотранспортных средств на z-м участке дороги	км./ч.	V _z	90
Коэффициент снижения скорости движения в населенных пунктах		dV	0,95
Коэффициент снижения скорости движения объектами регулирования движения		dR	1

Сведения об авторах

Брянская Ольга Леонидовна

кандидат экономических наук, доцент
кафедры "Экономика и организация
АПК" ФГБОУ ВО БГСХА имени В.Р.
Филиппова

Глуценко Василий Максимович

д.э.н., д.в.н., профессор, почетный
работник высшего профессионального
образования Российской Федерации –
Московский городской университет
управления Правительства Москвы.

Глушков С.В.

к.в.н – ФГАОУ ВО Первый Московский
государственный медицинский
университет имени И.М. Сеченова
Министерства здравоохранения
Российской Федерации (Сеченовский
Университет).

Корпусова Наталья Сергеевна

к.э.н., доцент кафедры «Управление
строительством и жилищно-
коммунальным хозяйством», Тюменский
индустриальный университет, Институт
сервиса и отраслевого управления.

Минаков А. В.

профессор кафедры экономики и
бухгалтерского учета Московского
университета МВД России имени В.Я.
Кикотя, д.э.н., профессор, Россия,
Москва

Николаева Наталья Васильевна

к.э.н., доцент кафедры налогообложения
и бухгалтерского учета ЮРИУ РАНХиГС
при Президенте РФ

Новиков Александр Николаевич

к.э.н, доцент – Московский авиационный институт (национальный технический университет)

Пронькин Николай Николаевич

к.э.н, доцент – ФГАОУ ВО Первый Московский государственный медицинский университет имени И.М. Сеченова Министерства здравоохранения Российской Федерации (Сеченовский Университет).

Смирнова Елена Александровна

к.э.н., доцент, доцент кафедры финансов и кредита Института экономики и управления (СП). ФГАОУ ВО Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского

Филимонова Лариса Акрамовна

кан.экон.наук, доцент, доцент кафедры экономики в строительстве, ФГБОУ ВО Тюменский индустриальный университет

Фирцева Светлана Валерьевна

к.э.н., доцент кафедры «Экономика в строительстве», Тюменский индустриальный университет, Институт сервиса и отраслевого управления;

Цуркан Марина Валериевна

к.э.н., доцент, доцент кафедры менеджмента и маркетинга Тверского филиала ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»

Щербакова Елена Николаевна

к.э.н., доцент кафедры «Экономика в строительстве», Тюменский индустриальный университет, Институт сервиса и отраслевого управления

Электронное научное издание
сетевого распространения

Инновации, тенденции и проблемы в области экономики, управления и бизнеса

монография

По вопросам и замечаниям к изданию, а также предложениям к
сотрудничеству обращаться по электронной почте mail@scipro.ru

Подготовлено с авторских оригиналов



ISBN 978-5-6044576-4-1



Усл. печ. л. 10.5.

Объем издания 7,7 МВ

Оформление электронного издания: НОО

Профессиональная наука, mail@scipro.ru

Дата размещения: 10.05.2020г.