
МЛ

МАРКЕТИНГ И ЛОГИСТИКА
Научно-практический журнал
№1(15) 2018

**Научно-практический журнал
«Маркетинг и логистика», №1(15), Москва, 2018, 81 с.
ISSN 2500-2023**

Учредитель ООО «МАРКЕТОЛОГ»,
г. Москва
Генеральный директор Жильцова О. Н.
Исполнительный директор Арский А. А.
Компьютерная верстка Жильцов Д. А.
e-mail: editor@marklog.ru
Сайт: marklog.ru

Издание зарегистрировано Федеральной
службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
Эл № ФС77-62285 от 03.07.2015 г.

Редакционная коллегия:

Жильцова Ольга Николаевна - главный редактор, кандидат экономических наук, доцент
Арский Александр Александрович – ответственный редактор, кандидат экономических наук
Жильцов Денис Анатольевич – редактор

Члены редакционного совета:

Земляк Светлана Васильевна – доктор экономических наук, профессор, директор Смоленского филиала Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, заведующая кафедрой «Экономика и менеджмент», г. Смоленск

Калинина Татьяна Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, приглашенный внештатный преподаватель University of Rome Unitelma Sapienza (Университет Ла Сапиенца), г. Рим, Италия

Константиниди Христофор Александрович – кандидат экономических наук, доцент, министр курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края, заведующий кафедрой «Менеджмент и маркетинг» Финансового университета при Правительстве Российской Федерации (филиал), г. Краснодар

Моргунов Вячеслав Иванович – доктор экономических наук, профессор, старший научный сотрудник Института исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, г. Москва

Синяева Инга Михаѳловна — доктор экономических наук, профессор, академик РАЕН, заслуженный профессор ВЗФЭИ, профессор Департамента менеджмента Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

Стыцок Рита Юрьевна — доктор экономических наук, профессор, академик РАЕН, эксперт АККОРК, эксперт Рособнадзора, профессор кафедры «Международный туризм, гостиничный бизнес и социальный менеджмент» Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

Тарасова Светлана Васильевна – доктор экономических наук, профессор, г. Валетта, Мальта

Худжатов Михаил Бекзадаевич - кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенного дела Российского университета дружбы народов, г. Москва

Журнал включен в библиографическую базу данных публикаций российских авторов (РИНЦ) и в интегрированный научный информационный портал eLIBRARY.RU.

Журнал не несет ответственность за достоверность публикуемых материалов.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

©2015-2018 Научно-практический журнал «Маркетинг и логистика». Все права защищены. При использовании материалов в обязательном порядке указывать ссылку на журнал.

Экономика есть искусство удовлетворять безграничные потребности при помощи ограниченных ресурсов.

Питер Лоренс.



Уважаемые коллеги, читатели и авторы журнала!

Представляем вам первый выпуск журнала
в новом 2018 году!

Статьи авторов традиционно содержат много
актуальных теоретических моделей,
практических рекомендаций по совершенствованию
экономики как организаций, так и национальных экономик.

Тематика отражает современные тенденции,
складывающиеся в логистике, таможенном деле,
менеджменте и маркетинге.

1 января 2018 г. вступил в силу Таможенный Кодекс ЕАЭС,
развивается проект Северного морского пути,
отмечается положительная динамика
в экспорте российского зерна - это лишь некоторые из тем,
которые освещаются в этом номере.

Благодарим авторов за сотрудничество,
а читателей за внимание к журналу «Маркетинг и логистика»,
который ориентируется под актуальные
требования науки и бизнеса!

Ответственный редактор научно-практического
журнала «Маркетинг и логистика»
Александр Александрович Арский

СОДЕРЖАНИЕ

Арский А. А.	Критерии оценки эффективности подготовки специалистов агропромышленного комплекса на базе образовательных кластеров	5
Ерохин В. Л.	Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора	12
Калямина О. В.	Роль аграрного туризма в развитии российских территорий	30
Лапутина С. А.	Развитие регионального предпринимательства в современных условиях	37
Пищук И. П.	Техника продаж в магазине. Грамотные продажи	46
Тебекин А. В.	Прогноз рыночных изменений, обусловленных пенсионной реформой	51
Худжатов М. Б.	Применение таможенных инструментов стимулирования иностранных инвестиций в сельскохозяйственном машиностроении России	58
Шеломенцева М. В., Лапшова О. А.	Образовательный потенциал человеческого капитала как фактор конкурентоспособности региона российско-белорусского приграничья	71

***Критерии оценки эффективности подготовки
специалистов агропромышленного комплекса на базе
образовательных кластеров***

Александр Александрович Арский

Аннотация: в статье обосновывается необходимость кластерного подхода при организации обучения слушателей по программам дополнительного профессионального образования, переподготовки и повышения квалификации кадров агропромышленного комплекса. Приводятся формальные критерии оценки эффективности подготовки кадров на основе дифференцированных компетенций.

Динамика глобального рынка сельскохозяйственной продукции обусловленная жесткой конкуренцией в борьбе за рынки развитых и развивающихся стран поддерживает в неизменно актуальном состоянии вопросы связанные с качественной подготовкой, переподготовкой и повышением квалификации специалистов отечественного агропромышленного комплекса (далее – АПК). Российская Федерация вынужденно включилась в санкционный обмен с Евросоюзом и США, сгенерировав и реализовав известные программы импортозамещения сельскохозяйственной продукции, которые, среди прочего привели и к росту экспорта зерновых культур в 2017 г. на 34%, что является позитивным показателем конкурентной борьбы отечественных производителей на глобальном рынке сельхозпродукции. Эти обстоятельства, относящиеся к внешним факторам, оказывающим влияние на систему АПК, потребовали от системы не только ревизии технологий и методик производства и переработки сельхозпродукции, но и ревизии качества подготовки специалистов обеспечивающих экономический рост АПК на всех уровнях.

Проблема подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров АПК может и должна решаться на основе кластерного подхода с формированием у студента (слушателя) необходимых компетенций, которые

должны быть динамичными, то есть должны обновляться и детализироваться под каждый сегмент АПК с учетом реализуемых государственных программ и стратегий. В то же время намечен тренд подготовки кадров на дистанционной основе, без отрыва от производства.[1] Детализация компетенций это, по сути, использование дифференцированного подхода при формировании данных компетенций.

Возможно сгенерировать новый термин – дифференцированная компетенция, которому можно дать следующее определение: дифференцированная компетенция – компетенция реализуемая в учебном процессе на основе дифференцированного подхода к уровню овладения студентом (слушателем) теми или иными полезными знаниями, умениями и навыками различающихся уровнем детализации этих знаний, умений и навыков.

Наибольшая эффективность реализации дифференцированных компетенций может быть достигнута на базе образовательных кластеров АПК, сочетающих в себе теоретические и прикладные начала.

Как известно, образовательный кластер это – совокупность учреждений профессионального образования, общественных организаций и предприятий различного уровня и отраслевой направленности, объединенных с целью подготовки молодых специалистов соответствующих современным требованиям федерального и регионального рынка труда.[2] Таким образом, реализация дифференцированных компетенций на базе образовательного кластера АПК позволяет оперативно дифференцировать и актуализировать компетенции реализуемые в учебном процессе. Особенно важен данный подход при реализации программ повышения квалификации, так как актуализация знаний одна из основных задач повышения квалификации как вида профессиональной подготовки специалиста. Посредством дифференцированных компетенций решается и еще одна из важнейших задач педагогики и науки – задача по сближению теории и практики, вывода

теоретических исследований в прикладную плоскость для эффективного использования их в АПК

Пример дифференциальной компетенции может быть проиллюстрирован следующим образом. В наборе компетенций генерируемых у обучающихся согласно Федерального государственного образовательного стандарта, существует универсальная компетенция (УК-1), которая в независимости от уровня подготовки имеет базовую редакцию, сущность которой сводится к тому, что обучающийся должен быть: «способен осуществлять поиск, критический анализ информации и применять системный подход для решения поставленных задач». Целесообразно изложить указанную компетенцию применительно к конкретному виду анализа, например, функционально-стоимостному. Таким образом, компетенция будет изложена в следующей редакции: «способен осуществлять поиск и критическую оценку информации и на её основе проводить функционально-стоимостной анализ, формировать его результаты для системного подхода в решении поставленных задач».

Закономерным является решение вопроса оценки качества овладения той или иной дифференцированной компетенцией студентом (слушателем). Практикуемый подход, когда контроль овладения компетенцией производится на основе оценки выпускной квалификационной работы студента (слушателя) не в полной мере приемлем для слушателей курсов переподготовки или повышения квалификации, так как за частую не содержит результатов прикладных исследований или предложений[3]. Таким образом, при оценке качества подготовки специалистов, например на базе ФГБОУ ДПО «Российская академия кадрового обеспечения агропромышленного комплекса», рационально применять систему коэффициентов качества овладения дифференцированными компетенциями, которые могут быть представлены в следующем формализованном виде (табл. 1) .

Таблица 1.

Формальные показатели эффективности качества освоения
дифференцированной компетенции (УК-1)

/п	Расчет показателя	Эффективность показателя положительна при:
	$K_t = \frac{t}{t_{\text{баз}}}$	$K_t < 1$
	$K_C = \frac{C}{C_{\text{баз}}}$	$K_C < 1$
	$K_E = \frac{E}{E_{\text{баз}}}$	$K_E > 1$
	$K_V = \frac{V}{V_{\text{баз}}}$	$K_V \geq 1$

Представленные в таблице 1 формальные компетенции основаны на сопоставлении новых результатов с базовыми результатами соответственно по: 1 – времени принятия управленческого решения; 2 – операционные издержки мероприятий реализованных для принятия управленческого решения; 3 – экономическая отдача от реализации управленческого решения; 4 – объем принимаемых управленческих решений в определенном периоде. При этом параметры 1 и 4, 2 и 3 обоюдно зависимы.

Вербально оценку качества (требования) овладения слушателем дифференцированной компетенцией, можно представить в следующем виде: насколько более оперативно принимается управленческое решение → ниже ли операционные издержки при принятии управленческого решения → повышается ли экономическая отдача при реализации управленческого решения → возможно ли увеличение объема генерации управленческих решений в определенном периоде.

Научная новизна представленного подхода, состоит в комплексном анализе эффектов освоения дифференцированных компетенций слушателем с учетом их зависимости и возможностью непрерывного их совершенствования при изменениях во внешних факторах.

Реализуя дифференцированные компетенции на базе образовательного кластера АПК в условиях конкретной обстановки среды, то есть с привлечением материальной базы предприятий АПК, возникают дополнительные эффекты, формируемые за счет обратной связи в течение реализации учебного процесса между преподавателем вуза, слушателем и представителем предприятия АПК. К данным эффектам можно отнести:

1. Доведение слушателем до сведения преподавателя вуза и представителя предприятия АПК проблем организации процесса труда, что соответственно позволяет преподавателю вуза осуществлять научный поиск решения данных актуальных проблем в области организации труда и управления персоналом на теоретической основе, а представителю предприятия формировать предложения по профилактике нарушений в области охраны и организации труда.

2. Использование преподавателем вуза (исследователем) результатов анализа качества освоения дифференцированных компетенций слушателем для научного поиска оптимальных моделей организации освоения дифференцированных компетенций слушателем.

3. Разработку кадровой политики и концепции профессионального роста предприятием АПК с учетом показателей освоения дифференцированных компетенций слушателем.

Разработка, апробация и использование в учебном процессе дифференцированных компетенций, позволяет осуществлять подготовку специалистов «вооруженных» современным знанием, учитывающих при решении производственных задач разного уровня влияние факторов, свойства и особенности системы или фона, на котором реализуется производственные процессы. Кроме того в научном и практическом плане возрастает актуальность подготовка квалифицированных кадров для проектов трансграничного сотрудничества в сфере АПК, позволяющих диверсифицировать риски продовольственной безопасности и реализовать

экономический потенциал таможенной территории Российской Федерации.[5]

Список использованной литературы:

1. Арский А.А. Виртуальные филиалы как основа системы высшего образования в моногородах // Маркетинг и логистика. – 2015. – №1-1 (1). – с. 4-8.
2. Арский А.А. Институт наставников в образовательных кластерах // Мир современной науки. – 2015. – № 4(32). – с. 32–35
3. Арский А.А. Исследование проблем импортозамещения в курсовых и дипломных работах студентов вузов // Мир современной науки. – 2016 – № 1(35). – с. 31–33
4. Тебекин А.В. Проект как базовая форма развития современной экономики // Маркетинг и логистика. 2016. № 4 (6). – с. 58-71
5. Ерохин В.Л. Развитие сельских территорий на Дальнем Востоке России и в провинции Хэйлунцзян КНР // Вестник АПК Ставрополя. – 2016. – № 3 (23). – С. 256–260.

УДК 378

А. А. Арский - кандидат экономических наук, доцент кафедры управления АПК, ФГБОУ ДПО «Российская академия кадрового обеспечения агропромышленного комплекса», Москва, Россия

e-mail: arskiy@list.ru

Criteria for assessing the effectiveness of training specialists in the agro-industrial complex on the basis of educational clusters

A. Arskiy - Candidate of economic sciences, associate professor of the Department of management in the agro-industrial complex, Russian academy of personnel in the agro-industrial complex, Moscow, Russia

Annotation: the article substantiates the necessity of the cluster approach in the organization of training of students under the programs of additional vocational education, retraining and advanced training of the personnel of the agro-industrial complex. Formal criteria for assessing the effectiveness of training differentiated competencies are given.

Ключевые слова: агропромышленный комплекс, АПК, образовательный кластер, образовательная компетенция, дифференциальная компетенция, критерии оценки качества образования, повышение квалификации кадров, переподготовка кадров, agro-industrial complex educational cluster, educational competence, differential competence, criteria for assessing the quality of education, improving the skills of staff, personnel retraining.

***Северный морской путь как инфраструктурная основа
российско-китайского Арктического синего
экономического коридора***

Василий Леонидович Ерохин

Аннотация: В начале 2018 г. Китаем была опубликована Белая книга по политике КНР в Арктике, определившая основные подходы страны к развитию и освоению северных регионов планеты и включению арктических транспортных коридоров в инициативу «Пояс и путь». Будучи неарктическим государством, в развитии грузообразующей базы северного направления «Пояса и пути» и интенсификации коммерческой навигации в полярных водах Китай опирается на сотрудничество с другими странами, в частности, с Россией. В статье рассмотрены перспективы развития морских грузовых путей в Арктике и основные трудности, с которыми сталкиваются Китай и Россия в реализации инициативы Арктического синего экономического коридора, в том числе экономические, транспортно-логистические, технологические и климатические.

В Арктике сосредоточены значительные запасы мировых энергетических и природных ресурсов, в том числе пока неразведанных. Таяние полярных льдов открывает новые возможности для их освоения, а также развития навигации по ранее труднодоступным морским транспортным путям в морях Северного Ледовитого океана. Вследствие этого, экономические возможности и геополитические перспективы Арктики привлекают к региону все большее внимание мирового сообщества, в том числе и стран, территориально не принадлежащих к северным. В последние годы сотрудничество между арктическими и неарктическими государствами по основным вопросам развития региона стало не только намного более динамичным, но и достигло высокой степени институционализации. Применяются различные форматы сотрудничества – от многостороннего диалога на площадках Арктического Совета и специализированных

международных организаций и форумов до двусторонних договоров между странами.[18] Неарктические государства стремятся всячески повысить свою роль в регионе и усилить влияние на принятие основополагающих решений, рассматривая свою вовлеченность в освоение Арктики не только в качестве полезной для всего мирового сообщества, но и обусловленной международным правом.[14] Среди неарктических стран, использование северных транспортных коридоров привлекает большее внимание в Японии и Южной Корее, критически зависимых от поставок энергетических и других ресурсов морским транспортом и желающих диверсифицировать маршруты для обеспечения национальной безопасности. Однако в последние годы в качестве наиболее активного неарктического игрока на арктической арене выходит Китай. Внимание Китая к Арктике стремительно возросло с включением арктических коридоров в инициативу «Пояс и путь», объявлением намерений о создании Ледяного Шелкового пути в Арктике, включением в реализацию инициативы Арктического синего экономического коридора, а также формализацией арктической политики страны в начале 2018 г.

Современная арктическая политика Китая. С недавних пор, Китай активно вовлечен в формирование тематики международного сотрудничества в Арктике. В Китае понимают, что изменение климата и таяние льдов, происходящие в северных широтах, напрямую влияют на состояние окружающей среды, сельскохозяйственного производства, торговую морскую навигацию, а также в целом характер социально-экономического развития страны [20]. В 2017 г. арктический регион был включен Китаем в состав трех синих морских коридоров в рамках инициативы «Пояс и путь». Учитывая такую формализацию подхода к Арктике, произошедшую впервые с момента вступления Китая в качестве наблюдателя в Арктический Совет, включение Фонда Шелкового пути в инвестиционные проекты по добыче ресурсов и развитию инфраструктуры в Арктике, а также активизацию

навигации китайскими судами вдоль Северного морского пути и в водах Северного Ледовитого океана, можно заключить, что Китай переходит от исключительно научно-исследовательской деятельности к активному участию в освоении и развитии Арктики и реализации своих экономических и геополитических интересов в регионе.[15]

Вскоре после артикуляции арктического направления синих экономических коридоров «Пояса и пути» Китай опубликовал Белую книгу политики КНР в Арктике, в которой было заявлено, что страна открыта к сотрудничеству со всем международным сообществом для использования открывающихся возможностей в Арктике, решения проблем, вызванных изменениями в регионе, участия в управлении Арктикой, а также совместного развития сотрудничества в рамках инициативы «Пояс и путь» и Арктического синего экономического коридора.[21] Тремя основными направлениями арктической политики Китая являются уважение к правам и интересам других стран, сотрудничество и взаимовыгодный характер партнерства.

В рамках первого направления Китай уважает права арктических стран и коренного населения арктических территорий, закрепленные в международном праве, и поддерживает мирное решение спорных вопросов относительно территориальных и морских прав и интересов в полном соответствии с Уставом ООН, Конвенцией ООН по морскому праву и другими международными договоренностями. Позиция Китая состоит в том, что управление транспортными коридорами в Арктике должно осуществляться на основе международного права, а все заинтересованные страны должны иметь свободный доступ в арктические воды в соответствии с международными правовыми нормами.

Специфика второго направления арктической политики Китая состоит в том, что страна готова участвовать в сотрудничестве по освоению и развитию Арктики. Приоритетами такого сотрудничества в формате

реализации северного рукава «Пояса и пути» видятся координация политики участвующих стран, взаимоувязка инфраструктур, развитие коммерческой деятельности и торговли, сотрудничество в финансовой и инвестиционной сферах, а также социально-экономическое развитие арктических территорий. В формате Арктического синего экономического коридора, призванного соединить рынки Азии и Европы посредством российского Северного морского пути, Китай видит свое участие в координации стратегий развития арктических и неарктических стран и стимулировании сотрудничества по развитию производственной и транспортно-логистической инфраструктуры будущего коридора.

Что касается взаимовыгодного характера сотрудничества, китайские компании уже несколько лет подряд активно включаются в реализацию совместных инвестиционных проектов в Арктике в таких сферах, как добыча нефти и газа, других природных ресурсов, строительство транспортной и энергетической инфраструктуры, освоение биологических ресурсов арктических морей, развитие арктического туризма.[7] Однако Китай к настоящему времени готов заинтересовать арктические и неарктические страны-партнеры не только объемом товарооборота вдоль Арктического синего экономического коридора и инвестициями, но и многими технологическими и инновационными решениями для использования в условиях Арктики.

Безусловно, одной из целей развития арктического направления «Пояса и пути» для Китая является создание альтернативных южным путям северных транспортных коридоров и путей доставки в страну ресурсов и экспорта из страны товаров.[2] Однако, долгосрочное видение Арктического синего экономического коридора отнюдь не ограничивается диверсификацией торговых путей, а подразумевает повышение степени инфраструктурной взаимосвязи между Китаем и арктическими странами, обеспечение устойчивого социально-экономического развития Арктики и

сокращение разрыва между традиционными отраслями промышленности Крайнего Севера и китайским рынком. В рамках такого видения одним из важнейших партнеров для Китая в Арктике является Россия, особенно в виду того факта, что Россией контролируется практически половина всей береговой линии Северного Ледовитого океана и территории и ресурсы вдоль Северного морского пути. Россия в целом поддерживает «Пояс и путь» [3] и ожидает включения Китая в инвестиционные проекты в Арктике и развитие транспортной инфраструктуры Северного морского пути. Однако, на пути успешной реализации инициативы Арктического синего экономического коридора существует и ряд объективных проблем (ограниченность финансовых ресурсов и доступа к некоторым технологиям в связи с санкциями, структурные проблемы российской экономики и другие), решение которых видится только при условии взаимных шагов со стороны России и Китая.

Сравнение и сопряжение Северного морского пути с маршрутами «Пояса и пути». В настоящее время вклад Северного морского пути в мировые морские грузовые перевозки крайне мал – около 7,3 млн. тонн в 2016 г. [11] по сравнению с 5660 млн. тонн через Малаккский пролив, 880 млн. тонн через Суэцкий канал и 220 млн. тонн через Панамский канал.[17] Однако, потенциально маршрут через российскую Арктику может в будущем составить конкуренцию традиционным путям доставки грузов между Азией и Европой, став одним из транспортных коридоров «Пояса и пути».

С начала открытия навигации по Северному морскому пути для иностранных судов Китай уже перевез через Арктику около 1 млн. тонн грузов, а к 2020 г. рассчитывает на перенос в Арктику около 1% всех исходящих грузов.[17] Для Китая данный маршрут представляет собой не альтернативу, а скорее дополнение традиционным путям доставки продукции на крупнейшие мировые рынки (рис. 1.). Его использование позволит диверсифицировать и повысить надежность китайских поставок, не говоря о

возможном экономическом эффекте за счет сокращения транспортных издержек.

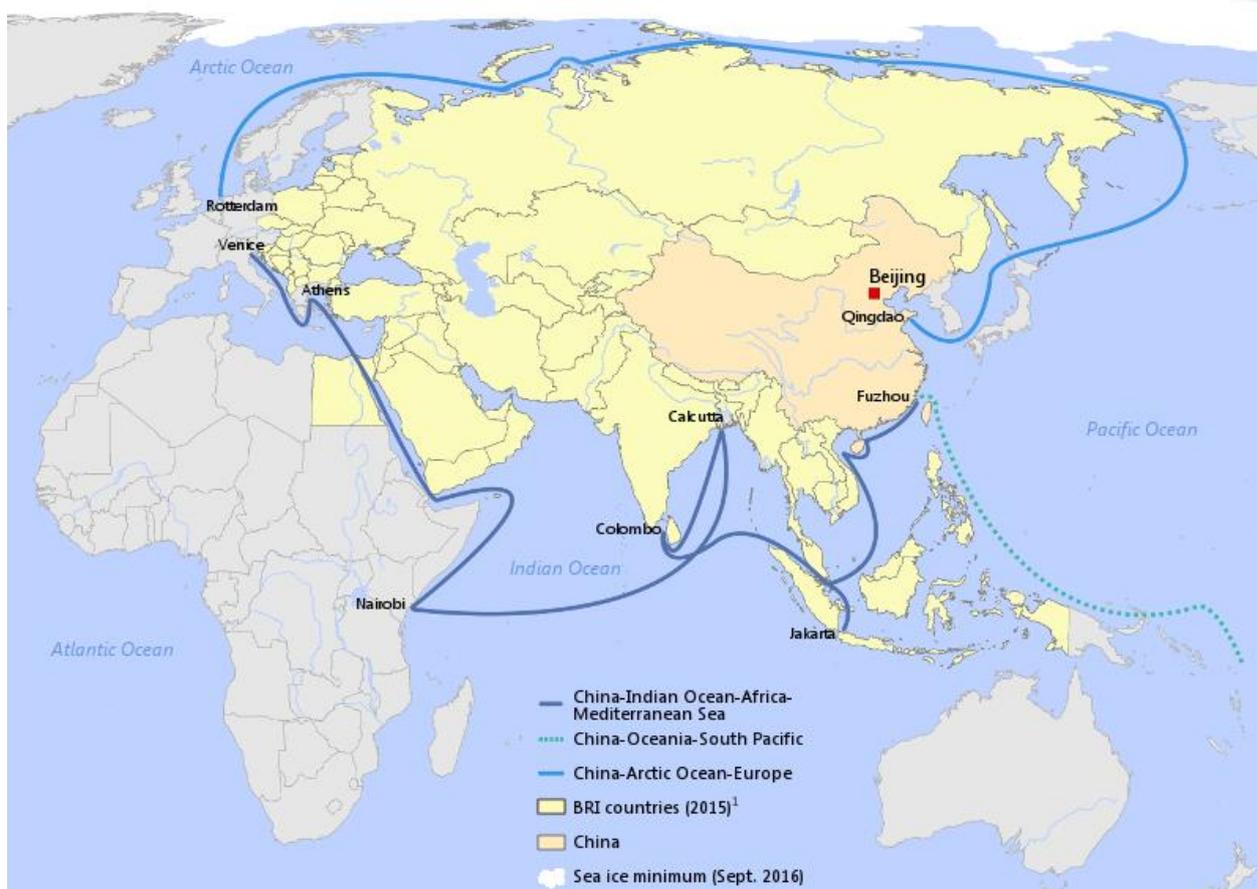


Рисунок 1. Северный морской путь в сравнении с Морским Шелковым путем [16]

Использование Северного морского пути по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал сокращает дистанцию на 4000 морских миль.[13] Переход по Северному морскому пути из Шанхая в Гамбург сокращает дистанцию практически на треть по сравнению с Морским Шелковым путем [22] и требует около 25 дней и 625 тонн мазута (35 дней и 875 тонн мазута для конкретного судна при переходе через Суэцкий канал) [5]. До крайних западных портов Северного морского пути (Мурманска и Киркенеса) из Шанхая по Северному Морскому пути можно дойти на 16 дней быстрее, чем при использовании Морского Шелкового пути.[9] Себестоимость транспортировки одного контейнера в зимний период

навигации на Северном морском пути при легком типе ледовых условий в среднем на 25-27% выше, чем по южному пути, но в летний период в среднем на 33-35% дешевле доставки контейнеров через Суэцкий канал. В результате в автономном плавании контейнеровоза себестоимость перевозки в среднем на 13% ниже себестоимости аналогичной доставки южным путем.[12] Даже при установлении фрахтовых ставок, превышающих обычные ставки на рейсы через Суэцкий канал, а также взимания оплаты за ледокольное сопровождение судов, стоимость перевозки грузов через Северный морской путь будет сопоставима со стоимостью перевозки через Суэцкий канал при существенно меньшем времени. В целом, экономия от перенаправления торговых маршрутов через Северный морской путь может составить \$60-120 млрд. в год [8], особенно на фоне прогнозов по увеличению продолжительности навигационного периода в связи с климатическими изменениями в Арктике.[1]

Среди других преимуществ Арктического синего экономического коридора перед Морским Шелковым путем можно отметить и его низкую загруженность в настоящее время.[4] У Морского Шелкового пути есть узкие места в Малаккском проливе и Суэцком канале, где случаются задержки из-за большого количества проходящих через них судов. Ожидаемый рост грузопотока по традиционным маршрутам с реализацией инициативы Морского Шелкового пути вызовет скопления грузов в узких местах и задержки доставок. В 2015 г. была открыта навигация по второй ветке Суэцкого канала, что увеличило его пропускную способность с 49 до 97 судов в сутки, но очереди на проводку это снизило не на много. Через Суэцкий канал сегодня все равно проходит всего лишь 7% судового трафика, в то время как в целом на европейский рынок замыкается не менее 45% морского грузооборота.[6] С развитием инициативы Морского Шелкового пути все китайские грузы, которые не смогут пройти через Суэцкий канал в связи с его малой пропускной способностью, придется везти в обход Африки,

тем самым удлиняя и без того большую протяженность Морского Шелкового пути практически вдвое. При навигации по Северному морскому пути отсутствуют очереди и плата за проход судов (в отличие от Суэцкого канала), применяется только сбор за обеспечение Россией ледокольной проводки. Также нет ограничений на размер судов и тоннаж, в то время как Суэцкий канал допускает продвижение судов не более 20,1 м. Имеющиеся мелкие проходы (пролив Санникова) крупнотоннажные суда с большой осадкой могут обходить альтернативными трассами, смещаясь в северные части транспортного коридора.

К тому же, в последнее время маршруты Морского Шелкового пути стали более рискованными из-за обострения международной ситуации в регионе Юго-Восточной Азии. Территориальные споры Китая в Южно-Китайском море, а также противостояние с США по поводу влияния в регионе могут привести к нарушению морских торговых путей, особенно в Малаккском проливе, который в силу своей узости может контролироваться относительно небольшой группировкой военных сил. Также северный маршрут является более безопасным с точки зрения свободы этих районов мореплавания от пиратов, угрожающих безопасности судоходства в Малаккском проливе [21] и Аденском заливе.[19]

Если рассматривать возможное сопряжение Арктического синего экономического коридора с сухопутным Экономическим поясом Шелкового пути, то здесь серьезной конкуренции ожидать не приходится. Железнодорожные перевозки намного дороже морских и вмещают значительно меньше контейнеров. Один состав может доставить несколько сотен контейнеров, а морские суда принимают до 18 тыс. контейнеров. Стоимость перевозки полного контейнера железнодорожным транспортом дороже и составляет \$8 тыс., в то время как по морю – около \$3 тыс. Соотношение между ценой и скоростью делает грузовые перевозки по сухопутному «Экономическому поясу Шелкового пути» востребованными

при перевозке дорогостоящей высокотехнологичной продукции из Китая в Европу. Однако, в обратном направлении поставки европейской продукции в Китай железнодорожным транспортом осуществлять будет проблематично. Китай импортирует из Европы, главным образом, продукцию тяжелого машиностроения, перевозка которой стандартными железнодорожными составами невозможна. Поэтому в среднесрочной перспективе как железнодорожные перевозки между Китаем и Европой не будут коммерчески прибыльны.

С российскими железными дорогами, в том числе и с планируемыми к постройке с китайским участием высокоскоростной магистралью «Евразия» и российским проектом «Белкомур» Арктический синий экономический коридор также не будет конкурировать в отличие от Китая, транспортные магистрали в России работают разрозненно: Северный морской путь не связан с железнодорожной сетью страны, и Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали, находящиеся вблизи к Китаю, пока не связаны в единую систему с портовой инфраструктурой российской Арктики. Обе магистрали работают практически на пределе своей пропускной способности, с крайне низкой средней скоростью передвижения составов (в среднем около 11 км/ч по Транссибирской магистрали) и требуют серьезной модернизации, что делает невозможным какое-либо существенное увеличение объема перевозок по ним китайских грузов.

Перспективы и риски использования Северного морского пути при создании Арктического синего экономического коридора. Для того, чтобы Северный морской путь превратился в полноценное дополнение «Пояса и пути» в виде Арктического синего экономического коридора, Китаю необходимо развивать сотрудничество с Россией. Однако, такого рода сотрудничество кроме перспектив коммерческого использования Северного морского пути, несет в себе и значительные риски для Китая.

Основная проблема – инфраструктурная неразвитость российской Арктики, в том числе и самого транспортного коридора. Российская государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» предполагает строительство и реконструкцию морских портов в Архангельске, Диксоне и Сабетте, строительство двух железнодорожных веток от побережья Северного Ледовитого океана вглубь страны для взаимоувязки морской и железнодорожной инфраструктур, разработку месторождений природных ресурсов на российском арктическом шельфе, проведение мониторинга состояния окружающей среды, а также развитие арктических технологий.[10] В 2018-2025 гг. на реализацию программы планируется выделить около \$3 млрд. Однако, к настоящему времени из запланированных строительные работы ведутся только в порту Сабетта, а по большинству из заявленных проектов Россия ожидает привлечения средств из внебюджетных источников, в том числе рассчитывая на китайские инвестиции.

Очевидно, что в качестве транспортных узлов для трансарктического судоходства на всем протяжении Северного морского пути необходимо строительство глубоководных портов с современной логистикой и сервисным обслуживанием. Также необходим базовый порт для нефтегазовых разработок в Арктике. Учитывая протяженность Северного морского пути и, тем более, необходимость для китайских судов проходить дальше на запад в европейские порты, неизбежно встает вопрос пополнения запасов топлива. Доставка топлива до точек дозаправки экономически нецелесообразна, тем более в арктических условиях. Российская сторона пока не планирует добычу нефти на шельфе и формирование бункеровочных точек непосредственно в месте добычи. Вопрос дозаправки необходимо будет решать путем строительства вместительных танкеров более серьезного ледового класса.

Кроме неразвитости береговой инфраструктуры, серьезную проблему для коммерческого освоения Северного морского пути представляет ледокольная проводка. Стоимость российской ледокольной проводки является достаточно высокой, что нивелирует экономические преимущества использования Северного морского пути по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Снижения стоимости проводки российской стороной можно ожидать за счет увеличения количества проводимых судов и проводки судов небольшими группами, то есть создания ледовых караванов. Однако, на первых порах освоения маршрута при малом количестве судов такой вариант для китайской стороны неудобен. Коммерческие корабли испытывают изменения операционных издержек на арктических маршрутах больше, чем в других местах. Размер судна является важным фактором в снижении транспортных расходов. Многие крупнотоннажные танкеры требуют сопровождения сразу двумя ледоколами, которые прокладывают достаточно широкий канал во льдах. Потенциально можно сократить затраты, если использовать в Арктике небольшие суда, но это одновременно повышает стоимость перевозки контейнера или фрахтовой тонны груза. Кроме того, ледоколы или грузовые суда ледового класса потребляют больше топлива, чем корабли, предназначенные для мореплавания в более низких широтах. В перспективе Китаю необходимо создание собственного ледокольного флота, способного осуществлять навигацию не только по Северному морскому пути, но и по Трансполярному проходу. Однако, при этом нужно обеспечить максимальную загрузку маршрута проводимыми судами в течение навигационного периода, поскольку судоходный сезон на Северном морском пути длится всего четыре месяца, а в остальное время ледокольный флот будет простаивать.

Среди технических рисков для китайских судов на Северном морском пути главным является непредсказуемость ледовых условий, которая несет в себе угрозу для отдельных типов кораблей. В частности, это касается

круизных судов, которые вынуждены будут менять от случая к случаю свои маршруты из-за плавающего льда. Наличие по курсу даже небольших льдин или айсбергов требует более медленного плавания, что может сорвать графики точного прибытия судна.

Лед не является единственным препятствием для судоходства китайских грузовых судов в Арктике. Регион часто испытывает неблагоприятные погодные условия, в том числе, не только сильные шторма, но и крайне низкие температуры, которые могут ухудшить работу палубных механизмов судна. Суровые условия Арктики требуют дополнительных инвестиций в материалы и технологии, которые позволят строить более прочные и хорошо оснащенные суда. Развитие арктического мореплавания по Северному морскому пути требует значительных инвестиций в инфраструктуру навигации и спасения, на поддержание которой в действенном состоянии у России нет средств, не говоря уже о расширении такой инфраструктуры при росте навигации. На Северном морском пути отсутствуют поисково-спасательные и медицинские службы на больших отрезках маршрута. Это ведет к росту стоимости страхования. Навигационно-гидрографическое оборудование в восточном секторе Северного морского пути не отвечает современным требованиям. База спасательного отряда располагается во Владивостоке, что не позволяет оперативно реагировать на чрезвычайные происшествия на Северном морском пути. Опорные порты на маршруте не развиты, что ограничивает возможности отстоя судов при плохой погоде. Маркировка буями не представляется возможной в арктических водах, поэтому необходимо опираться на спутниковую навигацию и морские карты. Однако, в настоящее время система связи, обслуживающая арктические регионы, отсутствует. Из-за кривизны земной поверхности геостационарные спутники не могут быть использованы выше 70-75 градусов широты.

Заключение. Таяние арктических льдов открывает новые возможности для развития грузовой навигации в акватории Северного Ледовитого океана.

Среди альтернативных трасс наиболее перспективным для использования является Северный морской путь, пролегающий вдоль богатых минеральными и природными ресурсами и относительно развитых с инфраструктурной точки зрения российских территорий Крайнего Севера. Немаловажное преимущество Северного морского пути по сравнению с другими трассами в полярных водах – менее тяжелые ледовые условия и более длительное навигационное окно. Неудивительно, что именно Северный морской путь и прилегающие территории российской Арктики в последнее время вызывают интерес у многих действующих в данном регионе сторон. Подтверждением тому служат недавняя инициатива Китая по продлению «Пояса и пути» в северные широты и активное включение китайского делового и научного сообщества в совместное с Россией и другими северными странами развитие Арктического синего экономического коридора.

Как для Китая, так и для России реализация инициативы Арктического синего экономического коридора включает в себе существенные экономические и геополитические выгоды. Среди прочего, Россия ожидает рост китайских инвестиций в проекты по добыче и переработке природных ресурсов и развитию транспортно-логистической инфраструктуры, увеличение экспорта нефти, природного газа (в том числе сжиженного) и полезных ископаемых, а также получение выгоды от обслуживания международных транзитных перевозок по трассам Арктического синего экономического коридора. Китай, в свою очередь, нацелен на обеспечение своего присутствия в Арктике, получение доступа к ресурсам и транспортным путям региона, а также интеграцию Арктического синего экономического коридора в сеть маршрутов «Пояса и пути».

Однако, реальное воплощение в жизнь концепции Арктического синего экономического коридора как жизнеспособной альтернативы традиционным морским маршрутам невозможно без принятия со стороны России глубоких

комплексных усилий по повышению инвестиционной привлекательности российской Арктики и создания в этом регионе мощной и современной транспортно-логистической инфраструктуры с широким привлечением иностранного капитала. Решение задачи такого уровня и масштаба предполагает внесение существенных изменений в действующее российское таможенное, налоговое, валютное, гражданское и иммиграционное законодательство. В такой ситуации риском для Китая является степень готовности российской стороны прилагать реальные усилия по модернизации своего законодательства и созданию благоприятных условий для привлечения и защиты китайских инвестиций.

Список использованной литературы:

1. Баранникова А. Россия и Китай в Арктике: проблемы и перспективы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.sluzhuotechestvu.info/index.php/gazeta-sluzhu-otechestvu/2014/maj-2014/item/1251-россия-и-китай-в-арктике-проблемы-и-перспективы.html>.
Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 5.02.2017).
2. Гао Т., Ерохин В.Л. «Один пояс, один путь» и Северный морской путь: перспективы и риски участия для Китая // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 304-312.
3. Григорьева Т.А., Арский А.А. Синергия экономических интересов Евразии на современном этапе развития международной торговли // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 22-27.

4. Ерохин В.Л. Северный морской путь и арктические транспортные коридоры: проблемы использования и прогнозы коммерциализации грузоперевозок // Маркетинг и логистика. – 2017. – №6 (14). – С. 22-44.
5. Жуков М. Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 20.11.2017).
6. Запольскис А. Как Северный путь становится Шелковым. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://aftershock.news/?q=node/580385&full>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 4.02.2018).
7. Иволга А.Г. Сотрудничество России и Китая в сфере развития арктического туризма: инновационный аспект // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции (г. Москва, 11 сентября 2017 г.). – Харбин, КНР: Харбинский инженерный университет, 2017. – с. 320-327.
8. Куприянов А. Азиатский Север. Что нужно новым игрокам в Арктике. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.lenta.ru/articles/2015/04/10/arctic>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 8.02.2018).
9. Макаренко Г. Добрались до Арктики: как Китай собирается освоить Северный морской путь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.rbc.ru/economics/30/10/2015/563342ca9a794776d49eb0ee>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 18.11.2017).
10. Правительство России. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://government.ru/docs/29164/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 7.02.2018).

11. Стародубцев В. Широты высокой важности. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://www.kommersant.ru/doc/3254502>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 8.02.2018).
12. Фисенко А.И. Перспективы и проблемы развития морских грузовых перевозок и их ледокольного обеспечения по Северному морскому пути // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – №2. – с. 450.
13. ABS. (2016). Navigating the Northern Sea Route: Status and Guidance. Houston: ABS.
14. Bartenstein, K. (2015). The “Common Arctic”: Legal Analysis of Arctic and non-Arctic Political Discourses. In L. Heininen, H. Exner-Pirot, & J. Plouffe (Eds.), Arctic Yearbook 2015 (pp. 264-280). Akureyri: Northern Research Forum.
15. Bennett, M. (2017). China Plans Arctic Belt and Road Initiatives. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <http://www.maritime-executive.com/editorials/china-plans-arctic-belt-and-road-initiatives>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 1.02.2018).
16. Bennett, M. (2017). China’s Belt and Road Initiative Moves into the Arctic. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://cryopolitics.com/2017/06/27/CHINAS-BELT-AND-ROAD-INITIATIVE-MOVES-INTO-THE-ARCTIC/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 6.02.2018).
17. East Russia Analytical Agency. (2016). Breaking the Ice. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://www.eastrussia.ru/en/material/breaking-the-ice/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 3.02.2018).
18. Heininen, L. (2012). Arctic Strategies and Policies. Inventory and Comparative Study. Akureyri: The Northern Research Forum; The University of Lapland.

19. Lanteigne, M. (2013). Fire over Water: China's Strategic Engagement of Somalia and the Gulf of Aden Crisis. *Pacific Review*, 26 (3), 289.
20. Liu, N. (2016). China's Emerging Arctic Policy. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://thediplomat.com/2016/12/chinas-emerging-arctic-policy/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 1.02.2018).
21. The State Council of the People's Republic of China. (2018). China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. Beijing: The State Council of the People's Republic of China.
22. Wong, E., Chi, L.K., Tsui, S. & Tiejun (2017). One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – <https://monthlyreview.org/2017/01/01/one-belt-one-road/>. Заглавие с экрана. – (Дата обращения: 5.02.2018).

УДК 656.02

В. Л. Ерохин – кандидат экономических наук, доцент Института экономики и менеджмента, Харбинский инженерный университет, Харбин, КНР

V. Erokhin – candidate of economic sciences, associate professor, School of Economics and Management, Harbin Engineering University, Harbin, P.R. China

E-mail: basilic@list.ru

Northern Sea Route as an Infrastructure Framework of the Russia-China Arctic Blue Economic Corridor

Annotation: In the beginning of 2018, China released the White Paper on China's Arctic Policy, which determined the principal approaches to the development and exploration of the northern regions of the planet and formalized the inclusion of Arctic transport corridors to the Belt and Road Initiative. Being a non-Arctic country, China aims at the promotion of collaboration with other states, particularly, with Russia on the co-development of cargo-generating facilities along the northern path of the Belt and Road Initiative and intensification

of commercial navigation in the polar waters. This paper discusses the perspectives of development of cargo shipment in the Arctic along with the major challenges of economic, transport, logistics, technological, and climate nature China and Russia face in the development of the Arctic Blue Economic Corridor.

Ключевые слова: Арктика, Арктический синий экономический коридор, Китай, Россия, Северный морской путь, Arctic, Arctic Blue Economic Corridor, China, Russia, Northern Sea Route.

Роль аграрного туризма в развитии российских территорий

Ольга Владимировна Калямина

Аннотация: в данной статье рассматривается аграрный туризм и его роль в развитии сельских территорий в Российской Федерации. Обоснована актуальность исследования вопроса развития аграрного туризма. Исследовано историческое развитие аграрного туризма в Европейских странах. Сделан вывод, что развитие данного вида туризма способствует поднятию экономического состояния региона.

На протяжении последних лет, властями и региональными элитами ряда российских территорий усиливается понимание роли формирования привлекательности регионов для туризма. Оно основано, в том числе, и на успешности уже реализованных программ продвижения туристских территорий в других стран. Целями программ продвижения территорий, как правило, являются: привлечение инвестиций, туристов, технологии, квалифицированных рабочих кадров. В то же время, процессы, происходящие в инвестиционной сфере России, в настоящее время носят в основном централизованный характер, привлечение трудовых мигрантов обременено политическими и юридическими проблемами.[6]

Вместе с тем, нарушение экологического равновесия [5] в крупных городах мира создало условия для формирования интереса населения к сельскому туризму. В этой связи следует отметить, что сельские территории Российской Федерации обладают уникальным ресурсным потенциалом, способным развить регионы с высоким уровнем безработицы, который заставляет население самостоятельно решать проблемы собственной занятости путем развития аграрного туризма.

Аграрный туризм, или как его еще называют сельский туризм, является тем видом отдыха, который предназначен для использования культурных, исторических, природных и других ресурсов любой сельской местности, а также ее специфических особенностей, с помощью которых разрабатывается

комплексный туристский продукт.[4] Одно из главных условий агротуризма заключается в предоставлении туристам индивидуальных или специализированных средств размещения в сельской местности. Отличительными характеристиками данного вида отдыха является предоставление туристам спокойной, размеренной, домашней атмосферы на сельских территориях в период их пребывания, натуральных продуктов, выращенных в чистых природных условиях, ощущения единения с природой.

Аграрный туризм может быть рассмотрен как перспективный способ развития российской провинции, имеющий следующие аспекты. Экономический аспект представляет собой источник дохода для сельского населения в состоянии кризиса аграрного сектора и деградации сельских территорий; использование главным образом менее затратных ресурсов, прежде всего природного, социокультурного и исторического наследия. Существует также микроэкономический аспект, который выражается как вклад в повышение рыночной стоимости собственного дома или усадьбы. К социокультурным аспектам развития агротуризма можно отнести взаимодействие сельских жителей с горожанами, что подразумевает обмен культурного, исторического и психологического обмена.[1, с. 13]

Пропаганда национально-культурных традиций и возможность активизации уникальных ресурсов раскрывают этнокультурный аспект аграрного туризма. Социальный аспект подразумевает кооперацию на уровне местной общины в создании полноценного туристского продукта, что в конечном счете приводит к улучшению социально-психологического климата. Аграрный туризм отделяет деструктивные слои и ориентирован на разработку условий для успешного развития и количественного роста местного общества.[1, с. 14]

На сегодняшний день аграрный (или сельский) туризм во всем мире обладает огромным потенциалом. Например, в развитых Европейских странах данный вид туризма по распространенности занимает второе место

после курортного. Начало развития данного туризма в Европе было положено еще в 1970-х годах в связи с массовой миграцией сельского населения в города. В Италии в тот момент фермеры совмещали туристский бизнес и основную сельскохозяйственную деятельность. К сожалению такой бизнес не был модным из-за полного отсутствия индустрии обслуживания и сервиса.[2, с. 185]

Изменения в ситуации произошли только в начале XXI века, когда спрос на экскурсионный и пляжный отдых снизился. Возник интерес на новые виды рекреационных услуг. Данная ситуация поменяла саму концепцию аграрного туризма. Открывшиеся перспективы предоставили сельскому населению возможность преобразования туризма в выгодный бизнес. На рынок вошли крупные игроки и за счет инвестиций изменились условия размещения туристов. Появились четырехзвездочные мини гостиницы, оборудованные всеми возможными удобствами: бассейнами, теннисными кортами и т.д. Под перестройку в гостиничные предприятия попадают и старинные усадьбы, и монастыри, которые предоставляют разнообразные комплекс услуг: занятия спортом, пешие прогулки по окрестностям, посещение сельских торговых ярмарок и т.д.[2, с. 185-186]

Потенциал территорий Российской Федерации для развития аграрного туризма довольно высок, однако на протяжении ряда лет и в настоящее время международный туристский рынок его не учитывает.[1, с. 22] Действительно, лишь в 2003 году произошло событие после которого началось организованное развитие этого вида туризма, когда межрегиональной ассоциацией по социально-экономическому взаимодействию малых и средних городов России «Муниципальное экономическое развитие» при поддержке Министерства сельского хозяйства РФ и бизнес-структур был запущен пилотный проект «Содействие муниципальным образованиям в подъеме агро– и экотуризма как перспективного стратегического направления развития малых и средних городов России». Ряд регионов, таких

как Нижегородская, Ивановская, Калининградская, Ставрополье, Чувашия, поддержали этот проект, показав свою заинтересованность. Следует отметить, что в цели проекта развитие агро- и экотуризма должно способствовать поддержке средних и малых городов России, а также помогать сохранению и оценке имеющихся ресурсов.[1, с. 24]

В ряде территорий уже имеется практический опыт развития агротуризма. Например, в Краснодарском крае реализуется программа совершенствования аграрного туризма «Парк Юга России».[3] В программе обозначены «три кита» стабильности аграрного туризма (табл. 1).

Таблица 1. - «Три кита» аграрного туризма [3]

Базовые компоненты стабильного развития аграрного туризма		
Удовлетворение потребностей туристов в предоставлении качественных услуг	Увеличение занятости сельского населения, рост его доходов — улучшение качества жизни	Сохранение экосистемы сельских территорий

Одним из первых участников данной программы стал агротур «Валентина», руководство которого осуществляет Валентина Кирилловна Жалыбина. Объект представляет собой сельскую усадьбу для круглогодичного обучения школьников агротуризму. Валентина Кирилловна организовала на территории проведение мастер-классов по выращиванию можжевельных, овощных, цветочных культур и благоустройству сельского дома. С целью привлечения, большего количества сельских предпринимателей в сферу сельского туризма на «Агротуре «Валентина» систематически осуществляется цикл практических информационно-консультационных семинаров для сельских жителей, крестьянско-фермерских и личных подсобных хозяйств из многих районов Краснодарского края.[3]

«Шато ле Гран Восток» является территорией развития агротуризма европейского уровня в сельском районе. Участник программы «Парк Юга России», который соединяет производство сухих вин по классическим французским технологиям и оздоровительный пеший маршрут с дегустацией вина «Королевский дуб».[3] Еще одним участником программы является центр семейного отдыха «Ферма». Данное предприятие предоставляет различные услуги: конные прогулки, знакомство с домашним скотом, рыбалка, купание в бассейне с минеральной водой и др.[3]

Аграрный туризм является одним из эффективных средств достижения экономического и социального развития и регенерации региона. Он широко популяризируется как эффективный источник дохода и занятости населения, особенно на тех сельских территориях, где традиционная аграрная промышленность сокращается. Развитие данного вида туризма служит продуктивным использованием всего ресурсного потенциала территорий, что способствует поднятию экономического состояния региона.

Список использованной литературы:

1. Сельский туризм: опыт, проблемы, перспективы развития в России. – М.,: ООО «Столичная типография», 2008.– 72 с.
2. Бадалянц С. В. Зарубежный опыт и отечественная практика развития сельского туризма [Текст] / С. В. Бадалянц // Образование и наука в современных условиях: материалы IV междунар. науч.–практ. конф. (Чебоксары, 10 июля 2015 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. — Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2015. — № 3 (4). — С. 184–186.
3. Село. Ресурсы и возможности. Краснодарский край - «Парк Юга России» / информационный источник: [<http://www.saitselo.com>] — дата доступа: 07.10.2017.

4. Аграрный туризм: виды и структура / Добросельский В.В. // Международный научно-практический журнал «Агропродовольственная экономика», 2015.

5. Стыцук Р.Ю. Инновационный аспект развития форм субъектов и объектов экономической деятельности в конкурентной среде. В сборнике научных статей к научно-практическому круглому столу на тему: «Инновационные маркетинговые технологии в модернизации российской экономики» / Под общей редакцией С.В. Карповой, ответственные редакторы Р.Ю. Стыцук, О.Б. Авдиенко. М.: ООО «Эльф ИПР», 2011. С. 40-49.

6. Стыцук Р.Ю., Артемьева О.А., Рожков И.В. Методологические аспекты ресурсного обеспечения развития туризма в регионах / под редакцией профессора Стыцук Р.Ю. Архангельск: Архангельский институт открытого образования, 2014, 230 с.

УДК 338.48

О. В. Калямина — ФГОБУ ВО «Финансовый Университет при правительстве Российской Федерации», студентка магистратуры гр. УТКиТ2-1м, ФМТСиГБ, Москва, Россия

E-mail: uksi12345@mail.ru

Научный руководитель - Стыцук Р. Ю., д.э.н., проф., проф. кафедры «Международный туризм, гостиничный бизнес и социальный менеджмент», ФГОБУ ВО «Финансовый Университет при правительстве Российской Федерации», Москва, Россия

The role of agrarian tourism in the development of Russian territories

O. Kalyamina — Financial University under the Government of the Russian Federation, master of gr. UTKiT2-1m, FITSBHI, Moscow, Russia

Scientific adviser - Stytsyuk R. Y., d.e.n., prof., the department "International tourism, hotel business and social management", Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia

Annotation: This article deals with agrarian tourism and its role in the development of rural areas in the Russian Federation. The relevance of research into the development of agrarian tourism is substantiated. The historical development of agrarian tourism in European countries is investigated. It was concluded that the development of this type of tourism contributes to the economic recovery of the region.

Ключевые слова: аграрный туризм, сельский туризм, развитие территорий, Краснодарский край, «Парк Юга России», Агротур «Валентина», Центр семейного отдыха «Ферма», сельские территории, agrarian tourism, rural tourism, development of territories, Krasnodar Territory, "Park of the South of Russia", Agrotour "Valentina", Family Recreation Center "Ferma", rural areas.

Развитие регионального предпринимательства в современных условиях

София Алексеевна Лапутина

Аннотация: В условиях цифровой трансформации отечественной экономики предпринимательство рассматривается как драйвер экономического роста страны. Поддержка развития предпринимательства является важнейшим стратегическим направлением российской внутренней политики. В статье представлены результаты эмпирического исследования развития предпринимательства российских регионов, граничащих с республикой Беларусь. Выявлены направления модернизация региональной политики, нацеленные на улучшение предпринимательского климата в субъектах РФ, - институциональные, финансовые, информационные, организационные и др.

«Принципиально важно утвердить в обществе ценности предпринимательства, понимания особой роли предпринимательского труда как одного из важнейших ресурсов развития страны, долгосрочного её экономического роста».

В. В. Путин, Президент Российской Федерации

Экономика нашей страны характеризуется рядом особенностей, присущих развивающимся рынкам: она чувствительна к изменениям цен на энергоносители, кроме того, правовая, налоговая и административная системы подвержены регулярным изменениям и характеризуются наличием пробелов и возможностью неоднозначного толкования. В последние годы снижение цен на нефть, международные санкции, политические конфликты негативным образом отразились на экономике России в целом и на динамике финансового рынка в частности. Поэтому обеспечение стабильности функционирования отечественного предпринимательства является сегодня приоритетной задачей как регулирующих и надзорных органов, так и всех экономических субъектов – его участников.

В таких условиях перспективы развития отечественного предпринимательства необходимо связывать с поиском новых возможностей

для стабилизации и расширения источников экономического роста, которые будут являться основными факторами, стимулирующими повышение инвестиционной привлекательности стратегически приоритетных отраслей народного хозяйства.[1-3]

В данной статье предпринята попытка охарактеризовать направленность процессов взаимодействия регионального предпринимательства и органов власти.

Методологической основой исследования является применение комплексного подхода к формированию региональной политики по поддержке и развитию предпринимательства на основе общенаучных методов наблюдения, анализа и оценивания информации.

Информационная база исследования сформирована на основе данных информационно-аналитической системы Росстата и его территориальных отделений, а также на материалах периодических изданий и интернет-ресурсов.

Анализ дискуссий научного сообщества по проблемам развития предпринимательства позволяет сделать вывод о влиянии предпринимательства на инновационное развитие национальных экономик, что подтверждается результатами исследований зарубежных и отечественных ученых. В условиях цифровой трансформации отечественной экономики возрастает роль предпринимательства как драйвера экономического роста страны.[4-6]

В настоящее время в России реализуются государственные программы как отдельные приоритетные направления экономической политики, нацеленные на формирование и развитие благоприятной конкурентной среды; активизацию предпринимательской активности и развитие предпринимательства; цифровую трансформацию отечественной экономики на основе высокотехнологичных производств и др. Так, осуществляется реализация государственных программ по улучшению инновационно-

инвестиционного климата российских регионов, поддержке предпринимательства, направленных на: совершенствование корпоративного управления, повышение доступности энергетической инфраструктуры, совершенствование оценочной деятельности, расширение доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к закупкам инфраструктурных монополий и компаний с государственным участием и др.

Таким образом, основные нормативно-правовые акты, определяющие приоритетные направления государственной политики по поддержке российского предпринимательства, характеризуются иерархичностью приоритетов в сфере развития предпринимательства, формируют систему целей и задач экономической политики (рис. 1).



Рисунок 1. – Основные нормативно-правовые акты, определяющие приоритеты политики развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации

Однако в России наблюдается отставание малого бизнеса от развитых стран по занимаемой им доле в валовом национальном продукте (всего 20%). Как отмечают специалисты, российское предпринимательство характеризуется высокой степенью риска, финансовой и коммерческой нестабильностью, обладает низким уровнем финансовых резервов,

ограниченностью основных фондов, большим количеством проблем в сфере закупок, в том числе картельные сговоры, квазиконкурентные способы закупок, нарушения на стадии формирования технического задания и на стадии экспертизы поставленной продукции, коррупция и др.[7-9]

Сопоставительный анализ российских регионов (области Брянская, Псковская и Смоленская), граничащих с Республикой Беларусь, показал, что по количеству занятых в малом и среднем предпринимательстве (МСП) лидер - Смоленской область, аутсайдер – Псковская область (рис. 2).

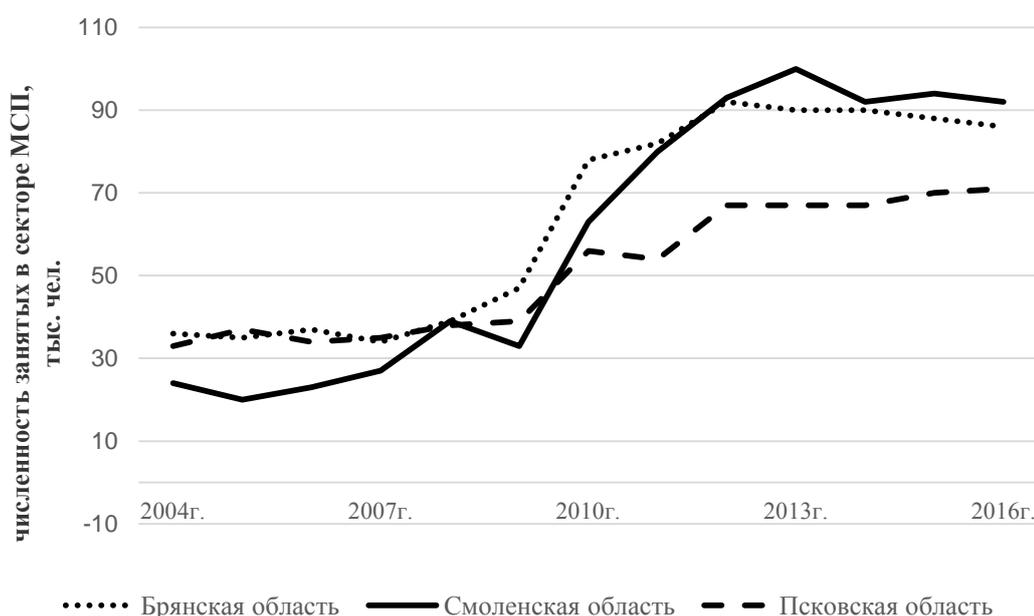


Рисунок 2. – Динамика занятых в секторе МСП по российским территориям на границе с Беларусью (по данным gks.ru)

Преобладающими сферами присутствия МСП являются торговля и ремонт (более 50% от общего количества занятых в МСП региона), обрабатывающие производства (около 12 %) и строительство (около 10%).[10-12]

Проведенный анализ научных публикаций, результатов фундаментальных и прикладных исследований в области государственного регулирования предпринимательства позволил сделать вывод об отсутствии единого подхода к количественным оценкам результативности региональной

политики, как со стороны органов власти, так и с позиций предпринимательского сообщества.

В мировой и отечественной практике для характеристики деловой среды и активности предпринимательства применяются различные укрупненные в блоки показатели, описывающие разнонаправленное влияние социально-экономических факторов на все стадии воспроизводственного процесса предпринимательства.

В условиях глобализации и регионализации происходит трансформация представлений и подходов к формированию и реализации политики поддержки предпринимательства как на национальном, так и региональном уровнях. В условиях модернизации отечественной экономики на основе высокотехнологичных производств необходимо рассматривать региональную политику поддержки предпринимательства в контексте экономической политики, реализуемой органами власти региона и местного самоуправления путем изменения условий воздействия (институциональные преобразования, финансовые ресурсы и др.) на потенциальных и функционирующих субъектов предпринимательства с целью повышения позитивных и снижения негативных эффектов влияния на состояние социально-экономической системы региона.

Полученные результаты по российским регионам в контексте развития МСП представлены на нижеследующем рисунке 3.

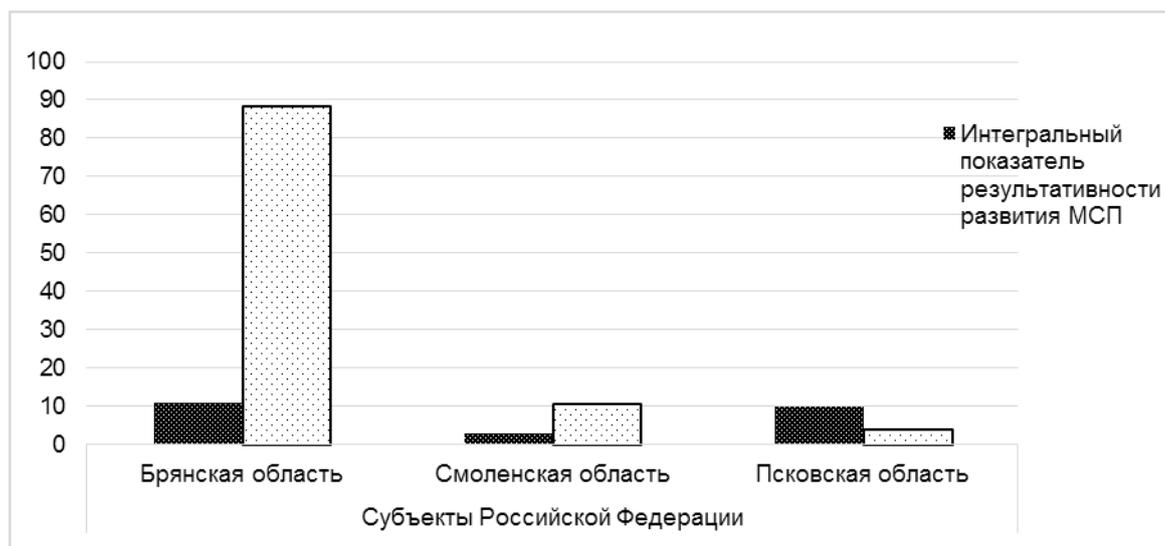


Рисунок 3. - Распределение субъектов РФ по результативность развития МСП [3]

Результативность функционирования МСП опосредована многочисленными факторами, в том числе наличием человеческих (предпринимательских и трудовых), природных и материальных ресурсов, состоянием экономического законодательства, политики развития и регулирования, инфраструктуры и других институциональных условий.[13-15]

В результате исследования выявлены направления модернизации региональной политики, нацеленные на улучшение предпринимательского климата в субъектах РФ, - институциональные, финансовые, информационные, организационные и др.

Результаты проведенного исследования формируют научную основу информационно-аналитического обеспечения корпоративного управления в целях создания условий для устойчивого развития регионального предпринимательства. Перспективными направлениями являются исследования региональных особенностей развития предпринимательства для формирования признакового пространства оценочных моделей,

характеризующих процессы цифровой трансформации отечественной экономики.

Список использованной литературы:

1. Человеческий капитал и социально-экономическое развитие регионов российско-белорусского приграничья: коллективная монография/под ред. А.П. Катровского. Смоленск, 2016.
2. Синяева И.М., Романенкова О.Н. Маркетинг инноваций в сфере торговли: теория, методология, практика. Москва, 2012.
3. Приоритетные направления развития регионов: инновации и предпринимательство/ коллективная монография / Москва, 2017.-252с.
4. Киященко Л.Т. Качество трудовых ресурсов как фактора инвестиционного развития региона //Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 2. С. 40-42
5. Сивакова С.Ю. Качество трудовых ресурсов и инвестиционный потенциал приграничных регионов России и Белоруссии //Интернет-журнал Науковедение. 2016. Т. 8. № 5 (36). С. 30
6. Шеломенцева М.В. Качество человеческого капитала приграничных регионов России и Белоруссии// Человеческий капитал и социально-экономическое развитие регионов российско-белорусского приграничья / Ответств. ред. Катровский А.П. Смоленск, 2017. С. 137-164.
7. Катровский А.П., Демографическая ситуация как индикатор и фактор развития российско-белорусского приграничья//Региональные исследования. 2016. № 3 (53). С. 102-109.
8. Земляк С.В./Структуризация и сегментация пространства российско-белорусского приграничья//Экономика. Налоги. Право. 2015. № 6. С. 78-86.

9. Основы финансового контроля и государственного регулирования: отраслевой и региональный аспект / Под редакцией Гнездовой Ю.В, Матвеевой Е.Е. Москва, 2017.-330с.

10. Земляк С.В. Инвестиционные показатели оценки развития регионов в финансовом маркетинге// Научные труды Вольного экономического общества России, 2016. Т. 198. С. 356-360.

11. Жильцова О. Н. Необходимость маркетинговых исследований в период изменений потребительского спроса // Маркетинг и логистика. 2017. №6 (14). с. 15-21.

12. Шеломенцева М.В. Сравнительная оценка дифференциации территорий по состоянию социально-экономической системы// Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2017. № 2 (29). С. 98-103

13. Земляк С.В. Развитие малого бизнеса приграничных регионов: инновационный аспект // Интернет-журнал Науковедение, 2015. - Т.7, № 3 (28). – [Электронный ресурс] - М.: Науковедение, - Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/149EVN315.pdf>, свободный. – Загл. с экрана. - Яз. рус., англ. (Дата обращения 15.02.2018)

14. Жильцов Д.А. Инструменты онлайн-маркетинга для малого и среднего бизнеса// Маркетинг и логистика. 2016. №6 (8). с. 32-39.

15. Науменков А.В. Российское предпринимательство и региональное управление//Экономика. Бизнес. Банки. 2017. Т. 1. С. 45-59.

УДК 332.1

С. А. Лапутина - студентка, ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Смоленск, Россия

E-mail: smolensk.fa@gmail.com

Научный руководитель - Науменков А. В., к.ю.н., доцент, доцент кафедры «Математика, информатика и общегуманитарные дисциплины»,

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Смоленск, Россия

E-mail: AVNaumenkov@fa.ru

Development of regional entrepreneurship in modern conditions

S. Laputina - student, Financial University under the Government of the Russian Federation, Smolensk, Russia

Scientific adviser – A. Naumenkov, PhD of jurisprudence, associate professor, Associate Professor of the Department of Mathematics, Informatics and General humanities, Financial University under the Government of the Russian Federation, Smolensk, Russia

Annotation: Under the conditions of digital transformation of the domestic economy, entrepreneurship is seen as the driver of the country's economic growth. Support for the development of the entrepreneurship is the most important strategic direction of Russian domestic policy. The article presents the results of an empirical study of the development of entrepreneurship in Russian regions bordering the Republic of Belarus. The directions of modernization of the regional policy have been identified, which were aimed at improving the entrepreneurial climate in the constituent entities of the Russian Federation, such as institutional, financial, information, organizational, etc.

Ключевые слова: региональная экономика, предпринимательство, территориальная дифференциация, сравнительный анализ, regional economy, entrepreneurship, territorial differentiation, comparative analysis.

Техника продаж в магазине. Грамотные продажи

Ирина Петровна Пищук

Аннотация: актуальность статьи в том, что менеджмент продаж до сих пор для многих российских бизнесов остается наукой-загадкой. Во время кризиса продажи падают, но анализировать процесс продаж, контролировать, и уж тем более обучать персонал в торговых точках руководство не спешит. Новизна статьи в том, чтобы представить авторский подход к идеальной технике продаж, то есть будет дан алгоритм (установление контакта; выявление потребностей и предложение решения; работа с возражениями; закрытие сделки), что нужно делать, чтобы прибыль и доход от продаж постоянно росли.

Ранее (№4(12) и №5(13)) мы уже говорили о том, что такое системный маркетинг, и какую роль он играет в сбыте продукции. Работа с клиентами состоит из основных трех этапов:

- I. Привлечение
- II. Обслуживание
- III. Удержание и возврат

Безусловно, огромное значение имеет именно второй этап. Во-первых, он приносит непосредственный доход. Во-вторых, при его грамотном исполнении, значительно упрощается и следующий шаг по удержанию клиента.

Не нужно быть маркетологом, чтобы понять суть. Ведь если клиента плохо обслужили в первый раз, то конечно ему не захочется возвращаться снова. Если консультант не был вежлив, или клиенту не уделили должного внимания – вряд ли он посетит магазин еще раз. И тут уже не помогут ни конкурентные цены, ни широкий ассортимент.

Итак, как же выглядит идеальная техника продаж и что нужно делать, чтобы прибыль постоянно росла, рассмотрим ниже.

«Вечно зеленая» техника продаж. Техника продаж, которая работает на 100%, и подходит практически для любого направления бизнеса, в том числе и оптового, состоит из 5 этапов, каждый из которых очень важен.

- 1) установление контакта;
- 2) выявление потребностей;
- 3) предложение решения;
- 4) работа с возражениями;
- 5) завершение сделки.

Теперь остановимся на каждом из этапов подробнее. Немного отвлечемся от темы, и отметим, что эту статью автор пишет, в первую очередь, как продажник, и уже потом как маркетолог. Несмотря на то, что сейчас автор является владельцем компании, мы хорошо знаем все этапы продаж изнутри. Начинала автор свой путь промоутером, прошла все ступени карьерного роста от продавца, администратора, менеджера по продажам до коммерческого директора. Именно поэтому мы понимаем всю важность использования правильной техники продаж. К тому же, и сейчас автор продолжает постоянно что-то продавать: обучающие курсы в Академии системного маркетинга, услуги маркетингового агентства «ТОМ СОЙЕР», собственные услуги тренера по маркетингу. Ознакомиться с видеолекциями можно на youtube-канале ([youtube.com/user/4irinabo](https://www.youtube.com/user/4irinabo)).

Установление контакта. Стартовый этап – установление контакта. Это первое впечатление, которое, как известно, нельзя произвести второй раз.

Как правильно установить контакт рассмотрим ниже.

Приветствие. Оно играет важную роль. Клиент должен видеть, что его заметили и ему рады. То есть приветствие словесное или взглядом, должно сопровождаться доброжелательной улыбкой.

Далее, в зависимости от специфики, после первоначального «Добрый день» или «Добрый вечер» можно добавить пару слов об акциях, бонусах, специальных предложениях.

Крайне важно не давить на клиента. После установления контакта, нужно дать время на адаптацию в пространстве. Человеку нужно осмотреться, привыкнуть к обстановке.

Выявление потребностей и предложение решения. Это основной этап. Когда клиент уже осмотрелся в торговом зале, можно начать строить коммуникацию. Недостаточно обратиться к потенциальному покупателю с предложением помочь. Нужно понаблюдать, чем интересуется покупатель, на каких товарах он остановил свое внимание. После этого, нужно ненавязчиво и в доброжелательной манере задать пару наводящих вопросов, которые помогут продавцу выявить потребности клиента. Если, к примеру, покупатель интересуется юбками, то можно уточнить через альтернативный вопрос: «Вы подбираете что-то на каждый день или по особому случаю?», или «Вы хотели бы подобрать какой-то определенный цвет или юбку в принт?».

Продавец должен быть внимателен, и не упускать мелочей: на каком товаре клиент задержал взгляд, обращает ли внимание на ценник или состав. Все это поможет более точно определить, что для покупателя важно, и предложить максимально точное решение.

Если же покупатель отказывается от общения с продавцом, то не стоит навязываться. Однако «бросать» клиента тоже неправильно. Необходимо находиться достаточно близко, к примеру, поправляя ценники, или товар на соседних на полках / рейлах, чтобы в нужный момент помочь с поиском подходящего размера или цвета.

Когда потребности выявлены, наступает время предложить подходящие варианты решения. Важно всегда предлагать несколько предложений на выбор. Неправильно навязывать клиенту то, что ему не подходит. Совершив покупку и придя домой, он поймет, что деньги потрачены зря. В лучшем случае, он просто больше не придет в этот магазин еще раз. В худшем - принесет товар обратно и даст во внешнюю среду плохой отзыв о магазине.

Работа с возражениями. Тут важно не переусердствовать. Если клиент почувствует, что продавец дает рекомендации исключительно с целью что-то продать, не учитывая потребности клиента - он просто уйдет.

Важно слушать клиента. В обработке возражений есть отдельная техника, но она для другой статьи. Если вкратце, то задача продавца выслушать, присоединиться к возражению (но не согласиться), собрать все возражения (уточнять «отзеркаливая» формулировки), найти истинное мнение и обработать именно его.

Закрытие сделки. После того, как выбор сделан, не нужно оставлять клиента. Не должно создаваться впечатление, что продавец уже потерял к клиенту интерес. Нужно провести покупателя до кассы, при этом по пути можно рассказать о новинках, показать интересные модели, сообщить о датах поступления новой коллекции или презентовать программу лояльности. Не исключено, что клиент захочет подобрать для себя что-то еще.

Выводы:

1. Важно соблюдать технику продаж.
2. Важно уделять должное внимание каждому из 5 этапов техники.
3. Научить продавать можно. Для этого нужно четко прописать различные приемы, и постоянно отрабатывать их непосредственно в торговом зале.

Желаем вам успешных продаж и свершений!

Список использованной литературы:

1. Ирина Бородавко. Маркетинг для производителей одежды. – [б.м.]: Издательские решения. – 2016, 184 с.
2. И. П. Бородавко. Как увеличить продажи через системный маркетинг // Вестник Текстильлегпрома. - №Весна 2016, с. 34-35.

3. Бородавко И. П. Как провести базовый анализ бизнеса, сократить расходы и увеличить продажи // Маркетинг и логистика. – 2016. – №4 (6). – с. 14-26.

4. Бородавко И. П. Позиционирование компании как фундамент развития бизнеса // Маркетинг и логистика. – 2017. – №2 (10). – с. 26-32.

УДК 339.138

И. П. Пищук (Бородавко) – генеральный директор маркетингового агентства ООО «ТОМ СОЙЕР», г. Москва, Россия

e-mail: 5@irinabo.com

Technique of sales in the store. Competent sales

I. Pischuk (Borodavko) - general manager of marketing agency "Tom Sawyer", Moscow, Russia

Annotation: the relevance of the article is that sales management so far for many Russian businesses remains a mystery science. During the crisis, sales are falling, but the management is not in a hurry to analyze the sales process, to control, and even more so to train the personnel in the outlets. The novelty of the article is to present the author's approach to the ideal sales technique, that is, an algorithm will be given (contact establishment, identification of needs and proposal of the solution, work with objections, closing of the transaction), what should be done so that the profit and sales income constantly grow.

Ключевые слова: установление контакта, выявление потребностей и предложение решения, работа с возражениями, закрытие сделки, менеджмент продаж, establishing contact, identifying needs and proposing solutions, dealing with objections, closing a deal, managing sales.

Прогноз рыночных изменений, обусловленных пенсионной реформой

Алексей Васильевич Тебекин

Аннотация: рассмотрены вопросы, затрагивающие ожидаемые изменения в национальной пенсионной системе, связанные: с планируемым кардинальным ростом пенсий, с фактической пролонгацией замораживания накопительной части пенсий, с планируемым ростом пенсионного возраста, с фактическим ростом необходимых пенсионных расходов и их пигментным дефицитом, и т.д. Спрогнозированы вероятные рыночные изменения, обусловленных пенсионной реформой.

Одной из острейших тем в последнее время остается проблема пенсий.

И то, что происходит в последнее время в пенсионной системе вполне может претендовать, судя по масштабам заявляемых изменений, на пенсионную реформу.

Так в феврале 2018 года премьер-министр О. Голодец назвала главной задачей повышение пенсии населения до 25 тыс. руб.[1]

При этом сам тезис о том, что задаче повышения пенсий должно быть подчинено «все движение» [1] звучит социально привлекательно, и в этом смысле - верно.

И то, что в качестве приоритета стратегического развития пенсионной системы на уровне правительства озвучивается цель – вывод размера пенсии на высоту, превышающую в 2,5 раза прожиточный минимум, можно только приветствовать.

Но дальше возникает масса вопросов.

Во-первых, а есть ли деньги на достижение подобных стратегических целей?

Во-вторых, если денег сейчас нет, то какой источник предполагается задействовать в будущем?

В-третьих, возможно ли в принципе в условиях, когда длительное время в стране велась компания, направленная на то, чтобы дотянуть минимальный размер оплаты труда до уровня прожиточного минимума, перепрыгнуть эту планку в пенсиях в 2,5 раза?

В-четвертых, если в правительстве есть такие позитивные ожидания относительно роста пенсий, то почему постоянно идут разговоры о необходимости повышения пенсионного возраста?

И так далее.

Основное содержание исследований

Если говорить о первом вопросе, то, если предположить наличие денег на повышение пенсий, то возникает вопрос о том – почему такая разница в оценках вице-преьера, курирующего в правительстве социальный блок, и Пенсионного фонда Российской Федерации (ПФР), ожидающего роста пенсионных выплат в 2019 году до среднего уровня 14,3 тысяч рублей.

Если говорить о втором вопросе, то если денег на пенсии сегодня не хватает, какой источник предполагается задействовать в будущем?

Мы хорошо помним, как введенная в 2001 году в соответствии с ФЗ №167 от 15.12.2001 г. [2] в качестве обязательной накопительная часть пенсий была успешно «заморожена» правительством в 2014 году.

Надо отметить, что «заморозка» накопительной части пенсии была объявлена правительством на период кризиса. Но несмотря о том, что о преодолении кризиса в отечественной экономике в период 2016-2017 годов отрапортовали практически все, включая премьер-министра [3], «заморозка» накопительной части пенсий в начале 2018 года была продлена до 2020 года.[4]

Еще одним из значимых факторов, не способствующих решению пенсионной проблемы, является изменение правил игры, связанное с использованием так называемой балльной системы начисления пенсий, поскольку:

А) человек не понимает каким образом начисляются эти пенсионные баллы;

Б) человек не заинтересован в увеличении своего заработка во имя роста пенсии;

В) человек не заинтересован в большом трудовом стаже, поскольку он тоже слабо отражается на размере пенсии.

Как следствие научно-необоснованная и непродуманная с точки зрения практической реализации балльная система начисления пенсий так и не заработала в стране должным образом.

Сработала она напротив – со знаком «минус».

Как отметила глава Счетной палаты Т. Голикова «... балльная формула... дестимулирует человека с точки зрения ... зарабатывания пенсии, ... ему можно не стремиться к наращиванию своего потенциала, так как всегда есть ограничения в баллах» [10].

При всем том, что Пенсионный фонд Российской Федерации является государственным внебюджетным фондом, у которого, по заявлению курирующего вице-премьера «все деньги ... есть. ... заложены средства на исполнение всех обязательств» [5], ПФР постоянно дотируется федеральным бюджетом, поскольку собственный бюджет Пенсионного фонда Российской Федерации не первый год дефицитен [6], и его средств едва хватает на выплату текущих пенсий.

Нельзя также не учитывать необходимость индексации пенсий.

Поэтому факт покрытия в 2017 году дефицита ПФР за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на сумму 657 млрд. руб. [7] (при всем том, что финансирование дефицита ПФР из ФНБ изначально не предусматривалось), не согласуется со словами курирующего вице-премьера.

Исходя из ответов на первые два вопроса, ответ на третий вопрос также вытекает отрицательный. В условиях, когда длительное время в стране велась компания, направленная на то, чтобы подтянуть минимальную

зарплату до уровня прожиточного минимума, говорить о том, что пенсии превзойдут эту планку в 2,5 раза просто не приходится.

Не согласуются позитивные ожидания правительства относительно роста пенсий и с постоянным обсуждением вопросов о необходимости повышения пенсионного возраста, который концептуально уже практически решен.[8]

Дело в том, что сумма средств, необходимых для выплаты пенсий в стране в настоящее время сравнялась по объему с суммой, выделяемой в бюджете на образование (рис.1).

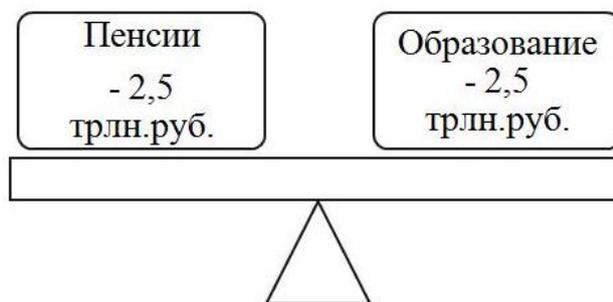


Рисунок 1. Соотношение суммы средств, необходимых для выплаты пенсий в стране в настоящее время, и суммы, выделяемой в бюджете на образование

Средний тем роста доли средств, необходимых для выплаты пенсий в последние годы составлял примерно 0,43% в год от ВВП.

С одной стороны, можно говорить о том, что проблема старения населения – это интернациональная проблема подавляющего большинства развитых стран мира.

С другой стороны, необходимо отметить, что благодаря эффективному планированию хозяйственной деятельности практически все развитые страны мира успешно решают эту проблему.

В России же в качестве единственного выхода из роста пенсионных расходов (кроме замораживания накопительной части пенсий), к сожалению, рассматривается только увеличение пенсионного возраста.

К сожалению, использование в качестве обоснования необходимости повышения пенсионного возраста нехватки рабочей силы в стране, не выдерживает критики.

Об этом достаточно красноречиво свидетельствует статистика последних лет.

Так, согласно данным Росстата [9] в 2015 году уровень занятости мужчин пред пенсионного возраста (55-59 лет) составлял 74,6%, что 16,4% меньше уровень занятости мужчин в возрасте 30-34 года. А в возрасте свыше 60 лет (60-72 года) уровень занятости мужчин составил всего 27,6%. То есть уровень занятости мужчин в возрасте свыше 60 лет в возрасте 60-72 года в 3,3 раза меньше, чем уровень занятости мужчин в возрасте 30-34 года, и в 2,7 раза меньше, чем уровень занятости мужчин в возрасте 55-59 лет.

Очевидно, что при востребованности рабочей силы (в случае ее действительной нехватки), такого разрыва между возрастными группами не было бы.

Аналогичная ситуация и у женщин. В 2015 году уровень занятости женщин предпенсионного возраста (50-54 года) составлял 81,6%, что 5,9% меньше уровень занятости женщин в возрасте 40-44 года. А в возрасте свыше 55 лет (55-59 лет) уровень занятости женщин составил всего 52,3%, то есть на 29,3% меньше.

В целом, если в возрастной группе 50-54 года занято 83,0% населения, то в возрастной группе 55-59 лет уже на 21,0% меньше. А в возрастной группе 60-72 года занято всего 22,1%.

Выводы. При указанных уровнях занятости людей увеличение пенсионного возраста не изменит проблему занятости в целом в лучшую сторону, но существенно ухудшит и без того тяжелое социальное положение старшего поколения населения.

В данном случае выход из ситуации представляется не в поиске путей сокращения сумм пенсионных выплат (путем увеличения пенсионного

возраста, замораживании накопительной части пенсий и т.д.), а в наведении порядка в расходовании средств Пенсионного фонда.

Непомерные объемы капитальных затрат, операционных расходов и штатов сотрудников Пенсионного фонда, характерные для последних десятилетий по существу и явились основной причиной нехватки средств в современных условиях.

Список использованной литературы:

1. Голодец заявила, что пенсии должны вырасти до 25 тысяч рублей. <http://www.mk.ru/economics/2018/02/15/golodec-zayavila-cto-pensii-dolzny-vyrasti-do-25-tysyach-rublej.html>
2. ФЗ № 167-ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации» от 15.12.2001 г.
3. Медведев заявил, что Россия преодолела кризис. <https://topwar.ru/109993-dmedvedev-zayavil-cto-rossiya-preodolela-krizis.html>.
27 февраля 2017.
4. Накопительную пенсию заморозили до 2020 года. <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2017/12/20/745989-pensiyu-zamorozili>
5. Голодец опровергла слова Кудрина о дефиците средств на пенсии. <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a0db4b99a7947111df7fa6c>
6. Четыре года дефицита Пенсионного фонда России. https://investbrothers.ru/2017/03/29/4_deficita_pfr/
7. ФНБ покрывает дефицит Пенсионного фонда на 657 млрд. руб. <https://www.rbc.ru/economics/16/10/2017/59e50d8a9a79473ffa3e19fe>
8. Правительство России приняло решение о повышении пенсионного возраста. // <https://newsland.com/user/4296648019/content/pravitelstvo-rossii-prinialo-reshenie-o-povyshenii-pensionnogo-vozrasta/5665272>

9. Рабочая сила, занятость и безработица в России, Федеральная служба государственной статистики, 2016.

10. Голикова предложила вернуться к классической пенсионной системе.

https://news.rambler.ru/other/39152283/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink

УДК 33

A. B. Tebekin - доктор технических наук, доктор экономических наук, профессор, почетный работник науки и техники Российской Федерации, профессор кафедры менеджмента Одинцовского филиала Московского государственного института международных отношений (Университета) МИД России, Москва, Россия

E-mail: Tebekin@gmail.com

The forecast of the market changes caused by pension reform

A. Tebekin - Doctor of Engineering, Doctor of Economics, professor, honorary worker of science and technology of the Russian Federation, professor of department of management of the Odintsovo branch of the Moscow State Institute of International Relations (University) MFA of Russia, Moscow, Russia

Annotation: the questions affecting the expected changes in national pension system connected are considered: with the planned cardinal growth of pensions, with the actual prolongation of freezing of a funded part of pensions, with the planned growth of a retirement age, with the actual growth of necessary pension expenses and their pigmentary deficiency, etc. Probable market changes, caused by pension reform are predicted.

Ключевые слова: прогноз, рыночные изменения, пенсионная реформа, forecast, market changes, pension reform

***Применение таможенных инструментов стимулирования
иностранных инвестиций в сельскохозяйственном
машиностроении России***

Микаил Бекзадаевич Худжатов

Аннотация: В статье рассматривается современное состояние сельскохозяйственного машиностроения России. В результате анализа инвестиционных процессов в отрасли предлагаются меры таможенного стимулирования иностранных инвестиций в сельскохозяйственное машиностроение России.

Сельскохозяйственное машиностроение России является важной частью агропромышленного комплекса страны, поскольку обеспечивает его необходимой техникой и оборудованием. Развитое сельхозмашиностроение обеспечивает высокие объемы и качество сельхозпродукции, что положительно отражается на продовольственной безопасности страны.

Необходимо отметить, что в настоящее время сельскохозяйственное машиностроение России находится в глубочайшем кризисе. За последние 28 лет наблюдается тенденция ежегодного сокращения парка тракторов в среднем на 7% (с 1366 тыс. в 1990 году до 244 тыс. в 2016 году), а парка зерноуборочных комбайнов - на 8% (с 408 тыс. до 59 тыс. соответственно). Значительное сокращение парка сельскохозяйственной техники в России (с 1990 г. в 6-7 раз) привело к тотальному дефициту техники, что негативно отразилось на производительности труда (рис. 1). Кроме того, по данным Минпромторга России существующий парк сельхозтехники является в значительной степени устаревшим: 85% тракторов, 58% зерноуборочных комбайнов и 41% кормоуборочных комбайнов работают с истекшими сроками эксплуатации.[1]

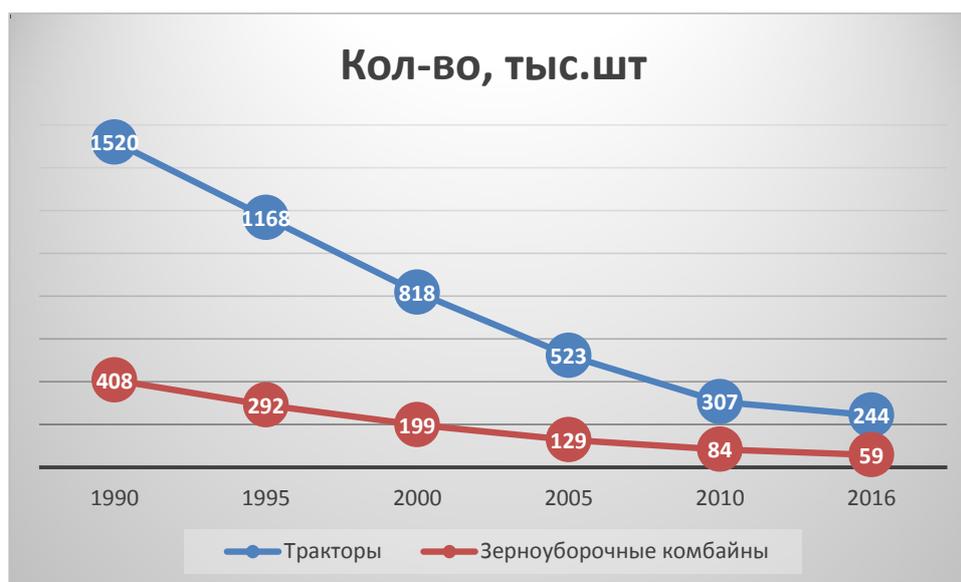


Рисунок 1. Парк основных видов сельскохозяйственной техники в России [2]

Одной из основных причин кризисного состояния российского сельхозмашиностроения является низкая обеспеченность отрасли инвестиционными ресурсами. Согласно данным Росстата, в 2016 году в производство машин и оборудования для сельского хозяйства поступило инвестиций на сумму около 5,3 млрд. рублей, что составило лишь 0,05% от всего объема инвестиций в основной капитал или 0,006 % от ВВП.[2]

Приведенные цифры свидетельствуют о наличии проблемы дефицита инвестиционных ресурсов в отрасли. Суть проблемы состоит в том, что большая часть собственных активов направляется предприятиями отрасли на пополнение оборотных средств, а объемы государственных инвестиций остаются незначительными. Необходимость решения указанной проблемы обусловила актуальность данной статьи.

На наш взгляд, в сложившейся ситуации необходимо стимулировать привлечение иностранных инвестиций. Поскольку Россия считается страной с переходной экономикой, целесообразно применять фискальный механизм государственного стимулирования инвестиций, который объединяет в себе налоговые и таможенные инструменты. Данное положение обусловлено тем,

что с помощью указанных инструментов государство может без прямых бюджетных расходов влиять на объем финансовых ресурсов, остающихся в распоряжении организаций. При этом дополнительные финансовые ресурсы могут быть использованы в качестве инвестиций.[3]

Отметим также, что инструменты таможенного стимулирования инвестиций являются более предпочтительными по сравнению с налоговым механизмом. Таможенные инструменты направлены на поддержание благоприятных экономических условий для отечественного производства. Кроме того, применение таможенных инструментов стимулирования иностранных инвестиций не несет в себе угрозы экономической безопасности страны, поскольку в такой ситуации сохраняется достаточно высокий уровень государственного контроля над обрабатывающими отраслями промышленности.[4]

В действующем таможенном законодательстве ЕАЭС отсутствуют нормы, определяющие инструменты таможенного стимулирования инвестиций. На основании анализа теории и практики таможенного дела можно выделить основные направления таможенного стимулирования иностранных инвестиций, которые приведены на рисунке 2.

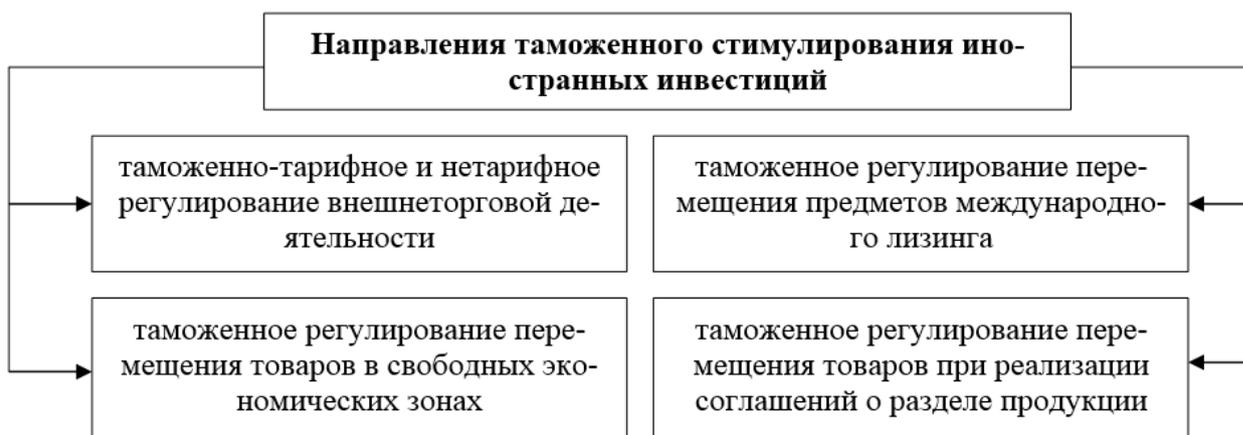


Рисунок 2. Направления таможенного стимулирования иностранных инвестиций

Одним из основных направлений таможенного стимулирования

иностранных инвестиций является таможенно-тарифное регулирование. Применительно к отрасли сельскохозяйственного машиностроения данное направление можно рассматривать в разрезе двух аспектов:

во-первых, с помощью таможенно-тарифного регулирования можно стимулировать импорт товаров с высокой добавленной стоимостью. В частности, целесообразно стимулировать ввоз высокотехнологичного оборудования для предприятий сельхозмашиностроения, аналоги которого не производятся в России;

во-вторых, таможенно-тарифное регулирование необходимо с точки зрения обеспечения равной конкуренции на российском рынке продукции сельхозмашиностроения, что может способствовать улучшению инвестиционного климата в отрасли и, тем самым, стимулировать приток иностранных инвестиций.

При рассмотрении первого аспекта необходимо отметить, что большинство развитых стран применяют низкие ставки в отношении оборудования и комплектующих частей для промышленной сборки сельхозтехники. Схожая ситуация наблюдается и в таможенном законодательстве Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). Так в соответствии с Единым таможенным тарифом ЕАЭС ставки пошлин на оборудование и комплектующие части для промышленной сборки (группа 84 ТН ВЭД ЕАЭС) составляют 0-5%. [5] Однако указанные ставки действуют лишь в отношении промышленной сборки моторных транспортных средств товарных позиций 8701 – 8705, в которых сельхозтехника представлена только тракторами. При этом действие этих ставок не распространяется на оборудование для промышленной сборки комбайнов и сельхозадаптеров, что ограничивает доступ отечественных производителей этой техники к зарубежным инновационным технологиям в области сельскохозяйственного машиностроения.

Второй аспект связан с обеспечением равной конкуренции на

внутреннем рынке сельскохозяйственной техники. Необходимо отметить, что в настоящее время на российском рынке сельхозтехники не обеспечиваются условия равной конкуренции. Так, в ЕТТ ЕАЭС на большинство тракторов товарной позиции 8701 установлена ставка пошлины 10%, а на зерноуборочные и силосоуборочные комбайны (коды ТН ВЭД 843351000 и 843359110 соответственно) ставка пошлины составляет 5%. На другие виды комбайнов (картофелеуборочные – код ТН ВЭД 8433531000, свеклоуборочные - 8433533000, виноградоуборочные - 8433539000) ставки ввозных пошлин составляют 0-5 %. В отношении сельхозадаптеров (плуги, бороны, рыхлители, культиваторы, сеялки, косилки) также установлены низкие ставки таможенных пошлин 0-5 %.[5]

Результатом применения низких ставок таможенных пошлин в отношении иностранной сельхозтехники является тенденция замещения отечественной техники импортной.

В качестве направления таможенного стимулирования иностранных инвестиций также рассматривают таможенное регулирование перемещения предметов международного лизинга.

Международный лизинг с экономической точки зрения представляет собой способ иностранного финансирования промышленных организаций, выраженный в товарной форме. Особенность международного лизинга заключается в том, что лизинговые компании предоставляют полное финансирование инвестиционного проекта без наличия требований немедленной уплаты лизинговых платежей, а также предусматривают возможность снижения валютных рисков за счет фиксации ставок по лизингу. Как показывает мировая практика, международный лизинг способствует наибольшему притоку новейших технологий и оборудования в различные отрасли промышленности.[6]

С учетом того, что собственное оборудование отечественных предприятий сельхозмашиностроения устарело и, тем самым, не позволяет

обеспечить выпуск конкурентоспособной продукции, возникает потребность в технологической модернизации внутреннего производства путем приобретения современного оборудования. Поскольку большинство российских предприятий не в состоянии купить такое оборудование, можно приобрести его в лизинг. Лизинг в отличие от купли-продажи дает возможность пользоваться оборудованием без масштабных затрат, т.е. получить его в экономическую собственность без приобретения в юридическую собственность. При этом оплата за пользование оборудованием рассредоточена во времени. Также лизинг является более предпочтительным по сравнению с банковским кредитом, так как он позволяет повысить способность генерирования доходов при одновременном увеличении производственных мощностей.[7]

Результаты многолетнего опыта использования лизингового механизма в предпринимательской деятельности государствами с рыночной экономикой позволяют сделать вывод о привлекательности лизинга.

Еще одним направлением таможенного стимулирования иностранных инвестиций является *таможенное* регулирование перемещения товаров в свободных экономических зонах.

С учетом специфики отечественной реальности в 2005 г. было принято решение о создании отдельной разновидности свободных экономических зон – особых экономических зон, что подтверждается разработкой закона «Об особых экономических зонах в Российской Федерации». В соответствии с указанным законом ОЭЗ – это часть территории Российской Федерации, которая определяется Правительством РФ и на которой действует особый режим осуществления предпринимательской деятельности, а также может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны. Особые экономические зоны создаются в целях развития обрабатывающих отраслей экономики, высокотехнологичных отраслей экономики, развития туризма, санаторно-курортной сферы, портовой и транспортной инфраструктур,

разработки технологий и коммерциализации их результатов, производства новых видов продукции.[8]

В настоящее время регулирование вопросов, связанных с ОЭЗ, входит также в сферу деятельности Евразийского экономического союза. Странами ЕАЭС было принято соответствующее соглашение, которое определяет свободную (особую) экономическую зону как часть территории государства-члена ЕАЭС в пределах которой действуют специальные льготные условия осуществления различных видов экономической деятельности с возможностью применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны.[9]

В настоящее время в Российской Федерации действуют 25 ОЭЗ четырёх типов: промышленно-производственные (9), технологические (6), туристические (9) и одна портовая ОЭЗ (рис. 3).



Рисунок 3. География действующих в России ОЭЗ [10]

С учетом предметной области статьи, заключающейся в анализе таможенного стимулирования иностранных инвестиций в сельскохозяйственное машиностроение России, особый интерес представляют ОЭЗ промышленно-производственного типа.

Действующие на территории РФ особые экономические зоны промышленно-производственного типа направлены на производство

автомобилей, машин и оборудования, строительных материалов, фармацевтической продукции, товаров народного потребления и др.

Несмотря на очевидные экономические выгоды, институт ОЭЗ имеет в нашей стране ограниченное применение. В частности, до сих пор в России нет ни одной ОЭЗ, направленной на развитие сельскохозяйственного машиностроения. Между тем, создание ОЭЗ промышленно-производственного типа в регионах, специализирующихся на производстве сельхозтехники, может способствовать дополнительному привлечению в отрасль сельхозмашиностроения иностранных инвестиций, что позволит внедрить в отечественное производство новейшие технические достижения мирового уровня и, тем самым, повысить конкурентоспособность отечественной сельхозтехники.

В качестве еще одного направления таможенного стимулирования иностранных инвестиций также рассматривают таможенное регулирование ввоза товаров при реализации соглашений о разделе продукции (далее – СРП). Работая в рамках СРП, инвестор заключает соглашение с государством, по которому государство предоставляет инвестору участок недр и выдает лицензию на право его разработки. Как правило, подобные соглашения заключаются с целью привлечения иностранных инвестиций в горнодобывающие отрасли. Следовательно, таможенное регулирование ввоза товаров при реализации СРП в качестве таможенного стимулирования иностранных инвестиций в отрасль сельхозмашиностроения не может применяться на практике в силу особенностей указанного направления.

Обобщая вышеизложенное, можно предложить следующие таможенные инструменты стимулирования иностранных инвестиций в сельскохозяйственное машиностроение России:

1. В области таможенно-тарифного регулирования необходимо:
 - с одной стороны, обнулить ставки ввозных таможенных пошлин в отношении оборудования и комплектующих частей для промышленной

сборки сельхозтехники, аналоги которых не производятся в России;

– с другой стороны, повысить ставки ввозных таможенных пошлин в отношении иностранных сельхозтехники и сельхозадаптеров, аналоги которых производятся в России.

2. В целях развития международных лизинговых отношений в отрасли сельскохозяйственного машиностроения целесообразно разработать отдельную таможенную процедуру, поскольку применяемая при лизинге процедура временного ввоза не способствует реализации его преимуществ. Такой процедурой может быть таможенная процедура международного лизинга, которая должна быть установлена таким образом, чтобы иностранное технологическое оборудование для производства сельхозтехники могло использоваться в течение срока действия договора международного лизинга на таможенной территории ЕАЭС с полным или частичным освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов с последующим вывозом этих товаров или помещением под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

Разработка таможенной процедуры международного лизинга будет способствовать росту объема и количества сделок международного лизинга, предметом которых является технологическое оборудование для отраслей отечественной промышленности, в том числе сельхозмашиностроения. При этом в бизнес-планировании будут учтены логистические риски внешней среды для повышения качества логистических процессов в ОЭЗ.[11; 12]

3. Наиболее подходящим субъектом РФ, специализирующимся на производстве сельхозтехники, на территории которого может быть создана ОЭЗ промышленно-производственного типа, является Ростовская область. Выбор Ростовской области обусловлен тем, что:

во-первых, Ростовская область является одним из крупнейших сельскохозяйственных регионов РФ, который занимает 2-е место в стране

(после Краснодарского края) по площади сельхозугодий и площади посевов зерновых культур;

во-вторых, на территории области находится крупнейший производитель сельхозтехники в России – завод «Ростсельмаш», который контролирует 70 % внутреннего рынка зерноуборочной техники и 17 % мирового рынка.[13] В связи с этим автор предлагает:

– создать промышленно-производственную ОЭЗ на территории административного центра Ростовской области – города Ростов-на-Дону;

– расположить ОЭЗ на территориях Первомайского и Пролетарского районов города Ростов-на-Дону, включая комплексы сельхозмашиностроения (Ростсельмаш), приборостроения (микрорайон Чкаловский) и авиастроения (ОАО «Роствертол»), а также бывший международный аэропорт «Ростов-на-Дону» площадью 400 га и Ростовский речной порт площадью 28 га.

– в-третьих, создание на территории Ростовской области мультимодального логистического центра для трансформации грузов запасных частей для сельскохозяйственной техники и создание сервисных ремонтных центров по её техническому обслуживанию позволит создать 1500-2000 рабочих мест только в этом сегменте рынка услуг. При этом работы по обслуживанию техники не носят сезонный характер, так как её обслуживание производится круглогодично.

По нашим оценкам, создание ОЭЗ на территории Ростовской области обеспечит привлечение дополнительных инвестиций в объеме от 50 млрд. рублей и выше, что положительно отразится на финансовом состоянии отрасли сельскохозяйственного машиностроения. Кроме того нужно в целом учитывать развитие юга России, так например в 2018 г. в Астраханской области планируется возродить российское хлопководство. Высадка хлопка планируется на площади в 500 га, данные факторы требуют комплексного учета, так как регионы России, в свою очередь тоже участвуют в

конкурентной борьбе, как за отечественный, так и за международный рынок.

В целом, реализация вышеуказанных направлений таможенного стимулирования иностранных инвестиций обеспечит решение проблемы повышения инвестиционной активности в отрасли сельскохозяйственного машиностроения РФ. При этом разработанные практические рекомендации содержат отдельные положения, которые носят универсальный характер и могут быть использованы для стимулирования иностранных инвестиций в другие отрасли машиностроительного комплекса Российской Федерации.

Список использованной литературы:

1. Официальный сайт Минпромторга России: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minpromtorg.gov.ru/> – Дата доступа: 23 февраля 2018 г.
2. Официальный сайт Росстат: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/> – Дата доступа: 23 февраля 2018 г.
3. Худжатов М.Б. Совершенствование таможенных инструментов стимулирования иностранных инвестиций в сельскохозяйственное машиностроение России / Монография. – М. –2018. – 144 с.
4. Худжатов М.Б. Развитие таможенных инструментов стимулирования иностранных инвестиций в сельскохозяйственное машиностроение Российской Федерации / диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Российская таможенная академия. Москва, 2012.
5. Решение Совета ЕЭК от 16.07.2012 N 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.tsouz.ru/>, 23.07.2012.
6. Картавых И.С., Жданова Н.В. Международный лизинг: преимущества и недостатки // Научно-аналитический экономический журнал. 2017. № 4. С. 9.

7. Худжатов М.Б. Методические подходы к оценке эффективности международных лизинговых проектов // Инициативы XXI века. 2012. № 1. С. 45-48.

8. Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ (ред. от 18.07.2017) «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2005. – №30. – Ст. 3127.

9. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Официальный сайт Евразийского экономического союза <http://www.eaeunion.org/>, 12.04.2017.

10. Официальный сайт АО «Особые экономические зоны»: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.russez.ru/> – Дата доступа: 23 февраля 2018 г.

11. Арский А.А. Управление внешними рисками логистических систем // Стратегии бизнеса. – 2014. – №1. – С. 22-24.

12. Арский А.А. Хронометраж линейного логистического процесса // Управленческие науки. – 2014. – № 2(11). – С. 52-55.

13. Информационный портал «Наука и техника России»: [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL <http://tehnorussia.ru> – Дата доступа: 23 февраля 2018 г.

УДК 339.9

М. Б. Худжатов – кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенного дела Российского университета дружбы народов, Москва, Россия

e-mail: mikailkhudzhatov@mail.ru

The use of customs instruments for stimulation of foreign investment in agricultural machinery in Russia

M. Khudzhatov – candidate of economic sciences, associate professor of the department of customs affairs of the Russian university of peoples' friendship, Moscow, Russia

Annotation: The article considers current state of agricultural machinery in Russia. As a result of the analysis of investment processes in the industry, the measures of customs stimulation of foreign investments in agricultural machinery in Russia are proposed.

Ключевые слова: иностранные инвестиции, сельскохозяйственное машиностроение, таможенно-тарифное регулирование, особые экономические зоны, международный лизинг; foreign investments, agricultural machinery, customs tariff regulation, special economic zones, international leasing.

Образовательный потенциал человеческого капитала как фактор конкурентоспособности региона российско-белорусского приграничья

Марина Владимировна Шеломенцева

Ольга Анатольевна Лапшова

Аннотация: В условиях модернизации отечественной экономики образовательный потенциал человеческого капитала рассматривается как драйвер экономического роста страны. Поддержка развития системы образования является важнейшим стратегическим направлением российской внутренней политики. В статье представлены результаты сравнительного анализа образовательного потенциала регионов российско-белорусского приграничья. Выявлены направления модернизация региональной политики в области образования.

В современных условиях одним из факторов, оказывающих влияние на экономический рост, является накопленный человеческий капитал. Качество человеческого капитала оказывает влияние на уровень и темпы экономического развития всех стран. По мнению экономистов, предыдущее столетие может быть названо веком человеческого капитала, поскольку на смену индустриальной экономики, трансформировавшейся из «экономики угля и стали» в экономику массового производства, приходит «умная» экономика - экономика информации и знаний, другими словами, экономика человеческого капитала.[1-3]

Современные процессы глобализации и регионализации затрагивают все сферы человеческой деятельности. Тенденции развития общества оказывают влияние на процессы модернизации экономики на основе высокотехнологичных инновационных технологий, предъявляющих повышенные требования к развитию человеческого капитала, уровню образования и квалификации трудовых ресурсов. Получение новых знаний

носит непрерывный характер и происходит как в процессе образования, так и в сфере профессиональной деятельности.[4-6]

В настоящем исследовании предпринята попытка сравнительного анализа процессов накопления и использования человеческого капитала приграничных территорий России и Белоруссии. В узком смысле под «человеческим капиталом» мы понимаем совокупность образовательных и профессионально-квалификационных характеристик действующих работников, поскольку выполнение работником своих обязанностей основывается на имеющихся знаниях, умениях и навыках, полученных в результате образования, а также благодаря производственному опыту. В результате качество рабочей силы в значительной степени зависит от образования, профессии и квалификации, что в конечном итоге определяет экономический потенциал страны в целом.

В резюме «Доклад о человеческом развитии 2015 года. Труд во имя человеческого развития», подготовленном Программой развития Организации Объединённых Наций, отмечается, что «ситуация в сфере труда постоянно меняется, что несет с собой последствия для человеческого развития».[7]

К одним из таких последствий относится тот факт, что в последние годы первоочередное значение для производства приобретают знания. По данным экспертов ООН в 2012 году объем торговли наукоемкими товарами, услугами и финансами – на сумму почти 13 трлн долл. США – рос в 1,3 раза быстрее, чем трудоемкими товарами, и выразился в более значительной их доле в совокупном объеме торговли товарами и услугами.

Технологическая революция демонстрирует технические перемены, ориентированные на высокую квалификацию, выдвигая тезис о том, что чистый эффект от внедрения новых технологий содействует сокращению спроса на менее квалифицированные кадры и увеличению спроса на высококвалифицированные кадры. По определению, подобные перемены

оказывают предпочтение людям с более высоким уровнем человеческого капитала, что ведет к поляризации возможностей в области трудовой деятельности.

В современных условиях конкурентоспособность территории (стран, макрорегионов, регионов, областей, микрорегионов, муниципальных образований и др.) тесно взаимосвязана с ее человеческим капиталом, являющегося структурным элементом интеллектуального потенциала. С позиций системного подхода интеллектуальный потенциал объединяет образовательную, научную, кадровую, культурную и другие подсистемы. В широком понимании к интеллектуальному потенциалу относят патенты, лицензии, авторские права на изобретение или полезную модель как разновидность промышленной, интеллектуальной собственности. Образовательная система оказывает прямое воздействие на количественно-качественные характеристики трудовых ресурсов, обеспечение национальной безопасности, развитие отраслей нового технологического уклада и др. Формирование инновационного профиля региона напрямую зависит от развития науки, региональных инновационных систем и др.

Как отмечают отечественный и зарубежные ученые, пространственное развитие территориальных единиц, их конкурентоспособность и инновационная активность напрямую зависят от качества рабочей силы или трудовых ресурсов (ТР). Высокое качество ТР (высокий уровень образования, квалификация, физическое здоровье и др. характеристики работников) предоставляет возможность эффективного использования производственных ресурсов.

В данном исследовании представлены результаты сравнительного анализа эволюции человеческого капитала приграничных территорий России и Белоруссии на основе количественных (численность населения, возраст, ожидаемая продолжительность жизни и др.) и качественных характеристик (образование, профессия, квалификация и др.) за последнее десятилетие.

Особое внимание уделяется состоянию системы образования как процессу «производства» человеческого капитала и его использования на рынке труда.

Информационно-аналитическая база данного исследования формируется на основе данных, разрабатываемых и публикуемых в информационно-аналитических системах Федеральной службой государственной статистики Российской Федерации (Росстата, www.gks.ru) и Национального статистического комитета Республики Беларусь (Белстата, www.belstat.gov.by).

Необходимо отметить, что человеческий капитал является сложной экономической дефиницией, для описания которой используются неоднородные и различающиеся по многим свойствам показатели, характеризующие работников как носителей человеческого капитала, а также его потребителей – организации, предприятия, фирмы и т.д. Для характеристики изменений человеческого капитала с точки зрения образования, профессии и квалификации используются, как правило, средние показатели, которые сглаживают эту неоднородность, скрывая истинные и глубинные поведенческие механизмы. Достоверность и надежность результатов анализа обеспечивается за счет привлечения данных, основывающихся на регулярных обследованиях домохозяйств или предприятий. Наличие больших массивов микроданных открывает возможности для анализа причинно-следственных связей с помощью современного эконометрического аппарата.

В экономической теории среди основных факторов, оказывающих влияние на формирование и развитие человеческого капитала, выделяются образование, квалификация, здравоохранение, миграция, рынок труда, время поиска работы, рождаемость и воспитание детей. Так, образование и профессиональная переподготовка способствуют приросту объемов человеческого капитала, срок его «службы» продлевают мероприятия в области здравоохранения, миграция и поиск информации на рынке труда оказывают

влияние на изменение цен за его услуги, рождение и воспитание детей воспроизводят его в следующем поколении. С практической точки зрения к инвестициям в человеческий капитал относят, как правило, затраты на образование и профессиональную переподготовку, поскольку именно они представляют собой специализированный вид деятельности по формированию компетенций в соответствии с профессиональными стандартами.

Анализ дискуссий научного сообщества в области экономики и социологии образования показал, что особое внимание в теоретических и прикладных исследованиях рассматриваются проблемы функционирования и совершенствования системы образования (организация, нормативное регулирование финансирование и деятельности учебных заведений, взаимоотношения между органами власти (федеральной, региональной и местного самоуправления) в сфере образования и др.).

В настоящей работе проводится анализ шести приграничных регионов, образующих российско-белорусское приграничье-российские регионы (области Брянская, Псковская, Смоленская) и регионы Республики Беларусь (области Витебская, Гомельская, Могилевская).

Сопоставления численности российских и белорусских студентов государственных образовательных организаций системы среднего профессионального образования (СПО) и образовательных организаций высшего профессионального образования (ВПО) за период 1996 – 2016 гг. (табл. 1) на уровне стран позволили сделать вывод о том, что направленность государственной политики России и Белоруссии в области образования в целом совпадает.

Если взглянуть через призму актуальных сегодня тенденций – уменьшения рождаемости, депопуляции, старения населения, становится очевидным уменьшение трудовых ресурсов в России и Беларуси. Существенно повлиять на складывающуюся неблагоприятную ситуацию

может только проведение в жизнь системной, научно обоснованной семейной политики, ориентированной на воспроизводство и формирование человеческого капитала.[8-10]

Таблица 1. – Динамика численности студентов России и Белоруссии за период 1996 – 2016 гг., в расчете на 10 тыс. чел. населения

Год	Численность студентов СПО		Численность студентов ВПО		Отношение численности ВПО к численности студентов СПО	
	Беларусь	Россия	Беларусь	Россия	Беларусь	Россия
	1	2	3	4	гр.5=гр.3/гр.1	гр.6=гр.4/гр.2
1996	119	130	171	179	1	1
2001	145	158	246	292	2	2
2006	144	173	337	416	2	2
2011	154	142	404	409	3	3
2016	122	134	346	301	3	2

Источник: составлено авторами по данным Росстата (www.gks.ru) и Белстата (www.belstat.gov.by).

Совокупность областей российско-белорусского приграничья по численности ТР является неоднородной, что проявляется в деформации структуры региональных ТР (рис. 1).

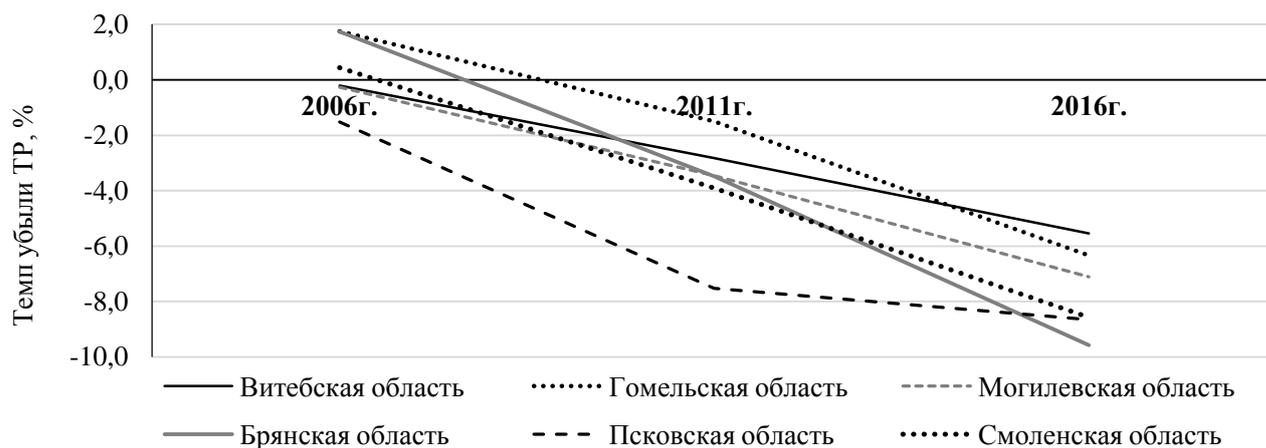


Рисунок 1. Динамика снижения численности ТР регионов российско-белорусского приграничья за период 2006-2016 гг.

Как видно из рисунка, наибольший дефицит на рынке труда характерен для субъектов РФ, где наряду с демографическими проблемами наблюдается «вымывание» региональных ТР рынком труда столичных регионов – городов Москва, Санкт-Петербург и областей Московской и Ленинградской.

Технологическое перевооружение предприятий и повышение производительности труда могут в некоторой степени смягчить проблему нехватки трудовых ресурсов. Модернизация экономики, техническое и технологическое переоснащение предприятий промышленности, сельского хозяйства, строительства осложняется состоянием на рынке труда регионов российско-белорусского приграничья, что особо остро проявляется в Смоленской области (Россия) и Могилевская область (Белоруссия).[11-14]

Есть основания полагать, что последствия экономических санкций против России отрицательно сказались на экономике Смоленской области, тесно интегрированной в экономику Могилевской области.[15-18]

Таким образом, сравнительный анализ приграничных территорий России и Белоруссии позволяет сделать вывод о том, что наблюдающаяся деформация структуры человеческого капитала препятствует модернизации экономики регионов российско-белорусского приграничья и может негативно сказаться на конкурентоспособности территорий.

Результаты проведенного исследования формируют информационную основу для разработки и реализации органами власти программ в области управления трудовыми ресурсами. По нашему мнению, как перспективное направление исследований следует рассматривать проведение постоянного мониторинга за территориальными единицами, входящими в «срединную» группу и группу «регион–аутсайдеров». Своевременное выявление факторов, оказывающих дестабилизирующий эффект на процессы социально-экономического развития регионов будет способствовать приближению отстающих к «середнякам» и формированию группы лидеров за счет территориальных единиц наблюдения «срединной» группы.

Подготовлена статья при финансовой поддержке гранта РГНФ № 17-22-01008 «Социально-экономическая модернизация, структурные трансформации и конкурентоспособность регионов российско-белорусского приграничья».

Список использованной литературы:

1. Человеческий капитал и социально-экономическое развитие регионов российско-белорусского приграничья: коллективная монография/под ред. А.П. Катровского. Смоленск, 2016.
2. Синяева И.М., Романенкова О.Н. Маркетинг инноваций в сфере торговли: теория, методология, практика. Москва, 2012.
3. Приоритетные направления развития регионов: инновации и предпринимательство/ коллективная монография / Москва, 2017.-252с.
4. Земляк С.В./Структуризация и сегментация пространства российско-белорусского приграничья//Экономика. Налоги. Право. 2015. № 6. С. 78-86.
5. Киященко Л.Т. Качество трудовых ресурсов как фактора инвестиционного развития региона //Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 2. С. 40-42
6. Сивакова С.Ю. Качество трудовых ресурсов и инвестиционный потенциал приграничных регионов России и Белоруссии//Интернет-журнал Науковедение. 2016. Т. 8. № 5 (36). С. 30
7. Доклад о человеческом развитии 2015 года. Труд во имя человеческого развития. Резюме, подготовленном Программой развития Организации Объединённых Наций (ПРООН 1)
8. Кондрашов В.М. Основные тенденции развития малого бизнеса в Смоленской области// Предпринимательство. 2013. № 4. С. 37-40.
9. Земляк С.В. Развитие малого бизнеса приграничных регионов: инновационный аспект // Интернет-журнал Науковедение, 2015. - Т.7, № 3

(28). – [Электронный ресурс] - М.: Науковедение, - Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/149EVN315.pdf>, свободный. – Загл. с экрана. - Яз. рус., англ. (Дата обращения 15.02.2018)

10. Основы финансового контроля и государственного регулирования: отраслевой и региональный аспект / Под редакцией Гнездовой Ю.В, Матвеевой Е.Е. Москва, 2017.-330с.

11. Жильцов Д.А. Инструменты онлайн-маркетинга для малого и среднего бизнеса// Маркетинг и логистика. 2016. №6 (8). с. 32-39.

12. Наumenков А.В. Российское предпринимательство и региональное управление//Экономика. Бизнес. Банки. 2017. Т. 1. С. 45-59.

13. Катровский А.П., Демографическая ситуация как индикатор и фактор развития российско-белорусского приграничья//Региональные исследования, 2016. № 3 (53). С. 102-109

14. Жильцова О. Н. Особенности развития современного PR в России// Маркетинг и логистика. 2016. №4 (6). с. 38-43.

15. Управление человеческими ресурсами / под ред. Лапшовой О.А. - М. : Издательство Юрайт, 2017. — 457 с.

16. Земляк С.В. Взаимодействие региональной власти с общественными некоммерческими организациями // Экономика. Налоги. Право. 2016. Т. 9. № 5. С. 105-112

17. Ларионова Е.И. Статистический анализ миграционных процессов в Российской Федерации и странах СНГ// Совершенствование методологии статистического анализа социально-экономических явлений и процессов. / под ред. В.Н. Салин. - Москва, ООО "Издательская торговая компания "Наука-Бизнес-Паритет", 2014. С. 105-118.

18. Кожевникова Г.П. Классификация муниципалитетов по состоянию социально-экономической системы// Инновационное развитие российской экономики. – Москва, Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова; Российский гуманитарный научный фонд. 2016. - С.

187-190.

УДК 332.1, 311.31

М. В. Шеломенцева - научный сотрудник, ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Смоленск, Россия

E-mail: MVShelomenseva@fa.ru

О. А. Лапшова - к.п.н., доцент, доцент кафедры «Экономика и менеджмент», ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», г. Смоленск, Россия

E-mail: OALapshova@fa.ru

Educational potential of human capital as a factor in the competitiveness of the region of the Russian-Belarusian borderland

M. Shelomentseva - researcher, Financial University under the Government of the Russian Federation, Smolensk, Russia

O. Lapshova - Ph.D., Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Management Financial University under the Government of the Russian Federation, Smolensk, Russia

Annotation: In the context of modernization of the domestic economy, the educational potential of human capital is seen as the driver of the country's economic growth. Support for the development of the education system is the most important strategic direction of Russian domestic policy. The article presents the results of a comparative analysis of the educational potential of the regions of the Russian-Belarusian borderland. The directions of modernization of the regional policy in the field of education are identified.

Ключевые слова: региональная экономика, человеческий капитал, трудовые ресурсы, образование, территориальная дифференциация, сравнительный анализ, regional economy, human capital, labour resources, education, territorial differentiation, comparative analysis.

Просвещение – это часть нашей профессиональной ответственности перед обществом.

Международный научно-практический журнал «Маркетинг и логистика» посвящен вопросам экономических тенденций в России и мире. Авторами публикаций рассматриваются современные аспекты маркетинга, логистики, интернет-коммерции, эффективного менеджмента, сферы услуг, как на отечественном рынке, так и на международном.

Периодичность журнала: шесть номеров в год.

Приглашаем к сотрудничеству авторов научных материалов. Статьи высылать на e-mail: editor@marklog.ru. Требования к статьям размещены на сайте: <http://marklog.ru/>. Публикация всех материалов осуществляется бесплатно, после рецензии и одобрения редколлегией.

При цитировании статьи в других источниках просим использовать следующий формат: **Синяева И. М. Система управления поведением потребителей на рынке инновационных услуг // Маркетинг и логистика. – 2017. – №1 (9). – с. 106-115.**



© 2015-2018 Научно-практический журнал «Маркетинг и логистика».

Все права защищены.