

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

---

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

Материалы XXI международной научно-практической  
конференции студентов, аспирантов и молодых ученых

\_\_\_\_\_ апреля 2019 г.

В томах

Том

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

Владивосток  
Издательство ВГУЭС  
2019

УДК 378.4  
ББК 74.584(255)я431  
И73

**И 73 Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР** : материалы XXI междунар. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (г. Владивосток, 18–20 апреля 2018 г.) : в т. Т. / под общ. ред. д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2018. – 132 с.

ISBN 978-5-9736-  
ISBN 978-5-9736-

Включены материалы XXI международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР», состоявшейся во владивостокском государственном университете экономики и сервиса (г. Владивосток, \_\_\_\_ апреля 2019 г.).

Данный том представляет широкий спектр исследований в области научно-образовательной деятельности, выполненных студентами, аспирантами и преподавателями филиала ВГУЭС в г. Артеме.

УДК 378.4  
ББК 74.584(255)я431

ISBN 978-5-9736-  
ISBN 978-5-9736-

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», оформление, 2019

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Акопян М.В., Соломахин Ю.В.</i> Современные направления развития автомобильной отрасли ...	4
<i>Асеева А.А., Кузьмина С.В.</i> Проблема адаптации студентов как фактор социального взаимодействия .....	7
<i>Асеева А.А., Юрова Т.В.</i> Учет психологических особенностей потребителей авиауслуг как репутационный и экономический ресурс авиакомпании .....	12
<i>Будник А.В., Кузьмина С.В.</i> К вопросу трудоустройства молодых специалистов на рынке труда Приморского края .....	15
<i>Будник А.В.</i> Профессия бортпроводника в авиасервисе: психологические аспекты .....	19
<i>Бурцев С.М., Ерохин А.К.</i> Социально-экономический потенциал региона: способы оценки и прогноз развития Приморского края .....	22
<i>Вырупаев А.А., Пресняков В.А.</i> Современные тенденции развития технического сервиса.....	30
<i>Галышев А.Г., Соломахин Ю.В.</i> Современные моющие средства для моек автомобилей .....	34
<i>Еберзин Н.А., Ерохин А.К.</i> Проблема автострахования ОСАГО в Приморском крае.....	38
<i>Заузолков А.А., Ематина Н.И.</i> Бинарный код в браузере – перспективы развития веб-приложений .....	44
<i>Ивлев И.В., Пресняков В.А.</i> Тенденции развития восстановления лакокрасочного покрытия ..	48
<i>Калинин Р.С., Ематина Н.И.</i> Сравнительный анализ систем контроля и управления доступом.....	51
<i>Каравайцев А.В., Ерохин А.К.</i> Проблема утилизации мусора .....	54
<i>Качалова О.М., Ерохин А.К.</i> Проблемы реализации Государственной программы по охране окружающей среды в Приморском крае.....	60
<i>Копанцев А.А., Соломахин Ю.В.</i> Некоторые требований к современным моторным маслам ....	66
<i>Королева Л.В., Забелина Т.И.</i> Финансовое управление основными фондами сельскохозяйственного предприятия и источниками их формирования.....	70
<i>Мелкова Д.А., Самохина Л.С.</i> Развитие региональной авиационной инфраструктуры Приморского края: состояние и перспективы .....	77
<i>Михайлова А.А., Забелина Т.М.</i> Разработка стратегии развития предприятия на примере ООО «Адмиралы дорог» .....	82
<i>Назарова В.В., Адушев М.Н.</i> Налог на самозанятых как способ развития малого предпринимательства .....	88
<i>Нечаева Д.О., Ерохин А.К.</i> Проблемные аспекты по обеспечению жильем молодых семей в Приморском крае.....	92
<i>Пак А.В., Ерохин А.К.</i> Перспективы развития и проблемы долевого строительства в жилищно-коммунальной сфере .....	97
<i>Петрова В.А., Прихошко Н.В.</i> Позиционирование уникального торгового предложения отелей через социальные сети.....	102
<i>Савчук А.С., Груздева Т.Г.</i> Тенденции изменения внешнего государственного долга РФ .....	111
<i>Сейфетинова Ю.В., Ерохин А.К.</i> Развитие социальной ипотеки для работников бюджетной сферы в Приморском крае.....	115
<i>Хачатрян Э.К., Ерохин А.К.</i> Территориальное общественное самоуправление как фундамент государства.....	121
<i>Шин Н.А., Ерохин А.К.</i> Проблема развития рыбной отрасли в Приморском крае.....	124

## СОВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

**М.В. Акопян**, бакалавр 4 курса, Кафедра транспортных процессов, сервиса и дизайна  
**Ю.В. Соломахин**, канд. техн. наук, доцент

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия

*В статье рассматриваются основные современные направления инновационного развития автотранспортного комплекса России. Они используются для демонстрации необходимости пересмотра традиционных подходов к обеспечению технической доступности транспортных средств и гарантии их эксплуатации с точки зрения фактора «технического состояния».*

*Ключевые слова:* автомобилестроение, инновации, материал, качество изготовления, двигатель, ресурс.

## MODERN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY

*The article deals with the main modern directions of innovative development of the motor transport complex of Russia. They are used to demonstrate the need to review traditional approaches to ensuring the technical accessibility of vehicles and to guarantee their operation in terms of the "technical condition" factor.*

*Keywords:* automotive, innovation, material, workmanship, engine, resource..

Автомобильный транспорт в России в силу ряда причин приобретает все большее значение. Автомобили широко используются во всех областях народного хозяйства и выполняют значительный объем транспортных работ, а точнее служат для перевозки грузов и пассажиров. Автомобили имеют широкий спектр применения в различных сферах и различных климатических условиях и в связи с этим подвергаются различным нагрузкам[1]. Поэтому техническое состояние автомобиля в процессе длительной эксплуатации не остается неизменным. Оно ухудшается вследствие изнашивания деталей и механизмов, поломок и других неисправностей, что приводит к ухудшению эксплуатационных качеств автомобиля. В деле развития системы ремонтных предприятий надлежит отдать предпочтение перед строительством новых авторемонтных предприятий перевооружению и реконструкции действующих заводов. При этом во главу угла должно быть поставлено внедрение самого передового оборудования и прогрессивной технологии[2,3]. В совершенствовании технологических процессов важнейшее значение сейчас имеет широкое внедрение ресурсосберегающей технологии. Новая технология должна обеспечивать лучшее использование вторичного сырья, неметаллических материалов, более полную реализацию остаточной долговечности восстанавливаемых деталей.

Автомобильный транспорт является одним из основных секторов экономики: объем перевозок автомобильным транспортом по сравнению с другими транспорт занимает лидирующие позиции во всех странах независимо от уровня их экономического развития. В то же время, в современных условиях эта отрасль обеспечивает передачу грузов и пассажиров, а также создает спрос на высокотехнологичную продукцию за счет использования передовых технических и технологических разработок и тенденций (начиная с эпохи первых автомобильных конструкций) [4].

Применение инновационных конструкций, материалов, технологических решений всегда сопровождается исследованием их надежности, которая гарантирует как экономический результат применения оборудования, так и безопасность его эксплуатации. Связь между надежностью, техническим состоянием транспортных средств и риском аварий подтверждается исследованиями различные авторы. Обеспечение определенного уровня технической доступности

сти и безопасность технического состояния транспортных средств, эксплуатации и технического обслуживания систем создаются и эксплуатируются. Сегодня сотрудничество между традиционными производителями автомобилей и лидерами отрасли микроэлектроники приводит к синергетическому эффекту в развитии подвижного состава. Технический уровень бортовой интеллектуальной системы уже позволили делегировать им некоторые функции водителя в той мере, в какой это необходимо для управления транспортным средством [5]. Ряд производителей пошли еще дальше и вложили значительные средства в создание полностью автономные автомобили, управляемые исключительно под контролем искусственного интеллекта. Такие транспорт найдут применение в ближайшем будущем.

Благодаря ускоренному развитию, связанному, по сути, со сдвигом в технологической парадигме, частота транспортного средства, модернизация производства неизбежно будет расти. Что касается срока службы до вывода из эксплуатации, то он, скорее всего, изменится, но не так существенно. Желание производителей решать проблемы поддержания работоспособного состояния еще долго после ввода транспортных средств в обращение остается открытым вопросом. Следовательно, ответственность за организацию работы по техническому обслуживанию и ремонту будут перераспределены в пользу оператора транспортного средства. Кроме того, возникновение новые мехатронные системы в составе автомобиля усилят традиционные вопросы эксплуатации и технического обслуживания с аспектами, которые ранее воспринимались исключительно как IT-проблемы: компьютерные вирусы, хакерские атаки, обновление программного обеспечения. Так или иначе, процесс смены поколений автопарка это займет много времени [6,7]. Именно поэтому будут эксплуатироваться технологически несовместимые транспортные средства разных “исторических эпох” вместе надолго, что усложнит всю систему: складская логистика, штатные расписания, ремонт, договоренности. Но самые высокие затраты придут, без сомнения, с изменением структуры производства и технические средства.

На современном этапе в производстве деталей транспортных средств преобладают тенденции, связанные с постепенным замещением низкоуглеродистых конструкций из стали. Влияние новых материалов в зоне эксплуатации и обслуживания разнообразны. С одной стороны, они решение различных конструкторских и технологических задач в производстве и ремонте. В частности, некоторые из них одновременно прочный и пластичны, что позволяет изготавливать детали сложной формы. Это влечет за собой целый ряд технологических проблем с поддержанием работоспособное состояние[8]:

- современный автомобиль приобретает стабильно растущее количество деталей, не поддающихся ремонту;
- большое разнообразие составов в такой же структуре диктует потребность для широкого спектра специфического оборудования, повышающее инвестиции в основной капитал и компетенции персонала;
- возникают осложнения при утилизации определенных материалов (термоактивных пластмасс).

Определяющую роль в повышении качества процесса совершенствования системы управления перевозками грузов, играет выбор направления улучшения транспортных услуг и метода совершенствования. Он базируется, в первую очередь, на повышении производительности транспортных средств. Отсюда следует необходимость анализа возможных значений этого показателя для разных вариантов реальных условий.

Однако в настоящее время этот анализ существенно осложняется отсутствием методических разработок по его проведению, нерешенностью основных методологических вопросов исследования процессов при перевозках грузов.

В ближайшей перспективе основные направления развития транспорта общего пользования будут определяться, прежде всего, необходимостью увеличения объемов перевозок грузов за счёт интенсификации использования подвижного состава при одновременном снижении затрат на перевозки. Постоянное увеличение объема автомобильных перевозок, сопровождающееся повышением требований к качеству транспортного обслуживания, требует и постоянного совершенствования работы автотранспорта, повышения эффективности его использования. При этом основными тенденциями будут являться [9]:

- совершенствование организации перевозок;
- повышение коэффициента выпуска автомобилей на линию;
- увеличение сменности работы транспорта;

- дальнейшее внедрение диспетчерской связи;
- расширение сети перевозок в контейнерах;
- развитие междугородних перевозок;
- широкое внедрение прогрессивных форм организации перевозочного процесса.

Эффективность автомобильного транспорта определяется тем, в какой мере он обеспечивает перевозки грузов в том объеме и в той номенклатуре, в каких они рациональны для данного вида транспорта. Каждое из этих направлений развития транспортных услуг опирается, прежде всего, на показатели оценки транспортного процесса – производительности и себестоимости перевозок.

В связи с этим возникает острая необходимость во внедрении энергосберегающих технологий. Автотранспортная отрасль потребляет значительную долю энергоресурсов страны. При этом осуществляет интенсивное загрязнение окружающей среды в районе обитания населения. Одним из главных направлений решения этой проблемы является внедрение автомобилей с гибридными силовыми установками «двигатель внутреннего сгорания (ДВС) – электродвигатель».

Применение гибридных автомобилей позволяет принципиально решить экологические и энергетические проблемы современных транспортных систем. В мировой практике автомобилестроения широко ведутся работы по созданию эффективных гибридных автомобилей. Крупнейшие автомобильные компании мира ведут разработку электромобилей. Использование аналогичный электропривода дать возможность принципиально решить экологические и энергетические проблемы самый современный транспортных систем. В итоге выполненного комплекса исследований разработаны критерии и характеристик оценки результативность гибридных авто, связанные с охраной окружающей среды. Гибридные авто дать возможность значительно снизить содержание парникового газа CO<sub>2</sub> в сравнении с знаменитыми энергетическими установками на автомобильном транспорте [10]. Наличие гибридной силовой установки на транспортном средстве обеспечивает веское снижение экологически пакостных выбросов, существенную экономию топлива, уменьшение суммарного времени работы Двс, в особенности в местах вынужденной остановки при движении в режиме городского цикла, что позитивно сказывается на потребительских степень качества таких авто по сравнению со стандартными автомобилями.

Одним из основной фактор повышения результативность и конкурентоспособность транспортной системы является повышения технического уровня транспортных средств и оборудования, а также использование самый современный перевозочных, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий. Совершенствование техники и технологий исполняется на основании снижения ресурсоемкости транспортной техники, повышения ее экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности с учётом положений программных документов по рост производства конкурентоспособный транспортной техники.

- 
1. Балабанов, И.Т. Инновационный менеджмент / И.Т. Балабанов. – СПб.: Питер, 2007.
  2. Воронин, С. Машиностроение России: динамика подъема / С. Воронин // Экономист. 2009. № 1.
  3. Гатовский, Л.М. Экономические проблемы научно-технического прогресса в сфере машиностроения / Л.М. Гатовский. – М., Наука, 2008.
  4. Желобанова, И.Н. Взаимосвязь инновационных процессов в управлении предприятием / И.Н. Желобанова. – М.: Высшая школа, 2006.
  5. Концепция формирования Государственной комплексной программы развития машиностроения России от 24.06.2008.
  6. Кочетков, С. Оценка инновационного потенциала промышленных предприятий / С. Кочетков // Экономист. 2009. № 9.
  7. Никитенко, П. Структурный аспект промышленной политики машиностроительного бизнеса России / П. Никитенко, И. Михайлова-Станюта // Экономика России. 2009. № 9.
  8. Основы инновационного менеджмента: теория и практика: учеб. пособие / под ред. П.Н. Завлина, Л.Э. Казанцева. – М.: Экономика, 2007.
  9. Сорокин, Н.Т. Проблемы и тенденции развития российского машиностроения / Н.Т. Сорокин // Автомобильная промышленность. 2009. № 1.
  10. Черных, Е.А. Новые технологии, инновации и успех бизнеса / Е.А. Черных // Менеджмент инноваций. 2008. № 11.

## ПРОБЛЕМА АДАПТАЦИИ СТУДЕНТОВ КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

**А.А. Асеева, бакалавр**  
**С.В. Кузьмина, преподаватель**

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,  
Артем, Россия*

*Рассмотрены понятия и проблемы адаптации студентов к системе обучения в высшей школе, изучены факторы, влияющие на процесс адаптации студентов, выявлены критерии успешной адаптации студентов.*

**Ключевые слова и словосочетания:** анализ, факторы, адаптация, студенты, вуз.

## THE PROBLEM OF ADAPTATION OF STUDENTS AS A FACTOR OF SOCIAL INTERACTION

*Concepts and problems of adaptation of students to system of training of the higher school are considered, the factors influencing process of adaptation of students are studied, criteria of successful adaptation of students are revealed.*

**Keywords:** analysis, factors, adaptation, students, higher education institution.

Проблемой адаптации студентов к системе обучения в высшем учебном заведении занимается огромное количество специалистов таких, как психологи, педагоги, социологи, физиологи и многие другие. В нынешних социально-экономических условиях люди получают высшее образование на фоне высокой неопределённости жизненной перспективы. Университет на время защищает от поиска себя в жизни, и только на небольшой период отодвигает необходимость входить в конкурентные отношения с различными профессионалами и иными специалистами. К тому же, студенческое время – это особенный этап жизни, который должен пройти каждый молодой человек, в нём он встретится с совершенно новыми проблемами, которые ему нужно будет решить самостоятельно [5].

Существует огромное количество исследований, показывающих, что успешность адаптации учащегося к системе обучения, новому быту, к взаимодействию с педагогами и одногруппниками в значительной степени зависит от способности постигнуть новую среду. Ж. Пиаже рассматривал адаптацию как фактор умственного развития. А.К. Гришанов и В.Д. Цуркан считали, что адаптация – процесс, приводящий главные параметры его индивидуальных и социальных характеристик в соответствие, в положение динамического баланса с новейшей вузовской обстановкой как внешнего фактора по отношению к учащемуся. А.В. Сиомичев утверждал, что адаптация – это процесс приспособления личностных качеств и деятельности молодого человека в новых условиях жизни; также, он выделяет в сфере адаптации учащихся два аспекта (коммуникативный и познавательный) как главные течения учебной деятельности. Ю.С. Бабахан фиксировал важность самооценки учащегося как признака его способности к адаптации в вузе. Самые значимые условия благополучной адаптации студента: способность грамотно оценить свои возможности по отношению к учебным заданиям и их выполнению [5].

Если рассматривать общее понятие, то адаптация студента к высшему учебному заведению – это приобщение студента к новым условиям, в данном случае к студенческой жизни, а также это серьёзная психолого-педагогическая проблема, которой необходимо решение.

Главными проблемами при адаптации студента являются совершенно новые виды деятельности, новая система обучения, большой объём работы, общественные дела и бытовые

проблемы, а самое главное новый круг общения. Но есть ещё одни проблемы при адаптации, которые зависят уже от самого студента [6]:

1. Нехватка школьных знаний.
2. Неспособность умело планировать свободное время.
3. Неподготовленность к работе с огромным объёмом учебного материала.
4. Недостаток или полное отсутствие контроля родителей
5. Неподготовленность к учёбе и занятиям
6. Неподготовленность к выполнению более серьёзных самостоятельных работ, которые требует преподаватель.
7. Недостаток или полное отсутствие стремления учиться.

Многие студенты не скрывают, что поступают в высшее учебное заведение только ради того, чтобы получить диплом, и неважно какой специальности. Естественно такие студенты просто не желают учиться и получать знания, и из-за такой узкой цели, у них появляются много проблем, которые приводят к дезадаптации.

Всего выделяют три главных вида адаптации [4]:

1. Дидактическую
2. Социально-психологическую
3. Профессиональную

Одна из не менее важных адаптаций – дидактическая. Она отвечает за адаптацию первокурсника к новой системе обучения и её составляющих. Процесс обучения в вузе сильно отличается от школьного тем, что работы выполняются в научном стиле, студенты погружаются в более глубокое и самостоятельное обучение, также они изучают новые профессиональные дисциплины и впитывают большой объём информации. Из-за этого школьные привычки рушатся и ученику необходимо подстраиваться под новое учебное заведение и следовать их правилам. Например, посещение всех лекций и практик, обязательная подготовка к семинарам и активное участие в них, необходимость пользоваться учебной литературой и другими источниками. Прежде чем студент адаптируется к новой системе обучения, пройдёт какой-то период времени. Из-за данных проблем у многих первокурсников низкая успеваемость и, появляется угроза отчисления. Всё это влечёт за собой эмоциональные переживания и возможное разочарование в выборе специальности.

Также самой стрессовой адаптацией является социально – психологическая. Она отвечает за вступления студента в абсолютно новый для него коллектив и освоение в нём. Помимо этого студент приобретает новые ценности, а также меняются понятия норм. Данную адаптацию сложнее пережить первокурсникам из сельской местности, так как они вынуждены привыкнуть не только к студенческой жизни, но и к городской. В результате это может быть причиной эмоционально-отрицательных переживаний, таких как: одиночество, чувство беспомощности, потерянности и ненужности, а также уныние и тоска по дому – всё это может привести к печальным последствиям.

Также существует профессиональная адаптация. Она характеризуется вступлением в профессию и освоением будущей деятельности с помощью полученных знаний в вузе. Это позволит сформировать определённые характеристики у будущего работника.

Помимо этого процесс адаптации студента состоит из трёх стадий [4]:

1. Автономизация
2. Идентификация
3. Интеграция

Первая стадия устанавливает равновесие между студентом и окружающей его средой. Вторая стадия, то есть идентификация отвечает за вступление студента в систему вуза. А третья стадия, интеграция, достигается тогда, когда студент считает себя частью этой системы.

Пытаясь адаптироваться к вузу, студент испытывает эмоциональный стресс. Он возникает из-за несоответствия привычной жизни человека и возникшей новой окружающей среды. Есть масса факторов, которые влияют на появление у студента эмоциональных переживаний, например, страх быть изгоем в группе, неподготовленность и отставание по предмету, конфликты с преподавателями, обязательная подготовка огромного количества материала к экзаменам, плохие оценки, возможное отчисление из учебного заведения и многое другое. Это может нарушить психику студента, если она не устойчива.



В рамках данной работы было проведено социологическое исследование, цель которого: изучить факторы, влияющие на процесс адаптации студентов. Цель предопределила решение следующих задач:

- 1) исследовать проблемы адаптации студентов первого курса к учебной деятельности;
- 2) определить факторы, воздействующие на адаптацию учащихся вуза;
- 3) раскрыть критерии благополучной адаптации студентов.

Объектом исследования выступили студенты первых и вторых курсов Дальневосточного рыбохозяйственного технического университета и филиалов Владивостокского государственного университета экономики и сервиса в городе Артёме и Находке в возрасте 17-21 год. Выборочная совокупность составила 200 человек, из них 110 девушек и 90 юношей.

Для проведения исследования была составлена анкета, в которую входили факторы, провоцирующие возникновение проблем и негативных эмоций у студентов 1-2 курсов в процессе обучения, социально-экономические трудности, проблемы в общении с педагогами и одноклассниками, в освоении новых форм учебной деятельности и неудовлетворённость процессом профессиональной подготовки в институте.

Анкетирование выявило, что 89% студентов столкнулись с новыми формами учебной деятельности (лекции, семинары, коллоквиумы, решение кейс-стади, т.д.), 11% студентам знакомы данные формы проведения занятий из школьных программ (в основном это выпускники гимназий, лицеев) (рис. 1).

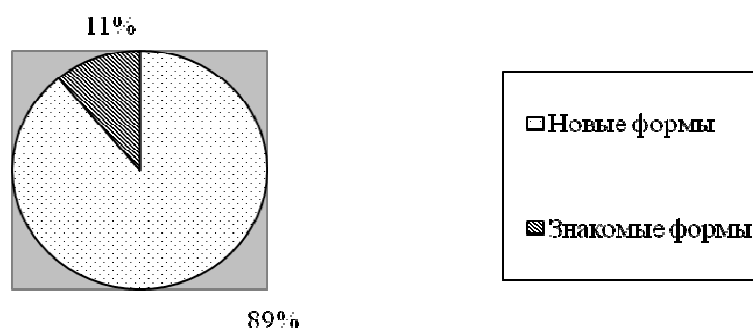


Рис. 1. Восприятие студентами форм учебной деятельности в вузе

При этом время проведения академического часа в вузе в два раза больше, чем школьный урок, что вызвало некоторые проблемы переутомления в начале учебной деятельности у 56% первокурсников. У 64% студентов не было никаких сложностей в освоении новых учебных дисциплин, ранее не встречающихся в школе. 29% первокурсников, которые испытывали данные сложности в адаптации к новым предметам, указывали на использование преподавателем непонятных терминов и определений, большого объёма материала, быстрого темпа прочтения лекций (рис. 2). Почти половина (48%) студентов испытывали трудности во взаимодействии с преподавателями, указывая на своеобразный характер, и способы подачи материала, а также небольшое количество часов занятий с данным преподавателем.

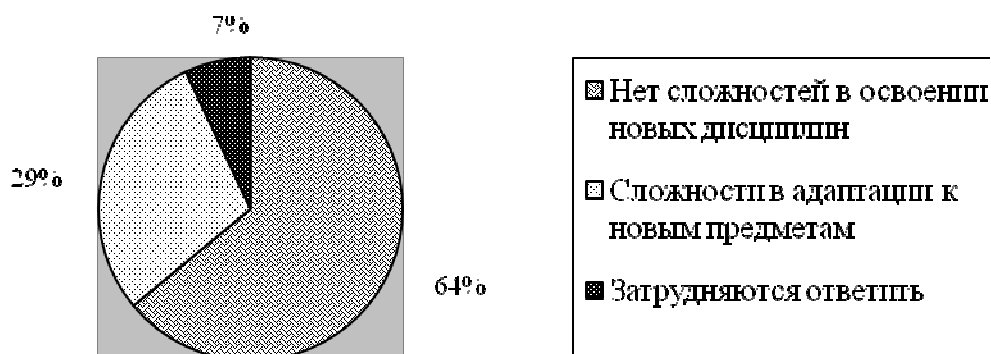


Рис. 2. Адаптация студентов к новым учебным дисциплинам

Причем, для девушек на первый план выходят взаимоотношения с одногруппниками и педагогами (68%), где немаловажно наличие неформального эмоционального элемента в общении. Получение знаний в вузе становится второстепенной целью, однако всё равно остаётся существенной мотивировкой знания и характеризуется высоким уровнем у 65%. Большие проблемы у девушек создают их индивидуальные характерные черты: 43% отмечают тревожность, как в новой для них системе обучения, так и во взаимодействии с одногруппниками; 38% не могут правильно распределить нагрузку и 25% – не способны разумно планировать и использовать время (рис. 3). Помимо этого студентки отмечают переутомление и сонливость (72%), а также головную боль (23%) и т.д.

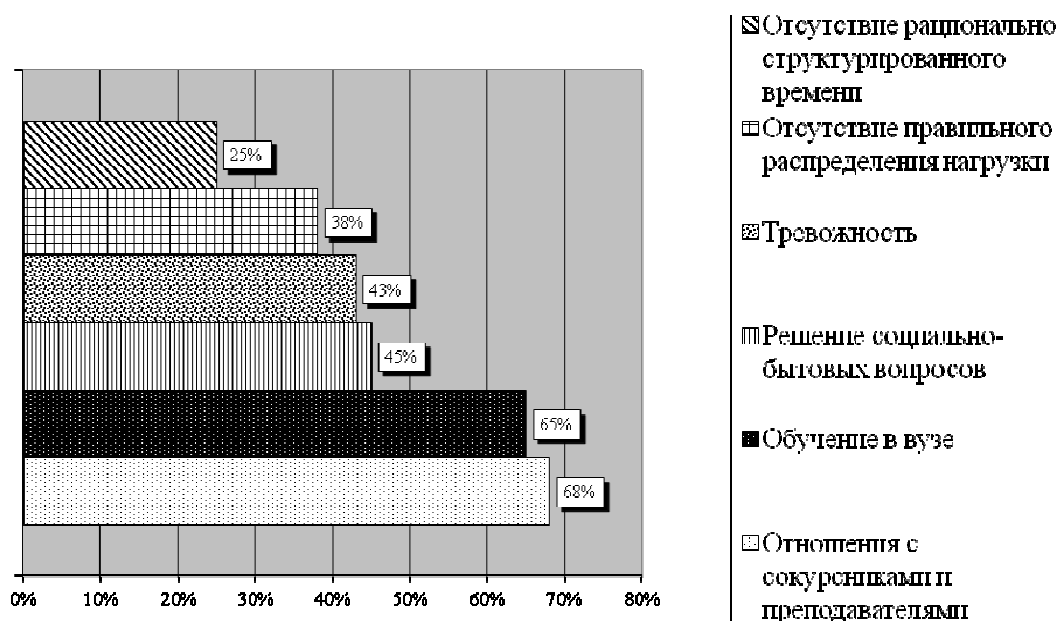


Рис. 3. Адаптационные факторы, значимые для студентов девушек

Если говорить о специфике мужской адаптации, то первоначально она направлена на усваивание новой системы обучения в институте (87%). Адаптация к студенческой группе происходит более успешно, но несмотря на это отмечается недостаток доверия в общении (36%). Тревожность выражается в учебном процессе. Что касается физических трудностей, то у юношей их существенно меньше, чем у девушек, это говорит об их силе и выносливости (рис. 4).

#### Адаптационные факторы, значимые для студентов юношей

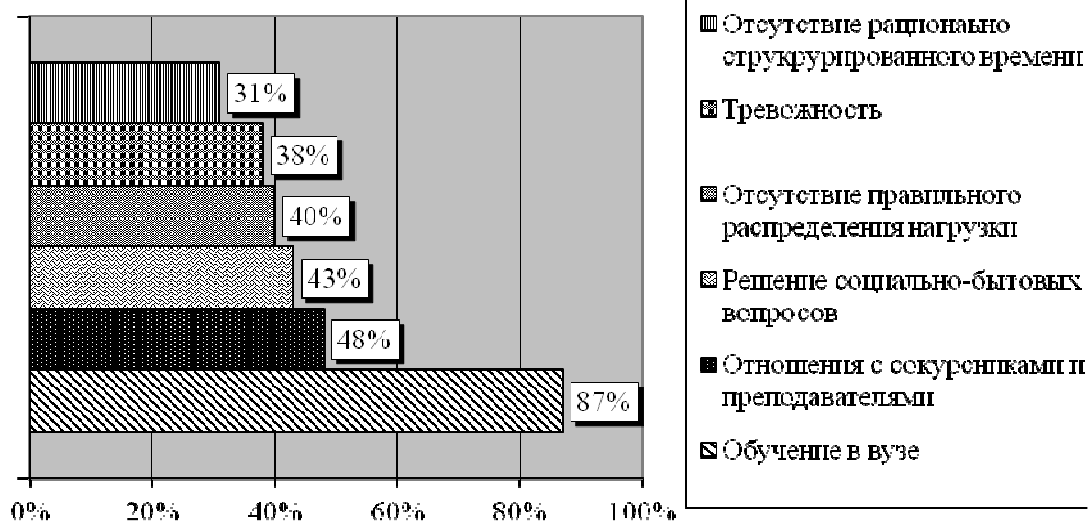


Рис. 4. Адаптационные факторы, значимые для студентов юношей

Студенты 1 и 2 курсов отмечают следующие факторы, влияющие на процесс адаптации: 45% выделяют чрезмерную загруженность теорией и недостаток занятий, дающих практические умения и навыки; 56% испытывают страх «завалить» сессию и «вылететь» из вуза; 36% отмечают несоответствие преподаваемых дисциплин для освоения будущей профессии; 18% боятся выступать на семинарах и коллоквиумах, а также испытывают стрессовое состояние при подготовке и выступлении на конференциях, собраниях и иных общеузовских мероприятиях (рис. 5).

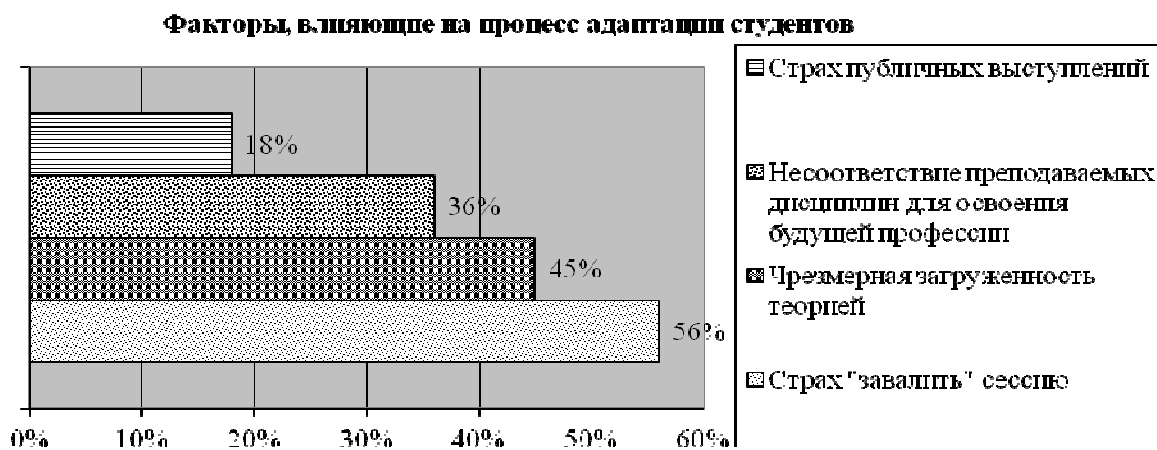


Рис. 5. Факторы, влияющие на процесс адаптации студентов

Подводя итог социологическому исследованию, хочется заметить, что студенты начальных курсов пребывают под влиянием эмоциональных факторов, которые связаны со стремлением достигнуть поставленных целей, преодолением тяжёлых моментов, необходимостью вести себя по-новому. При этом подавляющее большинство учащихся в вузах не знают о таких методиках как техника НЛП, аутотренинг и приёмы медитации, а ведь они способны снять стрессовое состояние. В связи с этим встаёт вопрос о социально-психологическом сопровождении студентов вуза. Ориентируясь на студенческую среду, авторы предлагают средство по ликвидации стресса с помощью улучшения поведенческих навыков существования в социуме. Уровень самооценки можно повысить, изменив телесные параметры. О вашей уверенности будут говорить выпрямленная спина, плечи, отведённые назад, расслабленные мышцы, отсутствие лишних движений, умеренный темп речи и взгляд в глаза собеседнику.

Таким образом, результаты исследования доказывают тезис, что адаптация к высшему учебному заведению – это очень трудный и многофакторный процесс, характерные черты которого выявляются в зависимости от системы обучения в институте и от индивидуальных отличительных особенностей студентов.

1. Адаптация студентов первого курса в вузе./ А.А. Кузьмишкин и др. // Молодой учёный. 2014. №3. С. 933–935.

2. Адаптация студентов к условиям обучения в вузе [Электронный ресурс]. URL: <http://www.newecologist.ru/ecologs-449-1.html>

3. Бабахан, Ю.С. Самооценка студента как показатель его способности к учебной адаптации / Ю.С. Бабахан // Психологические и социально-психологические особенности адаптации студента. – Ереван, 1973. – С. 21–25.

## УЧЕТ ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ АВИАУСЛУГ КАК РЕПУТАЦИОННЫЙ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РЕСУРС АВИАКОМПАНИИ

**А.А. Асеева**, бакалавр  
**Т.В. Юрова**, научный руководитель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет  
экономики и сервиса» в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Авиационная компания считается успешной и конкурентоспособной, если получает прибыль от своей деятельности. Источниками прибыли для авиакомпании являются пассажиры, пользующиеся основными услугами, связанными с перелетами на внутренних и международных линиях и дополнительными услугами авиасервиса. Качество, разнообразие, привлекательность авиауслуг зависит от компетентности персонала, обслуживающего пассажиров на бесконфликтной основе, учитывая их психофизические особенности.*

**Ключевые слова:** авиасервис, авиауслуги, критерии высокого уровня обслуживания авиапассажиров, психологические особенности, психологическая компетентность сотрудников.

## TAKING INTO ACCOUNT THE PSYCHOLOGICAL CHARACTERISTICS OF CONSUMERS OF AVIATION SERVICES AS A REPUTATIONAL AND ECONOMIC RESOURCE OF THE AIRLINE

*An aviation company is considered successful and competitive if it makes a profit from its activities. The sources of profit for the airline are passengers who use the basic services associated with flights on domestic and international lines and additional services of the air service. The quality, diversity, attractiveness of air services depends on the competence of the personnel serving passengers on a conflict-free basis, taking into account their psychophysical characteristics*

**Keywords:** air service, air services, criteria of high level of service of air passengers, psychological features, psychological competence of employees.

Развитие рыночных отношений в России привело к реформированию всех сфер экономики, в том числе и сферу гражданской авиации. На смену единой государственной кампании Аэрофлот, пришло множество частных авиапредприятий – перевозчиков. По состоянию на январь 2019 года в России насчитывается более 250 авиакомпаний имеющих сертификат на осуществление коммерческих воздушных перевозок. Целью данной работы является изучение психологических особенностей авиапассажиров, являющихся потребителями авиауслуг и возможности их учета сотрудниками авиасервиса. В условиях конкуренции, главной задачей всех авиакомпаний является привлечение пассажиров и создание благоприятного имиджа для формирования банка постоянных бизнес клиентов. Для этого важно понять «Чего хочет авиапассажир?». Для того, чтобы ответить на этот вопрос необходимо проанализировать типичное поведение авиапассажиров и определить их психологические особенности и ожидания.

«Под определение услуг попадают все виды деятельности, в процессе выполнения которых не создается новый материально-вещественный продукт, но изменяется качество имеющегося продукта. Таким образом, услуги – это блага, представленные не в форме вещей, а в форме деятельности» [4]. «Услуги представляют собой товары, которые могут производиться, передаваться и потребляться одновременно. Услуга характеризуется неосязаемостью, несохраняемостью, непостоянством качества и неотделимостью от источника» [1]. Авиационные услуги на мировом рынке авиаперевозок имеют свою выраженную специфику, обусловленную ха-

рактором авиаперевозок. В целом, следует согласиться с одним из определений, что под авиационными услугами в сфере авиаперевозок следует понимать транспортные услуги по транспортировке грузов и перевозке пассажиров при помощи воздушных судов [2]. Характерной особенностью и явным преимуществом авиационных услуг является высокая скорость доставки пассажиров и грузов. Помимо этого, воздушный транспорт ставит своей основной целью высококачественное обслуживание пассажиров и клиентов, пользующихся его услугами. Вопрос о предоставлении пассажирам наибольшего комфорта должен считаться таким же важным, как регулярность и безопасность полетов.

У любого авиационного предприятия существует структура предоставляемых пассажирам услуг, включающая предполетные, послеполетные услуги и обслуживание на борту самолета. Предполетные услуги включают в себя бронирование билетов, предоставление информации о расписании и переносе рейсов, об обслуживающих авиакомпаниях, услуги по оформлению посадочных билетов и багажа пассажиров, разнообразные услуги в зоне ожидания и т.д. Послеполетные услуги связаны с созданием комфортных условий ожидания багажа и сокращением времени на его выдачу, предоставлением специальных средств и услуг пассажирам для транспортировки тяжелых вещей. Услуги, предоставляемые во время полета, обеспечивают комфортные условия в пассажирских салонах, доступность индивидуального видео и аудио оборудования для просмотра или прослушивания развлекательных программ на выбор, свежей прессы, товаров первой необходимости и сувенирной продукции и т.п. Особое значение имеют услуги, связанные с оказанием экстренной медицинской помощи сотрудниками экипажа.

Оказание качественной услуги предполагает четкое понимание того, кому она адресована и какую функцию она выполняет для потребителя. Существуют различные категории пассажиров, некоторые из которых нуждаются в особых услугах и повышенном внимании. Например, посадка на борт пассажиров с ограниченными возможностями осуществляется до начала общей посадки, но высадка происходит только после выхода основного потока пассажиров. При необходимости и по предварительной договоренности, службы аэропорта предоставляют специальные средства передвижения и подготовленного сотрудника, который оказывает помощь в транспортировке пассажира с ограниченными возможностями. Помимо инвалидов, к особой категории пассажиров относятся дети, летящие без сопровождения взрослых. Им предоставляют сотрудников, которые помогают пройти регистрацию, все пункты досмотра и посадку на борт самолета.

Предоставляя широкий спектр авиационных услуг, необходимо учитывать психологические особенности их потребителей. В условиях кратковременности характера взаимодействия пассажиров и сотрудников сферы авиауслуг в аэропорту и на борту самолета информация о психологических особенностях пассажиров поступает по визуальным и вербальным каналам в виде определенных маркеров и статус-символов: одежда, речь, поведение. По одежде и аксессуарам можно определить уровень состоятельности пассажира, по умению вступать в диалог и культуре речи можно судить об уровне коммуникабельности, а поведение указывает на психологические особенности клиента. Существенным фактором, оказывающим влияние на поведение человека, является его темперамент, который проявляет себя в характере движений, скорости речи, импульсивности реакций, что следует учитывать при выборе стратегии общения с авиапассажирами.

Потребители воспринимают позитивно в первую очередь стимулы, которые соответствуют их потребностям, интересам, мотивам поведения. Основную роль в процессе восприятия авиауслуг и последующего реагирования на них играют уровень притязаний и ожиданий пассажира. Один и тот же объект можно интерпретировать по-разному и соответственно по-разному реагировать на него. Восприятие авиауслуг пассажирами зависит от множества факторов. Время полета, скорость прохождения всех формальностей, задержки или перенос рейсов – факторы, вызывающие быструю психическую реакцию, смену настроения и поведения. Кроме этого на характер восприятия услуги оказывают существенное влияние различного рода раздражители, такие как шум в салоне самолета и в аэропорту, громко звучащая музыка, посторонние резкие запахи и т.п. [3].

Центральными критериями в анализе потребительского поведения выступают не только мотивы и потребности, но и установки, нормы, ценности, социальные представления, культурные и символические аспекты потребления. Именно на эти критерии и делают акцент все авиакомпании, чтобы авиапассажир остался довольным.

Чтобы угодить авиапассажирам по вышеперечисленным критериям авиапредприятию необходимо иметь компетентных сотрудников. Психологическая компетентность сотрудника в области авиасервиса, определяется не только наличием знаний и опыта (знание специфики профессии), но и уровнем коммуникативных навыков, позволяющих понимать пассажира, а также уметь выявлять пассажиров с особенностями в поведении и оказывать им адекватное общение. Помимо этого, сотрудники должны вести себя подобающим образом, т.е быть корректны, вежливы, доброжелательны, предупредительны, также персоналу необходимо стремиться оказать помощь и содействие. При возникновении конфликтной ситуации в общении с пассажирами или персоналом необходимо сохранять выдержку, тактичность и чувство собственного достоинства. Авиапассажира необходимо выслушать, дать ему высказаться, ни в коем случае не перебивать, также сотрудник должен понять, что он правильно понял претензию. После этого необходимо повторить суть жалобы клиента, но уже без негативных эмоций. Затем сообщить причину почему так произошло и в самом конце сотруднику нужно сказать, что он обязательно предпримет все необходимые меры.

Социально-психологическая компетентность и высокий профессионализм сотрудников авиасервиса способны обеспечить комфортные условия пассажирам и предотвратить нежелательные конфликтные ситуации. Данные условия обеспечиваются в аэропорту и на борту воздушного судна.

Критериями высокого уровня обслуживания пассажиров в аэропорту, который достигается профессиональной компетентностью сотрудников принято считать: сокращение прохождения формальностей при вылете, сокращение времени ожидания высадки из самолета, сокращение времени ожидания получения багажа, удовлетворение претензий авиапассажиров, уровень сервиса на борту самолёта и в аэропорту, вежливость и предупредительность сотрудников аэропорта.

Критерии высокого уровня обслуживания пассажиров на борту воздушного судна включают создание комфортных условий полета, качество бортового питания, ассортимент напитков, вежливость и предупредительность бортпроводников, доброжелательный тон бортпроводников, оперативная реакция на вызов, возможность вести с борта телефонные переговоры, наличие индивидуальных видео и аудио оборудования и программ, наличие печатных изданий, свежей прессы, продажа на борту сувениров, индивидуальный подход к личным просьбам пассажиров.

Указанные факторы и критерии, предоставляемых авиауслуг свидетельствуют об общей культуре обслуживания пассажиров и в значительной степени влияют на его качество. Авиапассажиры имеют возможность сравнивать уровень обслуживания, обеспечивающий степень физической и психологической комфортности, предоставляемый различными авиаперевозчиками и соответственно отдавать предпочтение тому, у которого качество услуг выше. Высокий уровень обслуживания создает для авиакомпании репутацию и формирует базу постоянных клиентов и доходов.

Таким образом, учёт психологических особенностей авиапассажиров очень важен для авиапредприятия, так как предоставляет услуги, ориентированные на потребности, притязания и качество обслуживания, которые должны соответствовать их ожиданиям. Это сказывается на положительном восприятии авиауслуг компании, на предсказуемости мотивов поведения пассажиров и на последующем принятии ими решения о дальнейшем сотрудничестве с авиаперевозчиком, что является одной из составляющих репутационного и экономического ресурса авиакомпании.

---

1. Воронин, А.Ю. Общая теория экономического развития / А.Ю. Воронин. – М.: Дрофа, 2015.

2. Ильина, Е.Н. Менеджмент транспортных услуг / Е.Н. Ильина. – М.: Советский спорт, 2012

3. Одинцов, А.А. Управление поведением потребителей: учеб. пособие / А.А. Одинцов, О.В. Одинцова. – М.: ИИЦ МГУДТ, 2012. – 150 с.

4. Руднева, А.О. Экономическая теория / А.О. Руднева. – М.: Дрофа, 2014.

5. Волкова, Л.П. Управление деятельностью аэропорта Ч. 2. Организационные основы управления деятельностью аэропортов: учеб. пособие / Л.П. Волкова. – М.: МГТУ ГА, 2006. 105 с.

## К ВОПРОСУ ТРУДОУСТРОЙСТВА МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ НА РЫНКЕ ТРУДА ПРИМОРСКОГО КРАЯ

**А.В. Будник**, бакалавр  
**С.В. Кузьмина**, преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Рассмотрены проблемы трудоустройства молодых специалистов на рынке труда в Приморском крае, причины безработицы, характеристика рынка труда, выявлены факторы, влияющие на процесс трудоустройства молодых специалистов.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *проблемы трудоустройства, молодые специалисты, рынок труда.*

## TO THE QUESTION OF EMPLOYMENT OF YOUNG SPECIALISTS ON THE MARKET OF WORK OF THE PRIMORSK TERRITORY

*The problems of employment are considered. Young specialists in the labor market, the causes of unemployment, the characteristics of the labor market, the factors that affect the employment process.*

**Keywords:** *problems of employment, young specialists, labor market.*

Данная тема актуальна в наше время, так как потребность в молодых специалистах, не имеющих опыта работы и дополнительных навыков невелика. В статье проанализированы ценностные установки в профессионально трудовой деятельности, сложности трудоустройства молодого поколения на трудовом рынке, первопричины безработицы молодежи. Решение вопроса занятости молодежи имеет одно из первых мест в каждой развитой стране. Основным нормативно-правовым актом в сфере труда и занятости, в частности молодежи, является Федеральный закон № 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации». В данном законодательном акте занятость понимается как «деятельность граждан, связанная с удовлетворением личных и общественных потребностей, не противоречащая законодательству Российской Федерации и приносящая им, как правило, заработок, трудовой доход» [2].

Молодёжь – это особая социально-возрастная группа, отличающаяся возрастными рамками и своим статусом в обществе. В возрасте от 18–30 лет. Значительная часть не имеют реальной трудовой перспективы по месту проживания в маленьких городах. В данное время на рынке труда Приморского края для молодых специалистов практически не имеется вакантных должностей из-за неустановившихся жизненных установок, отсутствия трудового стажа, опыта работы [4]. К тому же законодательство Российской Федерации побуждает работодателя соблюдать строгие нормы и правила, касающиеся работающей молодежи, что зачастую препятствует их трудоустройству по причине невыгодности для работодателей.

Так же существует дисбаланс между характеристиками желаемой и действительной работы. Так большинство молодых людей 43%, состоящих на учете в качестве безработных Приморского края, имеют экономические, бухгалтерские и юридические специальности. В то время как наиболее востребованными являются рабочие по следующим профессиям: токари, фрезеровщики, станочники, слесари различных видов производств, арматурщики, бетонщики, каменщики, плотники, электрики, швеи. Из профессий служащих востребованы инженеры различных профилей, воспитатели, медицинские работники, учителя [1].

Последние несколько лет немаловажную роль играет потребность в высшем образовании. Так, как работодателям нужны грамотные и образованные профессионалы. Разумеется опытные специалисты – это надежда каждой развитой страны. Но сложность в устройстве на достойную работу влечет за собой потерю интереса в получении высшего специального образования. Данная проблема обостряется и с каждым годом приобретает все больший масштаб. В настоящее время в России молодежный рынок труда характеризуют:

1) Несбалансированность спроса и предложения на рынке. Предложений по свободным вакансиям для выпускников без опыта работы практически невозможно найти.

2) Государственная поддержка молодых специалистов. Это и помощь в получении переподготовки в случае необходимости, и предоставление рабочих мест некоторым категориям граждан.

3) Постоянно растущая безработица. Связана она не только с отсутствием свободных рабочих мест, но и нередкими отказами молодежи работать за небольшую плату.

4) Наличие малого количества рабочих мест для молодых людей.

5) Невостребованность тех профессий, которые получает большинство студентов.

Отсутствие необходимого опыта и стажа у потенциальных работников [3]

В рамках данной работы проведено социологическое исследование, где принимали участие 183 человека, из них 47% женщин и 53% мужчин, жители города Артем и Владивостока. Была применена случайная выборка. Информационная база для анализа собрана методом анкетного опроса. Образовательный уровень респондентов был достаточно высоким. Большинство опрошенных было с высшим образованием 50%, среднее техническое – 23%, со средне специальным – 17%, незаконченное высшее – 10% (рис. 1).

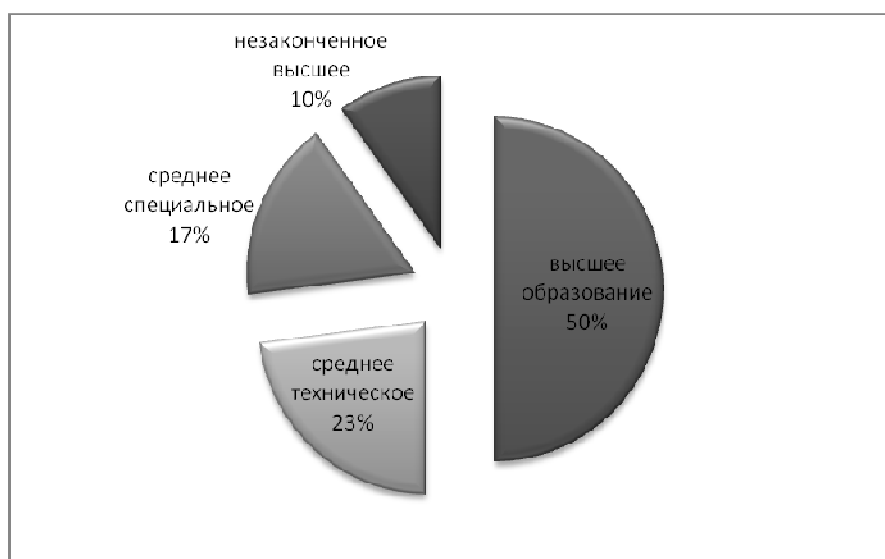


Рис. 1. Уровень образования респондентов

Из опрошенных респондентов 16% имели специальность инженер, они считают, что это довольно востребованная специальность, 25% – преподаватель, так как легко находят общий язык с детьми, 13% – медицинский работник, потому что хотят помогать людям; специальность менеджера – 29 %, эти респонденты считают, что это хорошо оплачиваемая профессия, бухгалтера – 8%, так как не было выбора среди других специальностей и юриста – 9%, так как идет по стопам родителей (рис. 2).

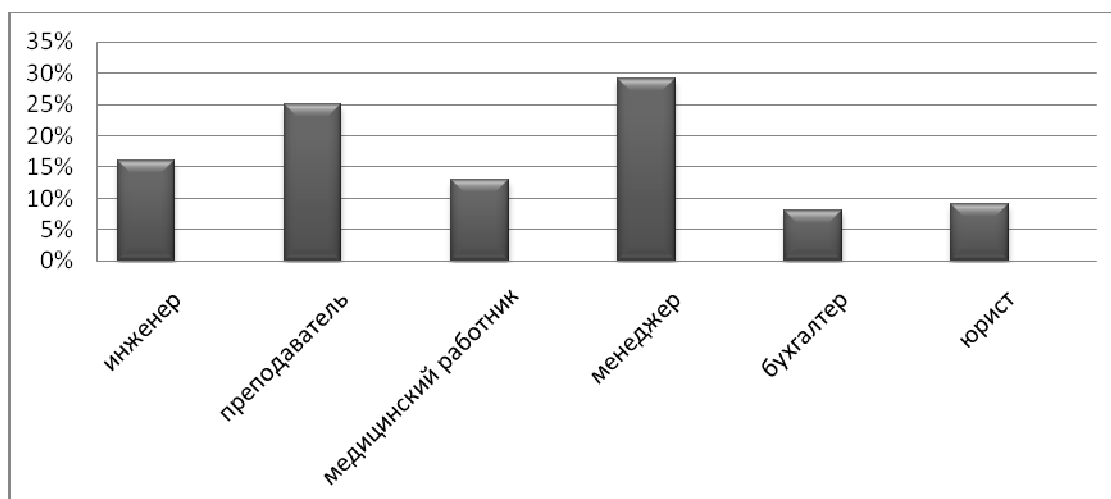


Рис. 2. Профессиональные направления студентов



Около 30% опрошенных человек работают не по специальности, так как не получилось устроиться по своей профессии. 22% молодого поколения удовлетворены своей работой, 16% равнодушны к своей работе, но довольны заработком, 12% не устраивает режим работы, потому что не успевают отвозить и забирать детей из детского сада, школы, 10% считают свою работу интересной и довольны заработком, 4% считают работу достойной, но отмечают враждебность со стороны коллектива, 6% считают работу неудовлетворительной во всех отношениях (зарплата, коллектив, график работы) (рис. 3).

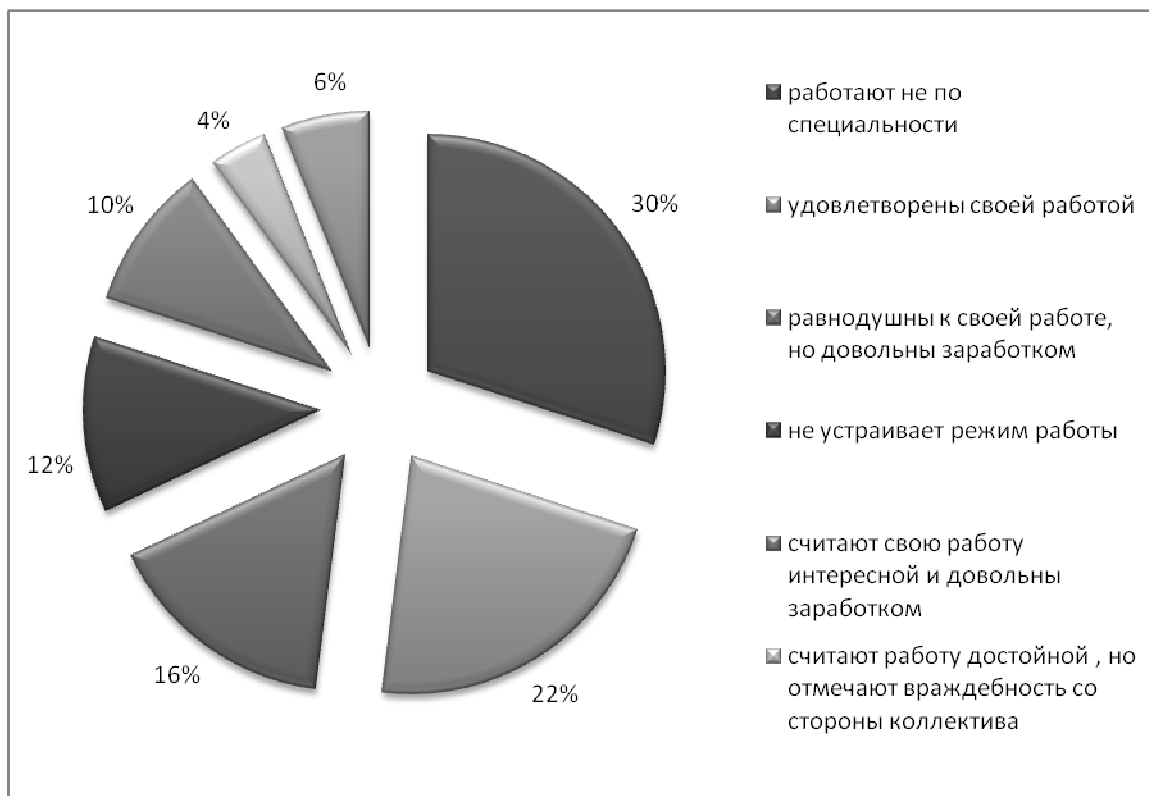


Рис. 3. Работа и отношение к работе

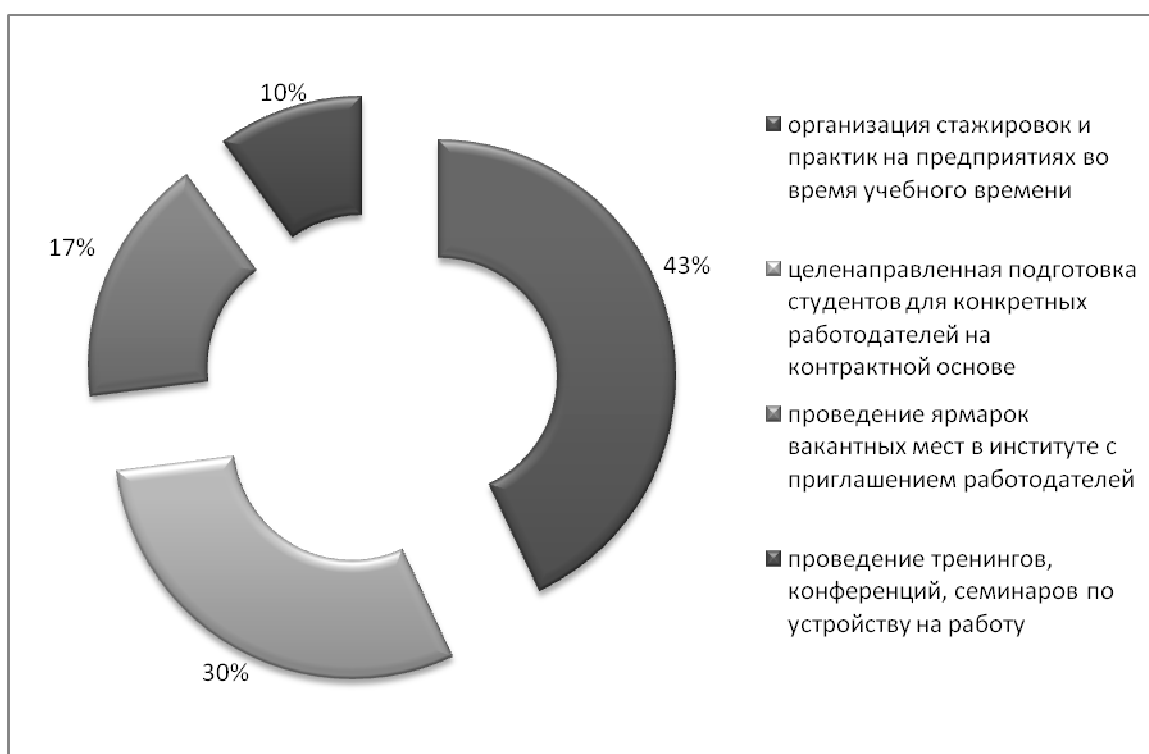


Рис. 4. Эффективные направления в помощи трудоустройства

Основная часть опрошенных (55%) молодых людей считает, что в современных условиях необходимо иметь высшее образование. Многие респонденты идут дальше в магистратуру, некоторые получают второе высшее образование, осваивают новые языки, для повышения квалификации.

По мнению респондентов, эффективными направлениями в помощи трудоустройства молодого поколения являются организация стажировок и практик на предприятиях во время учебного времени (43 %), целенаправленная подготовка студентов для конкретных работодателей на контрактной основе (30%), проведение ярмарок вакантных мест в институте с приглашением работодателей (17%), проведение тренингов, конференций, семинаров по устройству на работу (10%) (рис. 4). Организация стажировки и практики на предприятиях во время учебы и целевая подготовка студентов для конкретных работодателей на контрактной основе представляются студентам наиболее эффективными способами. Эти меры предполагают получение практических знаний студентами, с одной стороны, и возможности демонстрации себя как будущего работника, с другой стороны.

Таким образом, проведенное исследование подтверждает значимость поставленной проблемы. Исследования в области трудоустройства молодых специалистов без опыта работы имеют первостепенное значение и требуют дальнейшей проработки.

---

1. Интерактивный портал Департамента труда и социального развития Приморского края [Электронный ресурс]. URL: <https://soctrud.primorsky.ru/>

2. О занятости населения в Российской Федерации. – М.: Ось-89, 2013. – 96 с. – (Федеральный Закон)

3. Основные проблемы рынка труда молодых специалистов в Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://opersonale.ru/podbor-i-trudoustrojstvo/rynok-truda/osnovnye-problemy-rynka-truda-molodyx-specialistov-v-rossijskoj-federacii.html>

4. Царева, Н.А. Особенности социальной стратификации населения в Приморском крае / Н.А. Царева // *Фундаментальные исследования*. 2014. №12-10. С. 2261–2264.

## ПРОФЕССИЯ БОРТПРОВОДНИКА В АВИАСЕРВИСЕ: ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

**А.В. Будник, бакалавр**

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет  
экономики и сервиса» в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Главными факторами развития и популярности авиационных услуг является скорость доставки и экономия времени. Авиационное сообщение – это самый быстрый и комфортный вид авиатранспорта при перевозках на дальние расстояния. Уровень комфортности авиAPERЕЛЕТА для пассажиров в огромной степени зависит от слаженности работы экипажа в целом, и особенно от профессиональной компетентности бортпроводников. Важное место в структуре профессиональных компетенций занимает психологическая готовность бортпроводника к работе с пассажирами.*

***Ключевые слова и словосочетания:** сфера авиасервиса, структура сервиса на борту, профессия бортпроводника, психологическая компетентность, психологические аспекты профессии бортпроводника.*

## A FLIGHT ATTENDANT JOB IN AVIASERVIS: PSYCHOLOGICAL ASPECTS

*The main factors in the development and popularity of aviation services is the speed of delivery and time savings. Air communication is the fastest and most comfortable type of air transport for long-distance transportation. The level of comfort of air travel for passengers to a great extent depends on the coherence of the crew as a whole, and especially on the professional competence of flight attendants. An important place in the structure of professional competence is the psychological readiness of the flight attendant to work with passengers.*

***Keywords:** sphere of aviaservis, service on Board, flight attendant job, psychological competence, psychological aspects of the flight attendant profession.*

Авиaperевозки являются одной из прогрессивно развивающихся сфер деятельности в современном мире, а авиационный транспорт динамично расширяет свою долю в общемировой транспортной сети. Развитие авиaperевозов обусловлено ростом популярности авиационного транспорта во всем мире. Главными факторами развития и популярности авиационных услуг является скорость доставки и экономия времени. Авиационное сообщение – это самый быстрый и комфортный вид авиатранспорта при перевозках на дальние расстояния [1]. Существенным преимуществом авиaperевозов является то, что малодоступные места, куда другим видом транспорта бывает добраться очень трудно или попросту невозможно, с помощью авиации становятся доступными. Помимо высокой скорости доставки в место назначения удобство авиaperевозов обеспечивается и развитой инфраструктурой по всему миру, включающей множество аэропортов, что делает этот вид транспорта очень популярным среди любителей путешествий и экзотического отдыха. Авиaperевозчики осуществляются специально подготовленными сотрудниками, предоставляющими широкий спектр авиаслужб, начиная с бронирования и покупки авиабилетов, доставку пассажиров в аэропорт и пребывание в нем до вылета, включая обслуживание пассажиров на борту авиалайнера. К числу таких сотрудников относят бортпроводников.

Целью данного исследования является изучение специфики профессиональной деятельности бортпроводников и их психологическая компетентность. Сфера авиасервиса – понятие сложное и не однозначное. Понятие «сфера», в толковом словаре В.В Лопатина описывается как область, в которой проявляется какая-либо деятельность, отношения, интересы и связывается автором с производством чего либо или обслуживанием [3]. Авиасервис – это обслужива-

ние пассажиров в системе гражданской авиации. Сфера авиасервиса включает в себя все виды услуг, предоставляемые авиакомпаниями и наземными службами аэропортов пассажирам.

Перевозчик на борту воздушного судна предоставляет пассажиру комплекс услуг в зависимости от типа и оборудования воздушного судна, продолжительности полета, времени суток, в течение которого происходит полет, а также класса обслуживания, указанного в билете. К обязательным услугам авиасервиса принято относить, прежде всего, информационное обслуживание. Оно своевременно и достоверно информирует пассажиров о правилах поведения на борту воздушного судна, предоставляемых услугах, условиях полета и пользования аварийно-спасательным оборудованием. К следующей немаловажной категории услуг относится прием и размещение пассажиров, обеспечение специальными предметами индивидуального пользования, свежей прессой и оказание первой медицинской помощи. Предоставление сервисных услуг на борту воздушного судна имеет адресный характер, что предусматривает индивидуальный подход к пассажирам: решение частных проблем пассажиров, психологическая поддержка пассажиров с повышенной тревожностью и в стрессовых ситуациях. Государство и руководство авиакомпаний предъявляет определенные требования к авиационным услугам. К ним относятся: безопасность, профессиональные, грамотные действия персонала, санитарно-гигиеническое состояние салона, исправность оборудования необходимого для обслуживания пассажиров, наличие технических средств для обеспечения комфорта.

Бортпроводник – квалифицированный специалист, можно сказать, что это психолог и в тоже время спасатель, обслуживающий пассажиров и экипаж на борту самолета. Исторически эта профессия возникла недавно. Изначально пассажирами занимался второй пилот. Первых стюардов на борт самолета приглашали из числа официантов дорогих ресторанов. Обслуживание пассажиров могли доверить только мужчинам, но позже решили привлечь к работе бортпроводника молодых и привлекательных девушек. Первыми девушками на борту в качестве стюардесс были медсестры. Это новшество с очаровательными медсестрами на борту должно было привлечь больше пассажиров. С того момента требования к безупречному и привлекательному образу стюардесс основательно вошли в практику подбора «воздушного» персонала, что не может не сказываться на имидже авиакомпании. В наше время бортпроводник – это специалист, уникальность которого состоит в том, что он выполняет множество функций представителей разнообразных профессий. Это не просто одна из ведущих профессий авиации, это профессия, от которой зависит имидж авиакомпании, а на международных линиях бортпроводник в определенном смысле определяет имидж страны. В процессе полета пассажиры взаимодействуют с бортпроводниками, на основе чего у них формируется впечатление не только об авиакомпании, но и о гражданах страны, которую они представляют.

Основная деятельность бортпроводника – это оказание сервисных услуг пассажирам и обеспечение безопасного и комфортного перелета. Круг функциональных обязанностей бортпроводников достаточно широк. Перед полетом производится осмотр и проверка салона, далее следует встреча и приветствие пассажиров на борту воздушного судна, распределение по салонам и местам, правильное и безопасное размещение ручной клади, проверка готовности пассажиров к безопасному полету согласно инструкции. К дополнительным услугам во время полета воздушного судна относятся питание, торговля сувенирами, книгами, журналами, демонстрация кино, wi-fi услуги, детские наборы игр. Во время длительного полета пассажирам предоставляется питание и напитки на выбор. Перед взлетом и после посадки бортпроводники осуществляют контроль над погрузкой и выгрузкой багажа. Большую часть своего рабочего времени бортпроводники проводят в воздухе, что предъявляет их здоровью повышенные требования. Они должны обладать повышенной устойчивостью к неблагоприятным условиям труда, таким как длительная работа на ногах в условиях турбулентности, перепады температуры и давления, постоянная смена климатических зон и часовых поясов. Помимо всех перечисленных профессиональных компетенций в подготовке бортпроводников, особое внимание уделяется психологическим аспектам. [2].

Психологическая компетентность бортпроводников позволяет обеспечить эмоциональную устойчивость к нагрузкам и высокой требовательности к исполнению служебных обязанностей, строгой дисциплине. Кроме этого, деятельность бортпроводника предусматривает индивидуальную работу, обеспечивая бесконфликтное обслуживание привередливых и грубых пассажиров. Работа в нестандартных условиях высокоэмоционального и психического напряжения требует таких личностных качеств как: повышенной стрессоустойчивости, пунктуально-

сти и организованности, ответственности, доброжелательности, тактичности, настойчивости и твердости, отзывчивости, организаторских способностей, инициативности, умение улаживать конфликты, уступчивости. Таким образом, к профессионально важным качествам бортпроводника относятся коммуникативные способности, включая четкую речь, дикцию, доброжелательную мимику, тембральные характеристики голоса, внимательность и хорошие манеры.

Условиями успешной работы бортпроводника являются владение профессиональным поведением, правилами этикета, знание особенностей делового общения в сфере обслуживания, навыки оказания первой медицинской помощи. Особое внимание уделяется знаниям устройства и работы службы авиационной безопасности, а также способам и алгоритмам действий персонала в чрезвычайных ситуациях на авиатранспорте. Бортпроводникам очень важно налаживать контакт и подбирать правильные слова в разговоре с пассажирами. Находить подход к пассажирам, имеющим разный социальный статус. При этом, необходимо учитывать следующие особенности дифференцированного обслуживания пассажиров на борту.

Эконом класс – в салоне самолета самый многочисленный. Он расположен в средней или задней части воздушного судна и является дешевым по сравнению с первым классом и бизнес классом. Предполагает стандартный класс обслуживания, включающий кресло с откидным столиком, карманом, содержащим карту эвакуации и бортовой журнал. При длительных перелетах пассажирам могут быть предложены одеяла, подушки, бируши, наушники, набор для гигиены и питание. **Бизнес класс** отличается от эконом класса питанием и более внимательном сервисе. Салон бизнес класса расположен в передней части самолета. Кресла заметно комфортнее и шире можно откинуть сидение, вытянуть ноги. Выбор блюд значительно больше, можно сделать персональный набор, как в ресторане. Напитки высшего разряда и в неограниченном количестве. Всегда свежая пресса, доступ в Интернет, персональное кино с большим выбором.

Первый класс. На данных рейсах количество пассажиров ограничено, естественно сервис в первом классе безупречен. Каждый авиаперевозчик старается сделать данный тип класса как можно более комфортным. Кресла, здесь раскладываются на 180°. На некоторых авиалиниях это могут быть небольшие диваны. Все больше авиакомпаний оборудуют авиалайнеры полноценными кроватями, находящимися в отдельных купе. Напитки и питание предоставляются из обширного меню, а внимательный и компетентный персонал выполняет все пожелания пассажиров.[4]. С психологической точки зрения конфликтные ситуации происходят в независимости от статуса пассажира. Причины, по которым происходят такие ситуации, могут быть связаны с алкогольным опьянением пассажиров и как следствие, их неадекватным поведением на борту; с невыполнением требований авиаперсонала; с проявлением агрессии или физического насилия; с оскорблением пассажиров и членов экипажа. Квалифицированный борт проводник должен уметь наладит контакт с дебоширом и усмирить его до прибытия в пункт назначения.

Основная деятельность бортпроводника связана с организацией комфортных условий и оказанием сервисных услуг пассажирам во время полета. В определенной степени это зависит от психологической компетентности членов экипажа. Она помогает им быть более устойчивыми к стрессовым ситуациям, психологическим нагрузкам, быть готовыми к нестандартным ситуациям со стороны пассажиров. Специалист этой сферы должен уметь грамотно и быстро улаживать конфликты, находить индивидуальный подход к каждому пассажиру, помогать справиться с тревожностью и стрессовыми ситуациями во время полета, слаженно и грамотно действовать в случаях непредвиденных обстоятельств. Кроме того, к профессионально важным качествам бортпроводника относятся коммуникативные способности, включая четкую речь, дикцию, доброжелательную мимику, тембральные характеристики голоса, внимательность и хорошие манеры.

---

1. Авиационные услуги. [Электронный ресурс]. URL: <http://odiplom.ru/lab/aviacionnye-uslugi.html>

Психологические аспекты сервисной деятельности на ВС [Электронный ресурс].URL: [https://knowledge.allbest.ru/sport/3c0b65635b3ac79a4d43b89521316d37\\_0.html](https://knowledge.allbest.ru/sport/3c0b65635b3ac79a4d43b89521316d37_0.html)

2. Русский толковый словарь В.В. Лопатина. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.xn--80aacc4bir7b.xn>

3. Услуги предоставляемые пассажирам на борту ВС. [Электронный ресурс]. URL: [https://studwood.ru/1290625/ekonomika/uslugi\\_predostavlyaemye\\_passazhiram\\_bortu](https://studwood.ru/1290625/ekonomika/uslugi_predostavlyaemye_passazhiram_bortu)

## СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНА: СПОСОБЫ ОЦЕНКИ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

**С.М. Бурцев**, бакалавр  
**А.К. Ерохин**, преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет  
экономики и сервиса» в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Проанализированы планы, прогнозы и сценарии развития социально-экономического потенциала Приморского края, выявлены методы, с помощью которых оцениваются различные показатели социального экономического состояния развития будущего региона на Дальнем Востоке.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *социально-экономический потенциал, развитие региона, целевой сценарий, валовый региональный продукт, демографическая тенденция.*

## SOCIO-ECONOMIC POTENTIAL OF THE REGION METHODS OF EVALUATION AND FORECAST OF DEVELOPMENT OF THE PRIMORSKY TERRITORY

*Plans, forecasts and scenarios of development socio-economic potential of Primorsky Krai are analyzed, methods by means of which various indicators of a social economic condition of development of the future region in the far East are estimated are revealed.*

**Keywords:** *regional development, target scenario, gross regional product, demographic trend.*

В современных экономических условиях очень важно иметь представление о том, каким потенциалом обладает та территория, на которой мы живём, чтобы знать насколько хорошо ей распоряжается население. Выбранная мной тема позволит понять экономические возможности Приморского края и возможные пути их достижения. Во-первых, необходимо проанализировать соответствие стратегических планов развития Приморского края, заявленных ранее, с реальными темпами его развития и настоящему положению дел в регионе. Во-вторых, рассмотреть прогнозы и сценарии будущих лет, представленные в работах исследователей и специалистов. В-третьих, выявить методы, с помощью которых определяются и оцениваются различные показатели социального экономического состояния края. Развитие регионов – это многомерный и многофакторный процесс, он всегда имеет направленность, определяемую целью или системой целей. Социально-экономическое развитие региона – это центральная функция органов власти региона, которая становится особенно актуальной во время экономического кризиса и постоянных структурных изменений.

В связи с трудной экономической и социальной ситуацией в Приморском крае, в 2010 г. была создана «Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 г.» [6]. В Стратегию была заложена идея формирования Приморского края как контактно-транзитной зоны, как российского центра сотрудничества со странами АТР и становления его, как важного экономически крепкого игрока в своём регионе [2]. Однако данная стратегия заметно утратила свою актуальность за последние несколько лет. Она создавалась с упором на развитие Приморского Края местными властями с привлечением иностранных капиталов, но с момента её утверждения регион успел стать “Столицей Дальнего Востока” и получить заметное увеличение внутренних финансовых вложений, благодаря чему появилась возможность реализации более смелых проектов. Приморский край получил прямую поддержку правительства России и лично президента Владимира Владимировича Путина, указами которого были созданы специальные районы с пониженным давлением на бизнес – “территории опережающего раз-

вития” (ТОР), которые в данном регионе. Данные зоны предназначены для привлечения наибольших инвестиций за счёт особого правового режима, смягчающего давление на предпринимательскую и иную экономическую деятельность. ТОРы направлены на ускоренное развитие качества жизни населения, что положительно сказывается на социально-экономические показатели региона и общего их потенциала. Руководству края необходимо внимательно отнестись к данным территориям и обеспечить их дальнейшее функционирование. Учитывая вышеописанное, можно пронаблюдать за изменениями, коснувшимися региона на основе показателей социально-экономического потенциала, а также разобрать способы их оценок.

В экономическом смысле потенциал представляет из себя совокупность имеющихся средств и возможностей в конкретной области или регионе. Из этого следует, что социально экономический потенциал включает в себя все имеющиеся на её границах ресурсы, как вовлечённые в процесс общего производства и социального развития, так и те, которые могут быть в перспективе использованы для роста экономики и повышения качества жизни населения данного региона (табл. 1).

Таблица 1

### Состав социально-экономического потенциала региона

Экономический	Социальный
Производственный	Уровень жизни населения
Транспортный	
Финансовый	Социальная сфера

Основным показателем, характеризующим экономический потенциал региона, является валовой региональный продукт (ВРП). Валовой региональный продукт – это общая стоимость товаров и услуг, произведенных для конечного использования. По оценке, физический объем валового регионального продукта Приморского края в 2017 году составил 767,35 млрд рублей (в 2016 году – 736,89 млрд рублей) (рис. 1) [3].

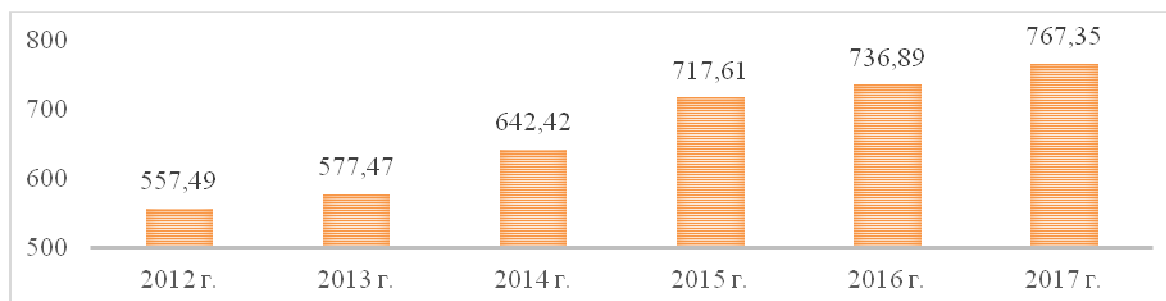


Рис. 1. Валовой региональный продукт (ВРП) млрд рублей.

Исторически Приморский Край являлся ресурсно-добывающим регионом страны, добывался уголь, другие полезные ископаемые, лес и рыбная продукция, а также специализировался на их обработке спустя десятилетия ситуация существенно не изменилась, производственная сфера остаётся самой весомой частью Валового регионального продукта (таб. 2). Однако на данный момент добыча некоторых видов ресурсов, в том числе того же самого угля стала нерентабельной в нынешнее время и приносит больше убытков чем пользы.

Таблица 2

### Экономический потенциал Приморского края за 2017 г. в млрд руб.

Экономические показатели	Валовая добавочная стоимость в млрд руб.	Удельный вес
Производственный	492,62	64%
Транспортный	149,03	19%
Финансовый	125,70	17%

Приморский край богат природными ресурсами. Особенности геологического развития предопределили здесь наличие топливно-энергетических, минерально-сырьевых ресурсов, географическое положение, особенности рельефа и климата, обусловили наличие земельных, водных и гидра-энергетических, лесных и рекреационных ресурсов. Много ценных веществ; химических соединений, солей, металлов – находится в растворённом виде в морской воде, а также в донных россыпях – морские минерально-сырьевые ресурсы.

В крае выявлено почти 100 месторождений угля с общими запасами около – 2.4 млрд. Основные месторождения угля – Бикинское, Павловское, Шкотовское и Артемовское бурого угольного, Партизанское и Раздольненское каменноугольное. Многие месторождения угля имеют сложные гидрогеологические условия (небольшая толщина угольных пластов и их высокая обводненность). Это затрудняет добычу угля, делает ее более дорогой, поэтому угольная промышленность на данный момент является крайне неперспективной отраслью.

В крае известно около 30 месторождений олова. Основные оловорудные месторождения находятся в Кавалеровском, Дальнегорском и Красноармейском районах – в горных районах Сихотэ-Алиня. В этих же районах сосредоточено около 15 месторождений полиметаллических руд, содержащих свинец и цинк, а также в небольших количествах – меди, серебро, висмут, другие редкие металлы. В Красноармейском и Пожарском районах края имеется несколько месторождений вольфрама. Большая часть всех ресурсов находятся глубоко под земной корой, поэтому их добыча ведётся преимущественно закрытым способом, что требует гораздо больших затрат и снижает рентабельность добычи полезных ископаемых. В северо-восточных районах Сихотэ-Алиня найдено несколько месторождений серебра. В крае разведано более 50 месторождений золота. Золотоносные месторождения имеются как на юге Приморья, так и на севере. Около 60% всех запасов золота находятся в россыпях по долинам рек: Пограничной, Фадеевки, Малой Нестеровки, Соболиной Пади, Изюбриной.

В районе Дальнегорска находится крупнейшее в России месторождение бора (дотолитовых, боросодержащих руд). Разрабатывается оно открытым способом и может обеспечить работу перерабатывающего предприятия не менее чем на 50 лет. Плавиковый шпат, который используется в металлургическом производстве, добывается в Хорольском районе – Вознесенское и Пограничное месторождения. Кроме плавикового шпата в рудах этого месторождения содержатся редкие металлы: литий, бериллий, тантал, ниобий. Морские геологи открыли несколько месторождений фосфоритов – ценных минеральных удобрений – на материковом склоне Японского моря. Однако морская технология их добычи и освоения – дело будущего.

Приморский край имеет в прибрежных водах значительные морские биологические ресурсы. Они состоят из различных пород рыб (сельдь, камбала, навага, минтай, лосось, терпуг, корюшка), беспозвоночных животных – крабов, креветок, моллюсков (гребешок, мидия, устрицы), трепанга, кальмара, трубача, осьминога, морского ежа и др.; водорослей (ламинария или морская капуста, анфельция, грацилярия и другие). На долю рыболовства приходится 4% от общероссийских уловов рыбы и добычи морепродуктов. В целом, потенциал добычи рыбной продукции используется не полностью и несмотря на рекордную добычу в 2016 году, в последующем 2017-го она резко сократилась более чем вдвое (табл. 3). Данное снижение можно связать на общероссийский спад рыболовства в том году, однако в структурном плане Приморский край потерял 4% от Российского рынка и не дотягивает даже до 5%-й доли (рис. 2).

Таблица 3

**Улов рыбы и добыча морепродуктов в Российской Федерации, тыс. тонн.**

Показатели	2014	2015	2016	2017	Уд. вес. за 2017
Остальная Россия	1134	1169,8	1257,6	980,1	96%
Приморский край	67,9	45,8	116,9	40	4%
<b>Всего</b>	<b>1201,9</b>	<b>1215,6</b>	<b>1374,5</b>	<b>1020,1</b>	<b>100%</b>





Рис. 2. Структура Улова рыбы и добычи морепродуктов в Российской Федерации

Большая часть территории Приморского края (около 75%) покрыта лесами. Лесопокрытая площадь составляет 12.3 млн га, а общий запас древесины на ней – 1.75 млрд. куб. м. Леса Приморья состоят из многих пород деревьев. Здесь растут хвойные – кедр, пихта, ель, лиственница; мягкоствольные породы – береза белая, осина, липа, твердолиственные породы – дуб, ясень, ильм, береза желтая. Все эти породы используются в хозяйстве, но более ценная древесина у хвойных пород, особенно у кедра. Поэтому рубка кедра сейчас запрещена. Для того, чтобы можно было непрерывно использовать лесные ресурсы, специалисты рассчитывают правила и нормы ежегодной вырубки. Для Приморского края эта норма составляет около 10 млн куб.м. в год. В действительности в некоторых районах вырубается намного больше рациональных норм, а в труднодоступных районах лес может не вырубаться вообще.

Транспорт играет важнейшую роль в экономике Приморья. Слабый уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и людских ресурсов, а также является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений социально-экономического развития региона. Данная проблема в Приморском крае усиливается последствиями существовавших на протяжении более 80 лет условий экономической изоляции, сложной ситуацией 90-ых годов и недавними экономическими и политическими кризисами. В области автомобильных дорог это привело к занижению роли автотранспортной инфраструктуры. Дорожные конструкции не рассчитывались на обслуживание потоков тяжелых грузовых автомобилей и автопоездов. Конструкции проезжей части дорог и мосты были рассчитаны на пропуск выпускавшихся отечественной промышленностью автомобилей с нагрузками 6-ти тонн на ось и не соответствуют современным требованиям, что приводит к их быстрому износу при пропуске эксплуатируемых в наше время транспортных средств.

Одним из главных показателей, показывающий уровень развитости транспортной структуры является объём перевозок грузов. Он учитывает количество отправленного груза со всех пунктов транспортной сети. Проанализировав все грузоперевозки с 2012 года, можно увидеть, что их объём сократился по всем видам транспорта. Но 2017 год впервые за шесть лет показал положительное изменение, по сравнению с предыдущим годом. Однако в целом ситуация в сфере перевозок грузов крайне плохая. Главной причиной сокращения транспортировки грузов является снижение платежеспособного спроса на транспортные услуги, особенно внутри края, в связи с общим спадом производства. Не маловажным фактором также является плохое качество дорожного покрытие, которое со временем приходит в негодность быстрее, чем его успевают ремонтировать. Для дальнейшего роста данного показателя требуется не только общее улучшение экономической ситуации в стране, но также оперативное и справедливое решение местных властей по искоренению всех проблем отрасли (табл. 4) [10].

Большая доля грузоперевозок в Приморском крае по-прежнему отводится автомобильному транспорту. На него отводится более пятидесяти процентов всех грузоперевозок в регионе. Железная дорога также имеет заметную долю в структуре перевозок грузов. Данная отрасль до сих оказывает значительное влияние на экономику края. В то же время, морской транспорт продолжает ухудшать свои позиции, несмотря на все проводимые в крае мероприятия. Данная проблема требует серьезного рассмотрения как в правительстве региона, так и национальными властями (рис. 3).

Таблица 4

## Объём перевозок грузов по трём видам транспорта (тыс. тон)

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	Уд. вес за 2017 г.
Железнодорожный	13,9	13,6	12	13,7	39%
Автомобильный	23,1	22,5	17,8	18,7	53%
Морской	3,6	3,5	3,4	2,7	8%
<b>Итого</b>	<b>40,6</b>	<b>39,6</b>	<b>33,2</b>	<b>35,1</b>	<b>100%</b>

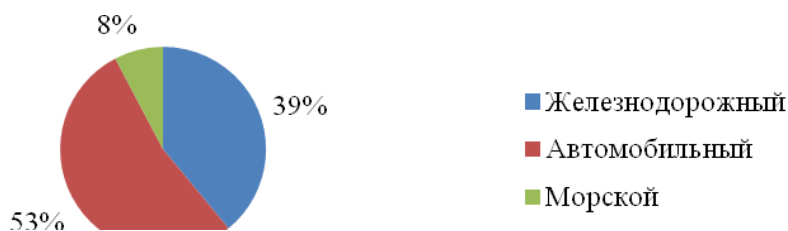


Рис. 3. Структура перевозок грузов по трём видам транспорта, 2017 г.

Вторым показателем является грузооборот, который используется для характеристики объёма всей работы, выполненной грузовым транспортом. Данный показатель также находится в крайне сложном положении, однако в большей степени подвержен постоянными скачками, как в сторону снижения, так и роста. Сильные волнения так же вызывает положение морского транспорта. Несмотря на значительный рост грузооборота данной отрасли в 2015 году, в последующие годы наблюдается пугающий спад показателей, что в очередной раз заставляет беспокоиться за этот сектор и как можно быстрее принять какое-либо решение (табл. 5) [10].

Таблица 5

## Грузооборот по всем видам транспорта (тонн/км)

Вид транспорта	2014	2015	2016	2017	Уд. вес за 2017 г.
Железнодорожный	56774,7	59545,5	58346,4	59782,5	89%
Автомобильный	1263,8	1096,7	1249,4	1222,7	2%
Морской	9270,6	10078,1	7976,2	6395	9%
<b>Итого</b>	<b>67309,1</b>	<b>70720,3</b>	<b>67572</b>	<b>67400,2</b>	<b>100%</b>

Из данных таблицы видно, что железнодорожный транспорт остаётся самой важной и наиболее эффективной транспортной сферой для Приморского края и остаётся ей на протяжении уже нескольких десятков лет. Нет ни одной предпосылки того, что структура транспорта в крае потерпит какие-либо значительные изменения. Автомобильный транспорт же обладает самым малым показателем, но это обусловлено особенностями отрасли, заключающихся в относительно небольших расстояниях по сравнению с другими видами транспорта. Морской транспорт продолжает занимать второе место, но из-за вышесказанных проблем может со временем сильно сократить свою долю в грузообороте (рис. 2).



Рис. 4. Структура грузооборота по всем видам транспорта, 2017 г.

Наряду со статистикой, VRIO и SWOT-анализом всё большую популярность у региональных и муниципальных властей получает метод кластерного анализа, применяемый, в отличие от статистики, не для констатации фактов, а для стратегического планирования. По мнению М. Портера, кластер представляет собой «группу географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, характеризующихся общностью деятельности и взаимно дополняющих друг друга» [5]. Данный метод достаточно часто упоминается в научной литературе как перспективный метод [7], но, по моему мнению, многих исследователей, он позволяет определить только потенциальные кластеры и возможных его участников.

Все подходы к выявлению кластеров можно разбить на два класса. В первом, который можно назвать «снизу», кластеры идентифицируются на конкретно выбранной территории [4], исходя из присутствия заранее известных предприятий и отраслей-лидеров. Второй подход использует методику «сверху», где ищутся пространственные локализации производства, ориентированные на специфические виды экономической деятельности. Взяв за основу методику кластерного анализа «сверху», Г.Г.Батурин, Д.Д. Короткова, М.А.Первухин на основе данных Федеральной службы государственной статистики gks.ru и Приморскстата, рассчитали перспективы развития экономических отраслей, обладающих наибольшим потенциалом [8]. Лидирующие позиции в перспективном развитии Приморского края занимают гостиничный и ресторанный бизнес; рыболовство и рыбководство; транспорт и связь; государственное управление и обеспечение военной безопасности [1].

Еще одним методом измерения социально-экономического состояния региона и его потенциала – демография. Рассматривая демографическую ситуацию, выявлено, что за пять лет произошло сокращение численности постоянного населения в регионе: на 1 января 2014 г. она составляла 1938,5 тыс. человек, на 1 января 2018 г. 1913 тысячи человек, из них 1476,5 тысячи составляют горожане и 435,6 тысячи человек – сельские жители. Очевидно сокращение доли экономически активного населения. В долгосрочной перспективе, исходя из складывающейся динамики показателей, численность населения края, по оценке Росстата, будет сокращаться и к 2031 году может составить 1813,8 тыс. Это может привести к значительному снижению многих экономических показателей и стать одной из самых важных проблем края в будущем (рис. 5) [9].

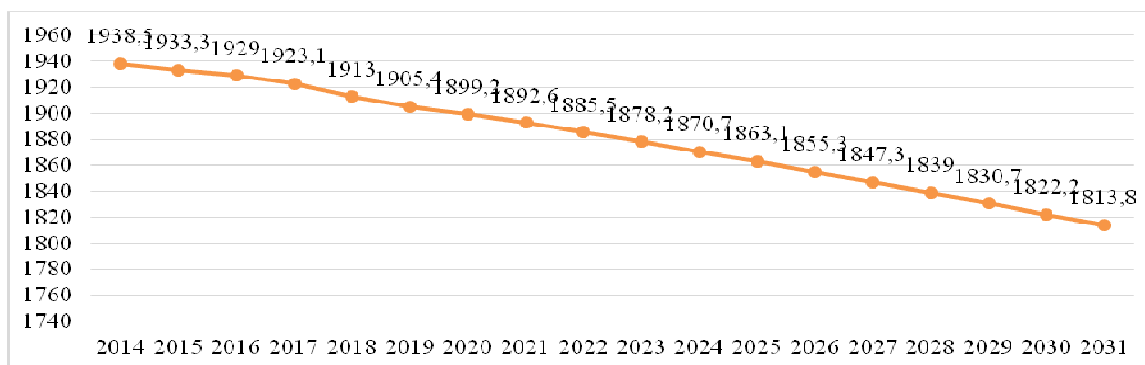


Рис. 5. Численность населения в Приморском крае, тыс. человек

Основными причинами, породившими крайне неблагоприятные демографические тенденции последних десятилетий, стали низкий уровень жизни населения и общая неустойчивость социально-экономической ситуации. При этом следует отметить, что формально статистические данные показывают близость номинальных доходов населения макрорегиона к среднероссийским величинам. Однако это только видимость относительного благополучия. С учетом разницы в ценах и в потребительских минимумах современное отставание реального уровня душевых потребительских расходов населения макрорегиона от среднероссийских показателей следует оценить в 20–25%. А если учесть еще и стоимость транспортных затрат на поездки жителей востока страны в центральную Россию, разница в уровне реального потребления превысит 30%.

Кроме того, на неблагоприятные демографические тенденции накладывается усиление разрыва в темпах развития между макрорегионом и остальной территорией России. Экономическое и социальное пространство страны становится все менее единым. Рынки этих двух частей государства пересекаются весьма незначительно, а взаимосвязи слабы. Интенсивность экономических обменов между субъектами макрорегиона и остальной территорией России значительно уступает международным. Экспортно-импортный обмен российских восточных регионов и их зарубежных соседей не только масштабнее, но и устойчивее внутреннего межрегионального. При таком развитии событий все труднее обеспечивать обороноспособность и культурную идентичность востока России.

Несмотря на то, что занятость населения увеличивается ежегодно, ее уровень в исследуемый период составляет от 60 до 66%. То есть лишь 2/3 населения, предлагающего труд для производства товаров и услуг, имеют работу. Таким образом, имея желание и возможность трудиться, 34 % экономически активного населения не могут найти работу. При реализации цели программы – создании 52,7 тыс. рабочих мест – данный показатель был бы существенно ниже. Кроме того, согласно данным Федерации профсоюзов Приморского края

С целью наращивания трудового потенциала ведётся активное формирование новых трудовых миграционных процессов совместно с соседними странами, на условиях перераспределения избыточной трудовой рабочей силы между странами АТР. В этом смысле Приморский край является благоприятной площадкой размещения экономически активного трудового миграционного потока из Китая и Кореи, а также других стран.

Проведенный анализ современного социально-экономического развития Приморского края позволил выделить систему положительных и отрицательных факторов, оказывающих существенное влияние на развитие региона (табл.5)

Таблица 5

**Основные факторы, оказывающие положительное и отрицательное влияние на развитие региональной экономики Приморского края**

Положительные факторы	Отрицательные факторы
1. Наличие определённой транспортно-логистической системы, энергогенерирующих объектов	1. Недостаточность развития транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры
2. Благоприятные природно-климатические условия	2. «Узкие места» в сети железных и автомобильных дорог
3. Наличие высокого ресурсно-сырьевого потенциала	3. Территориальная отдалённость от центральных регионов РФ
4. Территориальная близость стран АТР	4. Высокий уровень оттока экономически активного населения
5. Экономический интерес крупных компаний к реализации на территории края масштабных бизнес-проектов	5. Ресурсодобывающая направленность экономики

Несмотря на активные финансовые вливания в Приморский Край, регион всё ещё имеет нерешённые проблемы в экономическом и социальном плане, большая часть которых являются фундаментальными и заложены ещё во времена Советского Союза, а также усиленные ситуацией в 90-х годах прошлого века. Приморский край обладает огромным потенциалом в развитии, но необходимо достаточно времени и сил для его реализации. За последние годы продела-

на огромная работа со стороны правительства страны и администрации региона, позволяя стоять положительные прогнозы насчёт будущего края.

---

1. Батурин, Г.Г. Идентификация отраслевых кластеров в Приморском крае / Г.Г. Батурин, Д.Д. Короткова, М.А.Первухин // *Фундаментальные исследования*. 2015. № 11-6. С. 1145–1148.

2. Олейник, Р.И. Социально-экономический потенциал на примере Приморского края / Р.И. Олейник, Н.А. Бекеша // *Новая наука: Теоретический и практический взгляд*. 2017. № 2-1. – С. 181-183.

3. Основные итоги социально-экономического развития Приморского края за 2017 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Приморского края. URL: <http://www.zspk.gov.ru/upload/Otchet.pdf> (дата доступа 27.01.2019)

4. Пак, Е.В. Кластеры Приморского края как перспективные точки роста экономики региона / Е.В. Пак, Н.Ю. Титова // *Азимут научных исследований: экономика и управление*. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 161–163.

5. Портер, М. Конкуренция / М. Портер. – М.: Изд. дом Вильямс, 2005. – 608 с.

6. Стратегия социально-экономического развития Приморского края до 2025 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Приморского края. URL: <https://www.primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/economics/development/strategy/pk-25.php> (дата доступа 26.01.2019)

7. Титова, Н.Ю. Идентификация промышленных кластеров, среда и факторы их формирования / Н.Ю. Титова // *Экономика и предпринимательство*. 2015. № 2. С. 58–66.

8. Титова, Н.Ю. Оценка предпосылок кластеризации Приморского края / Н.Ю. Титова, О.Ю. Ворожбит // *Региональная экономика: теория и практика*. 2014. № 33 (360). С. 13–20.

9. Численность населения Приморского края по полу и возрасту на 01 января 2018 года [Электронный ресурс] Официальный сайт Примстат. URL: <http://primstat.gks.ru>

10. Транспорт и связь. Официальный сайт Примстат. URL: [http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/primstat/ru/statistics/enterprises/transport](http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/primstat/ru/statistics/enterprises/transport)

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СЕРВИСА

**А.А. Вырупаев**, бакалавр 4 курса, Кафедра транспортных процессов, сервиса и дизайна

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в г. Артёме, г. Артём, Россия*

**В.А. Пресняков**, канд. техн. наук, доцент

*«Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, г. Владивосток, Россия*

*В статье рассматриваются основные современные направления развития технического сервиса России. Рассмотрены основные направления работы по совершенствованию системы обслуживания и ремонта автомобилей. Развитие и внедрение современных технологий в процесс производства и эксплуатации автотранспортных средств и их обслуживания.*

**Ключевые слова и словосочетания:** автомобилестроение, инновации, качество изготовления, ресурс.

## CURRENT TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF TECHNICAL SERVICE

*The article deals with the main modern directions of development of technical service in Russia. The main directions of work on improvement of system of service and repair of cars are considered. Development and introduction of modern technologies in the process of production and operation of vehicles and their service.*

**Keywords:** automotive, innovation, workmanship, resource.

Согласно исследовательскому отчету IBISWorld по рынку авторемонта, ежегодный рост в отрасли с 2012 по 2017 год составил 1,3 процента, а Ассоциация производителей вторичного автомобильного оборудования прогнозирует рост на 3,4 процента в период с настоящего момента до 2019 года. Во время кризиса многие авторемонтные мастерские потеряли клиентов из-за высокого уровня безработицы, людей, которые меньше путешествовали и пользовались своими автомобилями, а некоторые предпочитали сами обслуживать свои автомобили, а не отдавать их специалистам для ремонта.

Автомобильный транспорт является одним из основных секторов экономики: объем перевозок автомобильным транспортом по сравнению с другими транспортными средствами занимает лидирующие позиции во всех странах независимо от уровня их экономического развития. В то же время, в современных условиях эта отрасль обеспечивает передачу грузов и пассажиров, а также создает спрос на высокотехнологичную продукцию за счет использования передовых технических и технологических разработок и тенденций. [1].

Технический сервис – это регулярный мониторинг фактического технического состояния, эффективности работы и других показателей рабочего состояния машины и технологических систем, которые предоставят данные, необходимые для обеспечения максимального интервала между ремонтами и минимизации количества стоимости внеплановых поломок. Технический сервис фактически означает повышение производительности, качества продукции и общей эффективности производственных и производственных предприятий. Интеллектуальное обслуживание – это программа профилактического технического обслуживания на основе условий. Технический сервис использует прямой мониторинг технического состояния, эффективности системы и других показателей для определения фактического среднего времени до отказа или потери эффективности для каждой машины и системы на предприятии.

Основное преимущество технического сервиса заключается в том, что оно сокращает время, необходимое для обслуживания, и снижает затраты на обслуживание. В последнее время наблюдается рост спроса на технический сервис, которые являются основными движущими факторами рынка обслуживания.

Эти процессы аналогичны процессам, происходящим в других странах с высоким соотношением автомобилей и населения, и их можно описать как «инновационный скачок», основанный на количестве и скорости происходящих изменений. Они дают современное понимание современного автотранспортного комплекса как взаимосвязанного агрегата транспортных средств, системы управления движением, использование и обеспечение работоспособного состояния.

Применение инновационных конструкций, материалов, технологических решений всегда сопровождается исследованием их надежности, которая гарантирует как экономический результат применения оборудования, так и безопасность его эксплуатации. На рис. 1 представлены изделия из углепластика.



Рис. 1. Изделия из углепластика

Связь между надежностью, техническим состоянием транспортных средств и риском аварий подтверждается исследованиями различные авторы [2,3].

Обеспечение определенного уровня технической доступности и безопасность технического состояния транспортных средств, системы эксплуатации и технического обслуживания создаются и эксплуатируются.

Прогнозируемое обслуживание известно как более современное видение проблем обслуживания, использует методы без разрушения систем для выявления наличия неисправностей и программы пересмотра только в том случае, если машина определила необходимость. Профилактическое обслуживание имеет цель обеспечения оператора сигналом тревоги, с достаточным временем, чтобы позволить ему сформировать программу ремонта, тем самым минимизируя время простоя [4].

Наличие ресурсов для технического обслуживания, наконец, стал показателем уровня экономической развитие страны и конкурентной позиции компания. Существует два варианта обслуживания: либо ремонт поврежденной детали или замена её [5,6].

Намерение удовлетворить потребности потенциальных клиентов в услугах инфраструктуры технического сервиса колесных транспортных средств основывается на изучении потребностей и ожиданий клиентов. Четкое представление о том, какой сервис может вызвать у клиентов чувство полного удовлетворения, способствует дополнительному привлечению клиентуры. Следует отметить, что клиенты в зависимости от уровня доходов и социального положения существенно расходятся в своих ожиданиях, а со временем эти ожидания могут меняться[7].

Стремительное развитие и внедрение современных технологий во все сферы человеческой деятельности, в том числе в процесс производства и эксплуатации автотранспортных средств, вызывает необходимость изменения номенклатуры услуг, утвержденной более 15 лет

назад. Наиболее высокими темпами в настоящее время развивается автоэлектроника. Практически ни одна система современного автомобиля не обходится без электронных устройств, улучшающих какие-либо характеристики транспортного средства[8].

На рисунке 2 представлены детали изготовленные на 3D-принтере.



Рис. 2. Детали, изготовленные на 3D-принтере

На сегодняшний день основным применением 3D-принтеров является быстрое прототипирование. Уже давно установлено, что при разработке какой-то сложной модели ее прототип позволяет сократить вероятность появления ошибок в конечном продукте. Многие крупные компании имеют в своих конструкторских подразделениях 3D-принтеры для разработки быстрых прототипов. Так, в свое время Porsche при помощи прототипа изучала работу тока масла в трансмиссии новой модели автомобиля 911[9,10].

Преимуществом у быстрого прототипирования множество. В первую очередь это возможность изменения и доводки прототипов во время изготовления. Все это приводит к тому, что компании имеют возможность учесть все особенности товара еще во время разработки[11,12].

Облегченные материалы одна из передовых тем исследования в автомобильном машиностроении. Хотя в конструкции автомобиля используются различные материалы, такие как стекло, пластмассы, резина и специальные материалы, значительный вклад в общий вес вносят металлы. Для того, чтобы уменьшить толщину листового металла, высокопрочной стали очень развитыми. Для снижения общего веса в конструкции кузовов используются также алюминиевые и магниевые сплавы. По сравнению с альтернативами низкоуглеродистая сталь имеет преимущества низкой стоимости, простоты производства, широкой доступности, использования существующих производственных мощностей и гибкости конструкции. Недавние исследования некоторых других альтернативных легких материалов, таких как новые полимеры и природные армированные композиты. Еще одна важная тема в автомобильном машиностроении шум, вибрация и жесткость.

В свою очередь, значительное усложнение конструкции и принципов работы элементов автомобиля требует для их технического обслуживания и ремонта специалистов более высокой квалификации. Сейчас недостаточно быть просто специалистом, например, по двигателям, надо еще хорошо разбираться в соответствующих электронных системах управления, иметь навыки работы с различными компьютерными диагностическими программами. Специалистов такого уровня, как правило, мало особенно на периферии.



Рост технологических требований. Ремонт становится все более и более сложным. Соответственно, у сотрудников сервиса возникает необходимость иметь регулярный доступ к обширной базе технических данных, и этот доступ часто может ему предоставить только автопроизводитель. Не обойтись также и без поддержки производителей оборудования и материалов, применяемых в процессе ремонта. Именно тогда становится возможным выполнение высококачественного ремонта в установленные сроки.

- 
1. Волгин, В.В. Автосервис. Маркетинг и анализ: практ. пособие / В.В. Волгин. – М.: Дашков и К, 2010. – 436 с.
  2. Абалонин, С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг: учеб. пособие / С.М. Абалонин. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2004. – 172 с.
  3. Волгин, В.В. Автосервис: создание и компьютеризация / В.В. Волгин. – М.: Дашков и К, 2009. – 408 с.
  4. Егоров, Ю.Н. Планирование на предприятии / Ю.Н. Егоров, С.А. Варакута. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 290 с.
  5. Сарбаев, В.И. Условия функционирования и выбор стратегии развития предприятия автосервиса / В.И. Сарбаев, В.В. Тарасов. – М., 2001. – 352 с.
  6. Диагностика электронных систем автомобиля. – Самара: НПП НТС Инжекторные системы 2008.- – 179 с. Сорокин, Н.Т. Проблемы и тенденции развития российского машиностроения / Н.Т. Сорокин // Автомобильная промышленность. 2009. № 1.
  7. Черных, Е.А. Новые технологии, инновации и успех бизнеса / Е.А. Черных // Менеджмент инноваций. 2008. № 11.
  8. Желобанова, И.Н. Взаимосвязь инновационных процессов в управлении предприятием / И.Н. Желобанова. – М.: Высш. шк., 2006.
  9. Концепция формирования Государственной комплексной программы развития машиностроения России от 24.06.2008.
  10. Кочетков, С. Оценка инновационного потенциала промышленных предприятий / С. Кочетков // Экономист. – 2009. – № 9.
  11. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Минавтотранс, – М.: Транспорт, 1996. – 86 с.
  12. Кузнецов, Е.С. Техническая эксплуатация автомобилей: учеб. для вузов / Е.С. Кузнецов; под ред. Е.С. Кузнецова. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Наука, 2004. – 535 с.

## СОВРЕМЕННЫЕ МОЮЩИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ МОЕК АВТОМОБИЛЕЙ

**А.Г. Галышев**, бакалавр 4 курса, Кафедра транспортных процессов, сервиса и дизайна

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артёме, г. Артём, Россия*

**Ю.В. Соломахин**, канд. техн. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
Россия. Владивосток*

*Для современного развития автомобилестроения актуальной является технология мойки автомобилей. Внедрение новых средств для мытья автомобилей содержат специально разработанные ингредиенты, которые могут лучше проникать, поднимать и герметизировать грязь, удаляя различные загрязнения с различных типов поверхностей транспортных средств.*

**Ключевые слова и словосочетания:** автомобиль, моющие средства, кузов, вещества, ресурс.

## MODERN DETERGENTS FOR CAR WASHES

*For the modern development of the automotive industry is relevant technology car wash. The introduction of new car wash products contain specially designed ingredients that can better penetrate, lift and seal dirt, removing various contaminants from different types of vehicle surfaces.*

**Keywords:** car, cleaning supplies, body, substance, resource.

По мере развития автомобильной промышленности каждая фаза типичной мойки машин совершенствовалась и развивалась. За прошедшие годы мойки были модернизированы, поскольку владельцы получали информацию о достижениях в области мойки автомобилей, а отраслевые поставщики добивались результатов и прибыльности благодаря исследованиям и разработкам для новых предложений. Одна необходимость в типичной мойке, которая пережила массовое развитие и созревание, – это химия[1].

Давно ушли «мыло на все случаи жизни» с первых дней мытья в туннелях. Опытные владельцы автомоек уже давно поняли, что химия мойки машин выходит далеко за рамки пены, ароматов и ярких красок. Новое поколение химии для мойки автомобилей научно разработано для быстрой, безопасной и тщательной очистки поверхностей. Кроме того, мыло для мытья автомобилей и другие химические вещества теперь разработаны для легкого мытья всех типов транспортных средств в туннелях и заливах. Владельцы, осведомленные о науке, лежащей в основе современных мыл для автомойки, понимают, что эффективный химический выбор и обеспечение правильного титрования могут улучшить результаты мойки, одновременно обеспечивая впечатляющую экономию средств[2].

По словам Эндрю Ланды, директора по исследованиям и разработкам Zep Vehicle Care, для химической компании первым шагом в разработке новой формулы является выявление неудовлетворенных потребностей клиентов. В компании, в которой работает Ланды, есть команда, которая обучена определять болевые точки клиента, а затем работает с учеными для разработки возможных решений. Как только ученые разработают решение, которое будет хорошо работать в лабораторных условиях, они проведут испытания продукта в отдельных автомоеках. Это испытание важно, поскольку оно обеспечивает соответствие продукта стандартам производительности и стабильность при различных погодных и почвенных условиях[3].

Дэн Крамер, технический директор Stone Soap Co. Inc., описывает производителей моющих средств для автомоек как составителей, которые смешивают сырье в составы, разработанные специально для автомобильной промышленности. Поверхностно-активные вещества являются центральными компонентами этих продуктов [4]. По мере появления новых поверхностно-активных веществ, которые являются более экологически чистыми или более эффективными чистящими средствами, они включаются в продукты, чтобы предоставить владельцам автомоек лучший экологический профиль и улучшенные результаты очистки.

«Ключом к тому, чтобы обеспечить владельцев автомоек более эффективными продуктами, является постоянный поиск нового сырья производителем моющих средств», – говорит Крамер.

Современная химия по сравнению со старыми предложениями лучше. Во-первых, химические вещества обеспечивают значительно более высокую эффективность по сравнению со старшими аналогами. Новые средства для мытья автомобилей содержат специально разработанные ингредиенты, которые могут лучше проникать, поднимать и герметизировать грязь, удаляя различные загрязнения с различных типов поверхностей транспортных средств [5,6]. Эти высокопроизводительные химические средства также позволяют операторам автомоек использовать меньше воды для мытья автомобиля благодаря своим лучшим способностям проникновения в почву и осмотра.

На рисунке 1 представлен современных моющих средств автомобилей.



Рис. 1. Моющие средства для автомобиля

«Усовершенствованные моющие и защитные составы, доступные в настоящее время на рынке, обеспечивают максимальную смазку и защиту как прозрачных, так и матовых покрытий, встречающихся на современных автомобилях», – продолжает Ланда. «Лучшие и самые эффективные средства защиты на рынке сегодня содержат добавки, такие как полимеры с самоотверждением, для обеспечения защиты и долговечности всех отделок транспортных средств».

Во-вторых, сегодняшние концентрированные химические продукты обеспечивают дополнительные преимущества для операторов мойки. Новые концентрированные химикаты поставляются в более компактной, пригодной для вторичной переработки упаковке, которая может уменьшить транспортный и углеродный след в подсобном помещении при максимизации количества автомобилей [7,8].

Супер-герметики, или полные защитные средства для транспортных средств, действительно начали набирать популярность. Затем эта тенденция продолжилась в специальных восках и быстро разрушающихся полимерных суперпенообразователях.

Развитие этой тенденции было обусловлено двумя основными составляющими бизнеса – спросом и технологиями. Этот спрос частично подталкивает поставщиков химикатов вкладывать средства в технологии для разработки решений, отвечающих этим потребностям. В ре-

зультате химические компании теперь имеют ученых с десятилетиями передового опыта в области химического состава, которые занимаются разработкой продуктов, которые не только производят чистые, сухие и блестящие автомобили, но и делают это на уровне нанотехнологий.

Сегодня многие владельцы автомоек установили системы регенерации, чтобы сократить расходы на воду и канализацию и соответствовать растущим нормативным требованиям. При использовании системы регенерации важно применять продукты, совместимые с регенерацией. Это гарантирует, что производительность системы регенерации не пострадает при качественной мойке. Использование продуктов, совместимых с регенерацией, или продуктов, пригодных для регенерации, может уменьшить неприятные запахи, рост бактерий и засорение, которые могут помешать системе дозирования.

На рисунке 2 представлен процесс регенерации воды на участке по мойки автомобилей.



Рис. 2. Процесс регенерации воды на участке по мойки автомобилей

Повторное использование воды является тенденцией, которая станет еще более важной по мере роста стоимости воды. Если при мойке повторно используется вся или часть воды, поставщик химикатов должен отрегулировать выбор моющих средств так, чтобы они были «совместимы с регенерацией». Если сделан неправильный выбор, рециркулированная вода может быстро загрязниться сильным загрязнением и потребовать полного восстановления или очистки системы.

Системы моющих средств для мойки с использованием очищенной воды разработаны таким образом, чтобы функционировать в пределах системы регенерации и быть такими же эффективными и недорогими, как стандартные моющие средства [9].

Пресная вода все еще может быть лучшим выбором для смешивания с химией. Маркиз объясняет, что регенерированную воду обычно не лучше всего использовать как часть химического применения. Для подавляющего большинства этих применений необходимое количество воды достаточно мало, чтобы пресная вода была лучшим вариантом. Вместо этого возвратная вода может быть использована в системе промывки с удалением или промыванием днища или для полосканий в середине стирки [10].

Лучшим способом оставаться в курсе новых предложений и программ, доступных в области мойки автомобилей, является консультация с местным консультантом по продажам химикатов или поставщиком по продаже. Выставки, встречи региональных ассоциаций, отраслевые журналы и веб-сайты поставщиков химической продукции также являются отличными местами для исследования новых программ и предложений химической промышленности.

Поставщики, которые больше всего заинтересованы в успехе оператора, будут рассматривать мойку с точки зрения помощи в достижении большей долгосрочной производительности и прибыли. Хотя высококачественные химикаты важны, все, что касается этих химикатов,

играет роль в обеспечении максимальной эффективности стирки. Это означает, что поставщики химикатов должны следить за тем, чтобы химия, качество воды, а также дозирование и применение работали вместе для достижения оптимальных характеристик мойки.

---

1. Eva-Lou Gustafsson and Kaj Rolf. Heavy metals in surface water are retained by sand filters / Swedish Research for Sustainability, Formas, the Swedish Council for Environment, Agricultural Sciences and Spatial Planning. 2001. № 2.

2. Grieves, C.G. Powdered versus granular carbon for oil rafmery wastewater treatment / C.G. Grieves, L.W. Crame, D.G. Verandos, Wei-Chi-Ying // Water Pollution Control Federation, – 1980. № 3. P. 483–497.

3. Woolard, C. D. Evaluation of the use of modified coal ash as a potential sorbent for organic waste streams / C. D. Woolard, J. Strong, C.R. Erasmus // Applied Geochemistry. 2002. V. 17. № 8. P. 1159–1164.

4. Xiaobing, L., Adsorption of oil from waste water by coal: characteristics and mechanism / L. Xiaobing, Z. Chunjuan, L. Jiongtian // Mining Science and Technology. 2010. V. 20. P. 778–781.

5. Алыков, Н.М. Сорбционное удаление из воды ионов тяжелых металлов / Н.М. Алыков, А.В. Павлова, К.З. Нгуэн // Безопасность жизнедеятельности. 2010. № 4. С. 17–20.

6. Багровская, Н.А., Никифорова Т.Е., Козлов В.А., Лилин С.А. // Химия в интересах устойчивого развития. 2006. №1. С. 1 – 7.

7. Боковинова, Т.Н. Концентрирование и извлечение следов металлов из природных и сточных вод / Т.Н. Боковинова, Л.А. Марченко, А.С. Шабанов // Успехи современного естествознания. 2001. № 9. С. 88.

8. Бочкарев, Г.Р. Комбинированная технология извлечения ионов тяжелых металлов из техногенных растворов и сточных вод / Г.Р. Бочкарев, Г.И. Пушкарева, А.И. Маслий, А.Г. Белобаба // Цветные металлы. 2008. № 1. С. 19–22.

9. Варламова, С.И. Экологическая безопасность предприятий машиностроения (Обзор современного состояния проблемы) / С.И. 75 Варламова, Е.С. Климов // Изв. вузов. Северо-Кавказский регион. Технические науки. 2005. № 2. С. 163–168.

10. Даутова С.Н. Очистка сточных вод автомойки с оборотным водоснабжением // Вестник магистратуры. 2013. № 5(20). С. 24-25.

## ПРОБЛЕМА АВТОСТРАХОВАНИЯ ОСАГО В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

**Н.А. Еберзин, бакалавр**  
**А.К. Ерохин, преподаватель**

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артёме, г. Артём, Россия  
e-mail: morozova-anna56@mail.ru*

*Рассматриваются понятия и сущность автострахования, положения дел в системе автострахования автомобилей в Российской Федерации, возможности страхового рынка на примере ряда компаний работающих в Приморском крае, выявляются критерии, способствующие более успешному взаимодействию всех участников процесса автострахования.*

**Ключевые слова и словосочетания:** автострахование, ОСАГО, критерии, факторы, рынок, риски.

## THE PROBLEM OF MOTOR INSURANCE IN THE PRIMORSKY KRAI

*The concepts and essence of car insurance, the situation in the car insurance system in the Russian Federation, the possibilities of the insurance market based on the example of a number of companies operating in the Primorsky Territory are considered, and criteria are identified that contribute to more successful interaction of all participants in the car insurance process.*

**Keywords:** car insurance, OSAGO, criteria, factors, market, risks.

Страхование – вид деятельности по защите имущественных интересов физических и юридических лиц от страховых случаев. Данная система представляет собой различные методы компенсации убытков пострадавшему лицу, путем их распределения между всеми страхователями. Страховой документ создается за счет страховых взносов всей совокупности страхователей в страховой фонд, средства которого при наступлении страховых случаев, направляет на денежные выплаты. Отсюда, страховщик ведет, только посредническую деятельность в данной системе.

В России, первый официальный страховой документ для транспортного средства, появился в 1887 году, но само понимание «автостраховки», в текущем понимании, дойдет до граждан еще не скоро, хоть и государство, старалось не отставать от западных стран. О массовом внедрении документа, страхующий ответственность автомобилиста, заговорят, только к 1924 году.

Полис ОСАГО, в наши дни, страхует непосредственно ответственность владельца ТС перед потерпевшим, а не сам автомобиль как думают многие. Например, в результате ДТП, виновником которого является один из участников движения, получает повреждения другой его участник, или наносится ущерб какому – либо имуществу: витрине магазина, дорожному ограждению, либо если нанесен вред здоровью другим водителям, пешеходам, пассажирам ТС, в таком случае страховая компания возмещает пострадавшим лицам ущерб, связанный с восстановлением поврежденного имущества либо выделяет средства на лечение потерпевшего.

Пункты соглашения ОСАГО:

1. Полис автострахования существует в 2-х видах, бумажном и электронном;
2. При регистрации страхового полиса гражданской ответственности, собственник ТС должен предоставить свои персональные данные;
3. При отсутствии регистрации транспортного средства, автовладелец, имеет право застраховаться, но должен уведомить страховую компанию о прохождении регистрации своего ТС в течении 3-х рабочих дней;

4. Представитель страховой компании обязан внести данные страхователя в базу данных.
5. Выбор страховой компании, полностью остается за собственником автомобиля;
6. Компания предоставляющая страховку владельцу автомобиля, не может отказать ему в возмещении ущерба;
7. Собственник несет полную ответственность за корректность своих данных, переданных компании;
8. Представители страховой фирмы не могут изымать оригинальные документы с автовладельца, если тот обращается по страховому случаю не впервые;
9. Если у собственника отсутствует диагностическая карта, то компания имеет право провести тех. Осмотр ТС владельца.

К полноценной разработке законопроекта об обязательном страховании актов гражданской ответственности в Российской Федерации, приступили в 1990-х годах, разработка закона была завершена в 2002 году, а принята и введена в действие в 2003 г. Изначальная версия данного законопроекта, была сопоставима с классическим принципам страхования ответственности: ущерб потерпевшему лицу, возмещается страховщиком виновника обстоятельств причинения ущерба, потерпевший не может как – либо повлиять на выбор страховщика и все проблемы разрешает с компанией, к который пострадавший не имеет никакого отношения.[1]

В России рынок страхования представлен большими возможностями и спектром услуг, поэтому автострахование привлекло достаточное количество граждан. Это, в свою очередь, создало возможность сделать процесс страхования гораздо более легким и доступным для всех слоев населения, чем это было раньше.

Что касается российского страхового рынка обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев, то для них это довольно новый вид страхования, но уже на данном этапе, специалисты делают прогноз о высоком уровне убыточности ОСАГО. Проблема оттока средств в сфера обязательного автострахования, характерна для некоторых европейских стран, среди которых выделяют Ирландию. До исследуемого момента, представители страховых фирм регулировали рост выплат лишь способом повышения страховых тарифов. Однако, исходя из полученного опыта, был сделан вывод, что повышение тарифов не имеет ничего общего с снижением убытков. В решении данных проблем обязаны принимать участие не только страховые компании, но и государственные структуры. Только планомерные совместные усилия позволят снизить аварийность и травматизм на дорогах, что, соответственно, явится одной приоритетных целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

По результатам исследований всероссийского центра изучения общественного мнения, больше половины опрошенных (57%) положительно относятся к ОСАГО в том виде, в котором оно предлагается автовладельцам в настоящее время. Но 36% респондентов с этим мнением не согласны. Как оказалось, имеющие место быть тарифы ОСАГО не являются желательными для 56% автовладельцев. А две трети (67%) опрошиваемых говорят о необходимости внесения поправок в действующие тарифы ОСАГО (рис. 1).

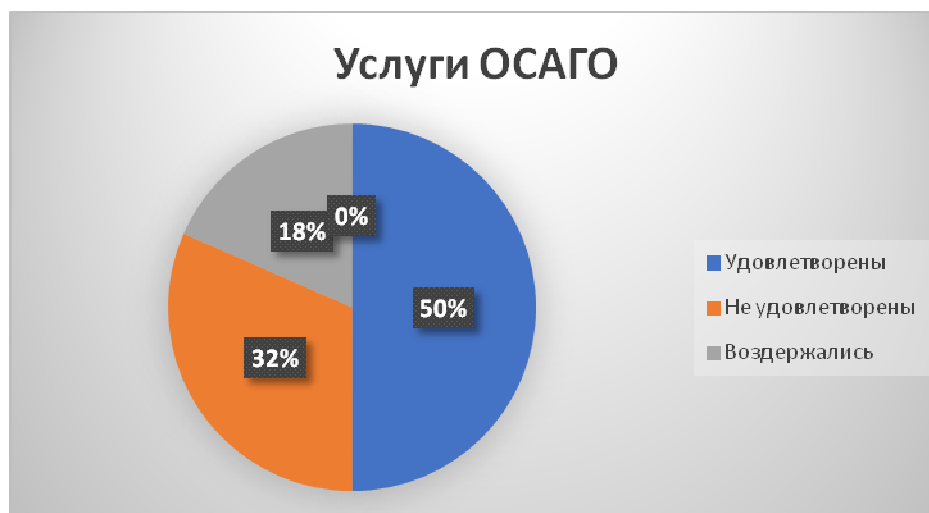


Рис. 1. Данные ВЦИОМ об удовлетворенности водителей услугами ОСАГО

83% граждан поддерживают идею о снятии ограничений с тарифов ОСАГО. Под этим подразумевается выстраивание более эластичной модели расчета цены полиса, учитывающей данные каждого водителя.

В случае принятия решения о введении изменений в тарифный план ОСАГО, 88% участников опроса заявили, что они предпочтут такой вариант, как – установление повышенного тарифа для тех, кто неоднократно попадает в аварийные ситуации, а пониженного тарифа для более внимательных, участников движения. Кроме того, 87% автомобилистов считают такой принцип распределения тарифов справедливым.

Введение такого способа расчета, по мнению опрошенных, будет действовать в первую очередь в интересах следующих физических и юридических лиц: автомобилистов (42%), страховых компаний (39%) и других категорий населения (20%).[2]

Как известно, каждый из водителей должен платить за полис ОСАГО в соответствии со своей собственной страховой историей и со своими рисками. Так полагают 90% опрошенных. В среде автомобилистов бытует мнение, что опытные водители (78%) или же те, кто не нарушает правила дорожного движения (76%), с гораздо меньшей долей вероятности попадут в ДТП, по сравнению с теми, кто сел за руль относительно недавно, либо систематически нарушает ПДД. Вот для них полис ОСАГО и должен стоить дешевле. И естественно, что для виновников ДТП полис должен стоить дороже, так полагает 61% участников опроса (табл. 1) [2].

Таблица 1

**Таблица финансовых показателей российских страховых компаний на рынке ОСАГО, по средней сумме страховой выплаты за 1–3 кварталы 2018 г.**

Страховая компания	Средняя сумма выплат за 1-й квартал 2018г.	Средняя сумма выплат за 3-й квартал 2018г.	Динамика в тыс. руб.	Динамика в % (процентах)
Ингосстрах	64 441	83 797	+19 356	+30,04
Ангара	56 449	82 677	+26 228	+46,46
Мегарусс-Д	70 633	75094	+4 461	+6,32
Пари	71 573	75 062	+3 490	+4,88
Баск	67 589	73 240	+5 651	+8,36
Адонис	66 248	73 085	+6 837	+10,32
Сибирский дом	70 749	72 718	+1 969	+2,78
Геополис	60 465	71 075	+10 611	+17,55
Сургутнефтегаз	65 713	68 872	+3 160	+4,81
Сибирский Спас	64 577	67 946	+3 369	+5,22

Старый порядок, когда потерпевший сам выбирал способ возмещения ущерба (ремонт или выплата), действовал по договорам, оформленным до 28 апреля 2017 года. Теперь под компенсацией, согласно пунктам полиса, приобретенного после вышеозначенной даты, понимается натуральное возмещение причиненного ущерба (ремонт), и только в исключительных случаях пострадавший получает право на денежную выплату. Деньги могут быть выплачены в случае:

1. Если стоимость восстановительных работ более 400 000 рублей (Справка о ДТП);
2. Если стоимость восстановительных работ более 50 000 рублей включительно («Европротокол»);
3. Получения пострадавшим травм средней степени тяжести или более тяжелых;
4. Станция технического обслуживания не соответствует законодательным критериям;
5. Полное разрушение транспортного средства без возможности восстановления;
6. Пострадавший имеет инвалидность.



Также, денежная компенсация полагается, если наступила смерть пострадавшего. Во всех остальных случаях, страховая фирма осуществляет возмещение причиненного ущерба путем ремонта транспортного средства на станции технического обслуживания. Удобство ремонта на технической станции заключается для пострадавшего в том, что страховая компания берет полную ответственность за качество и сроки выполнения ремонтных работ на себя. Львиная доля страховщиков обдуманно выбирает деловых партнеров, деятельность которых связана с предоставлением услуг по ремонту автомобильной техники. Одним из преимуществ натуральной формы возмещения ущерба является возможность комплексного ремонта всех имеющихся повреждений транспортного средства. Иначе говоря, собственнику предоставляется право для полного восстановления машины и, даже, в том случае, если имеющиеся повреждения не относятся к страховому событию. Но, нужно иметь в виду, что в этом случае необходимо будет провести доплату за ремонт данных элементов автомобиля и за приобретение недостающих деталей. Работники СТОА должны предоставить информацию о требуемых дополнительных денежных средствах при приеме автомобиля на ремонт. В данном случае страховая компания не принимает участие в деле согласования стоимости ремонтных работ по устранению полученных в результате ДТП повреждений.

Но в данном вопросе, кроме плюсов, имеются и минусы. Например, к недостаткам системы замены денежной выплаты ремонтом относится ограничение выбора компании производящей восстановительные работы. Страховщики заключают соглашения только с определенными станциями технического обслуживания. Следовательно, потерпевший просто вынужден выбирать СТО из списка партнеров страховой компании. Справедливо будет предположить, что такой вариант сможет устроить не каждого автовладельца, ведь определенное количество предпочтет воспользоваться услугами конкретной СТОА, особенно это касается тех случаев, когда автомобиль находится на гарантии. Однако, потерпевшему может быть отказано в оказании услуги восстановительного ремонта на какой – либо СТОА из списка, представленного страховой компанией. Такой вариант развития событий будет возможен, если поврежденный автомобиль. Такое возможно, когда поврежденный автомобиль не подпадает под критерии договора между страховщиком и автосервисом. Например, если станция технического обслуживания:

1. Предоставляют услуги по ремонту определенной марки автомобиля.
2. Занимается устранением лишь отдельных дефектов.

Предположим, что в результате ДТП происходит повреждение двери автомобиля, а в договоре между страховщиком и СТОА не предусматривается оказание данных ремонтных работ, то потерпевшему не остаётся ничего другого, как выбрать иной автосервис, либо же потребовать денежную компенсацию. Ещё одним существенным недостатком возмещения ущерба путем ремонта транспортного средства – это необходимость доплаты за предоставляемые услуги при восстановлении подержанного автомобиля. Всем известно, что итоговая сумма возмещения ущерба снижается в зависимости от степени износа машины. Имеется в виду, что автомобиль не может быть изношен более чем на 50%. Автовладельцу придется доплачивать и за изношенную деталь автомобиля и за ремонт элементов транспортного средства восстанавливаемых в рамках страхового случая. Размер данной выплаты в обязательном порядке указывается в направлении на СТОА. Но в ряде случаев, особенно при наличии скрытых дефектов, размер доплаты может быть указан в документах, выдаваемых при приёме автомобиля работниками станции технического обслуживания. В любом случае, автовладелец должен быть поставлен в известность о размере дополнительного платежа до того, как начнутся восстановительные работы. В том случае, если бы выплачивались деньги, этой ситуации можно было избежать, если бы удалось найти более дешевые запасные части и автосервис, где стоимость ремонтных работ относительно минимальна.

Страховая компания обязана выдать потерпевшему направление на осмотр транспортного средства в специализированной фирме в двадцатидневный срок. Исключения составляют праздничные дни. Если пострадавший желает отремонтировать свое транспортное средство, то ему следует указать это в заявлении, согласно которому будет получено направление на ремонт по договору ОСАГО. Кроме того, в заявлении проставляется отметка о согласии на возможное увеличение срока выполнения ремонтных работ. Такой вариант развития событий возможен из – за технологической сложности ремонта или нехватки запчастей. И вот здесь вполне вероятна такая ситуация, когда сотрудники диагностического центра, намеренно завышают срок по урегулированию проблемы. Конечно, приблизительное

время проведения восстановительных работ непременно прописывается в путевке на СТО, но никто не отменял непредвиденных обстоятельств, которые способны стать причиной для временного прекращения исправления повреждений. Данные проблемы являются актуальными для многих регионов России, в частности и для Приморского края.

Услуги автострахования в Приморье находятся не на самом должном уровне. Ни для кого не является секретом существование серых схем работы разного рода мошенников, что вынуждает страховые компании искусственно понижать объемы продаж полисов обязательного автострахования. А это ведет к их дефициту.

По данным ряда экспертов, приблизительно две трети регионов России оказались не привлекательными для осуществления автострахового бизнеса. По итогам антирейтинга, самыми убыточными по данному виду деятельности в первом квартале текущего года явились Дальневосточный, Приволжский и Северо – Кавказский федеральные округа.

Данные регионы перестают быть привлекательными для осуществления страхового бизнеса. Цифры подтверждают этот факт красноречивее всего. Например, «Росгосстрах» значительно просел по продажам полисов. А, ведь, в хорошие времена в его активе значилась около 40% рынка. Уход с рынка автострахования компании «ДальАкфес» резко изменил ситуацию в худшую сторону. Еще совсем недавно она обеспечивала достаточные объемы продаж автостраховок гражданам. Так, в Приморском крае в период с 2003 по 2017 год, ежегодная динамика роста ОСАГО считалась в стране самой высокой, порядка 35–45%. Убыточность же, при расходах на ведение дел в 23%, не превышала 15 – 20%. Таким образом, мы видим, что доход сотрудников страховых компаний составлял около 57%. Но случилось так, что по ряду объективных причин доходы населения стали снижаться. И вот тогда бизнес перестал быть прозрачным. Выяснилось, что привычные и несложные принципы, согласно которым компании вели дела как по накатанной, перестали работать. Уже к концу лета 2018 года автостраховки подорожали на 20%. Именно в это время государственная дума выступила с предложением об увеличении штрафов за отсутствие страхового полиса. Известны случаи, когда граждане отказываются от приобретения ОСАГО. Дело здесь в элементарной нехватке денежных средств. На сегодняшний день структура расчета автостраховки такова, что в ней существуют некоторые поправки, коэффициенты на возраст, модель автомобиля, экологический класс и ряд других. Но на самом деле они никоим образом не соотносятся с реальными профилями рисков, а это, по сути, есть скрытые налоги.

Кризис в данной сфере нарастает, причем, по России показатели неравномерны, где – то они слишком высоки. Ситуацию в Приморье можно улучшить, но для этого следует принять во внимание множество факторов. Начать стоит, прежде всего с качественного изменения подхода к дорожной инфраструктуре, к системе подготовки водителей, повышения их квалификации. Особое внимание предьявляется к качеству обслуживания клиентов в области страхования [4].

В 2018 году увеличилось число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 16%, до 308 человек, количество человек, получивших травмы – на 3%, до 3 579 человек.

Рост количества аварий, а также числа пострадавших зарегистрирован на территориях Октябрьского, Хасанского, Дальнереченского, Лесозаводского и Дальнегорского районов. В городах – Владивосток и Фокино.

Если верить статистике, то 47 630 транспортных средств было повреждено в результате аварий. Ее лидерами являются:

- столкновения транспортных средств – 17 311, или 67,2% от общего числа ДТП;
- столкновения в городах и населенных пунктах 87,2%;

К самым аварийным городам нашего региона относятся: Владивосток (12 792 ДТП), Уссурийский ГО (3 100 ДТП), Находка (1837 ДТП) и Артем (1 587 ДТП);

В 88,6% случаев ДТП причиной стало грубое нарушение ПДД водителями (3723 ДТП – несоблюдение очередности проезда, 2849 ДТП – нарушение правила расположения транспортного средства на проезжей части, 2503 ДТП – неправильный выбор дистанции, 2 194 ДТП – несоблюдение условий, разрешающих движение транспорта задним ходом) (рис. 2).[5]



Рис. 2. Самые аварийные города Приморья



Рис. 3. Грубые нарушения ПДД, повлекшие за собой ДТП

Только за февраль 2019 г. В г. Владивосток случилось 78 ДТП в которых:

- 6 человек погибло
- 85 ранено
- 6,6% степень тяжести последствий [6]

Подводя итоги можно сказать о том, что владельцам транспортных средств следует интересоваться изменениями, вносимыми в ПДД, в достаточной мере владеть информацией, содержащейся в пунктах Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств", повышать свою правовую ответственность перед всеми участниками дорожного движения. Но не стоит забывать о том, что развитие автодорожной инфраструктуры играет краеугольную роль в деле безопасности движения, что повышение качества предоставляемых автостраховщиками услуг, включающих пересмотр существующих льготных условий, изменение ряда моментов, связанных с оформлением документов, оказание более четких и прозрачных экспертных услуг, модернизацию ремонтной базы, в свою очередь, влияет на положение дел в автостраховании в целом.

1. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_36528/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/)

2. Мнение граждан РФ об ОСАГО по данным ВЦИОМ за 2018г. [Электронный ресурс]. URL: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=9496>

3. Финансовые показатели страховых компаний на рынке ОСАГО, по средней сумме страховой выплаты за 1–3 кварталы 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sravni.ru/strakhovye-kompanii/rating/finansovij/?productType=Osago&ratingType=AveragePaymentAmount&startPeriod=2018-01-01&endPeriod=2018-07-01&page=1&sortBy=valueEndDate&isAscSort=false&locationAlias=&allRecords=false>

4. Информационное агентство REGNUM (выпуск от 17 мая 2018г) [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/2416345.html>

5. РИА VladNews [Электронный ресурс]. URL: [https://vladnews.ru/2019-01-20/144959/strashnye\\_cifry](https://vladnews.ru/2019-01-20/144959/strashnye_cifry)

6. Официальная статистика ГИБДД РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/>

## БИНАРНЫЙ КОД В БРАУЗЕРЕ – ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВЕБ-ПРИЛОЖЕНИЙ

**А.А. Заузолков**

**Н.И. Ематина**, ст. преподаватель кафедры «Экономики, управления  
и информационных технологий», научный руководитель

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия

*В работе рассматривается новый стандарт веб-технологий WebAssembly, представляющий со-бой виртуальную машину внутри браузера для запуска двоичного кода. Проведен анализ ранее ис-пользовавшихся аналогичных технологий, преимуществ стандарта WASM, особенности его исполь-зования и пример его реального применения.*

**Ключевые слова и словосочетания:** веб-приложение, браузер, WebAssembly, JavaScript.

## BINARY CODE IN THE BROWSER – PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF WEB APPLI-CATIONS

*In the paper, a new standard web technologies WebAssembly represent total a virtual machine inside the browser to run binary code. The analysis of previously used similar technologies, the advantages of the wasm standard, especially its use and an example of its real application.*

**Keywords:** web application, browser, WebAssembly, JavaScript.

Задачи веб-браузера уже давно шагнули за пределы простого отображения HTML-страниц. Сегодня пользователи сети Интернет могут использовать браузер для множества задач – от офисных приложений, до онлайн-игр. Речь идёт о веб-приложениях – веб-страницы, использующие возможности браузера для обеспечения интерактивного взаимодействия с пользователем.

Ранее существовало множество проприетарных решений разных компаний, расширяющих функциональность браузера. На данный момент они почти не используются, а браузеры отказываются от их поддержки. Кратко рассмотрим некоторые из технологий прошлого:

- ActiveX – технология Microsoft, позволявшая запускать в браузере двоичный код без изоляции, что создаёт серьёзные проблемы безопасности, поддержка прекращена в 2015 году [1];
- Flash – ранее популярная технология, делавшая упор на расширение мультимедиа-возможностей, в 2017 году Adobe объявила о грядущем прекращении разработки и поддержки [2];
- Native Client (NaCl) – инициатива Google, не поддерживалась браузерами кроме Chrome, в 2017 году развитие прекращено в пользу WebAssembly [3];
- Java Applets – предоставляет возможности по запуску Java-кода в браузере, поддержка апплетов исключена из Java, начиная с версии 11 [4].

Все рассмотренные технологии имеют некоторые сходства: они являются закрытыми разработками компаний, требуют установки дополнительных плагинов для браузеров, и почти полностью утратили распространение среди пользователей.

На сегодня для написания веб-приложений широко применяется один из популярнейших языков программирования JavaScript, поддержка которого имеется во всех современных и популярных браузерах. Этот язык стал современным стандартом для написания клиентских веб-приложений, предоставляя интеграцию с браузером (объектная модель браузера) и HTML-документом (объектная модель документа). Однако JavaScript не лишён недостатков: это интерпретируемый язык, что приводит к недостаточно эффективному расходу ресурсов. Из этого можно сделать промежуточный вывод – JavaScript отлично подходит для придания страницам интерактивности, но его производительности недостаточно для ресурсоёмких задач.

17 июня 2015 года организация W3C (Консорциум Всемирной паутины), курирующая стандарты для Всемирной сети, анонсировала [5] о начале разработки нового открытого стан-

дарт – WebAssembly (WASM). В марте 2017 года данный стандарт был окончательно утверждён, а на сегодняшний день его поддержка реализована во всех основных браузерах (Firefox, Chrome, Safari, Edge).

WebAssembly представляет собой бинарный формат, выполняемый в виртуальной машине. С помощью соответствующего компилятора имеется возможность скомпилировать и выполнить в браузере исходный код на C, C++ и других языках. Стоит отдельно отметить, что WASM не является новым языком программирования, а портативной вариацией языка ассемблера, который компилируется в исполняемый байт-код.

Рассмотрим преимущества WebAssembly:

- Производительность: бинарный формат позволяет добиться высокой скорости исполнения кода, по сравнению с интерпретируемыми языками как JS;
- Портруемость: WASM полностью независим от целевой аппаратной и программной платформы, т. к. является абстрактной виртуальной машиной. Это позволяет исполнять одинаковый двоичный код на любых платформах, независимо от используемой ОС и браузера;
- Безопасность: код WASM выполняется в изолированной виртуальной машине;
- Открытый и свободный стандарт: WASM является открытым стандартом W3C, поддержка которого уже встроена в основные браузеры, что избавляет от необходимости установки браузерных дополнений для запуска клиентских веб-приложений.

WebAssembly не позиционируется как полная замена языку JavaScript. Вместо этого, WASM предлагается использовать в качестве «ядра» приложения, решающего наиболее ресурсоёмкие задачи, но при этом не требующее установки сторонних браузерных дополнений. JavaScript, в свою очередь, остаётся средством для взаимодействия с браузером и страницей. Разработчикам также доступна возможность обеспечить связь между интерпретатором JS и виртуальной машиной WASM. Общий алгоритм данного взаимодействия изображён на схеме ниже:

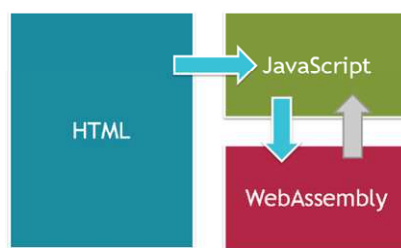


Рис. 1. Предлагаемая схема взаимодействия типичного приложения на WASM

Для сравнения производительности WASM и JS можно провести бенчмарк (замер производительности), в качестве конкретного примера [6] — вычисление ряда Фибоначчи. На нижеприведённом графике видно, что WebAssembly превосходит JavaScript в производительности при выполнении математических операций.

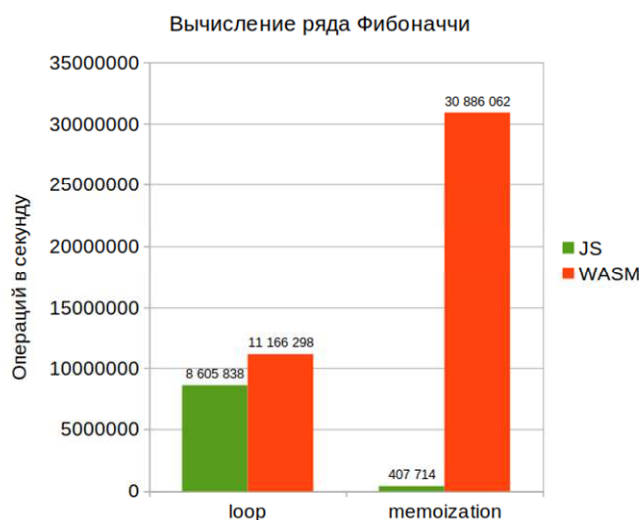


Рис. 2. Сравнение производительности WASM и JS

WebAssembly также может быть применен и за пределами браузера: представленный разработчиками Mozilla проект WASI (WebAssembly System Interface) [7] позволяет использовать WASM для написания десктопных приложений, с высоким уровнем переносимости между платформами. В отличие от схожего проекта Electron, поставляющий с каждым JS-приложением модифицированный браузер Chromium, WASI не требует наличия полноценного браузера в составе конечного приложения. Это позволит значительно сократить различия между кодовыми базами веб-приложений и стандартных приложений на ПК без серьезного ущерба производительности.

Несмотря на более тесное взаимодействие с ОС, WASI-приложения также выполняются внутри виртуальной машины, как и WASM-модули в браузере. Это позволяет добиться высокого уровня безопасности и строго контролировать полномочия приложения.

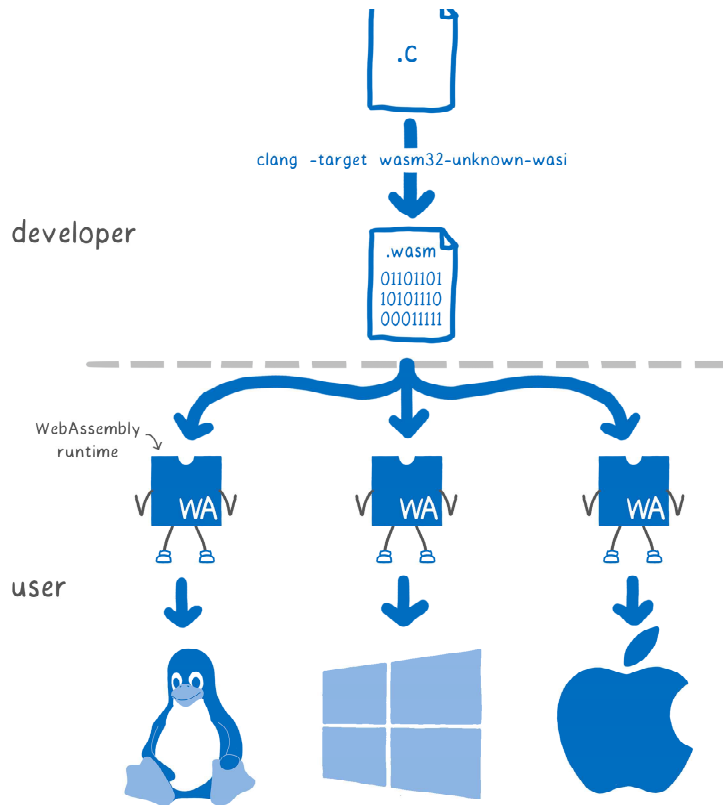


Рис. 3. Схема поставки WASI-приложения конечным пользователям



Рис. 4. Веб-приложение, использующее WebAssembly

В качестве примера реального использования данной технологии можно привести опыт [8] компании eBay: разработанная ими WASM-реализация онлайн-сканера штрих-кодов до 50 раз превосходит аналогичное приложение, целиком написанное на JS. Архитектура данного приложения соответствует ранее описанной схеме – наиболее критичные к задержкам части программы были вынесены в WASM-модуль, в то время как JS обрабатывает пользовательский интерфейс и сетевые запросы.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

- WebAssembly предоставляет разработчикам новые возможности для создания веб-приложений, не требуя от пользователя установки сторонних расширений;
- WASM превосходит JavaScript по производительности, что позволит разрабатывать более продвинутое и ресурсоёмкие веб-приложения;
- Данная технология стирает разницу между браузерными и десктопными приложениями: как в плане скорости выполнения, так и в уменьшении различий между кодовыми базами;
- За разработкой WebAssembly стоят крупные компании, а реальные примеры использования говорят о готовности данной технологии к повсеместному применению.

- 
1. «Microsoft отказывается от ActiveX в браузере Edge» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.computerworld.com/article/2920892/microsoft-nixes-activex-add-on-technology-in-new-edge-browser.html>
  2. «Заявление Adobe о прекращении поддержки Flash» [Электронный ресурс]. URL: <https://theblog.adobe.com/adobe-flash-update/>
  3. «Разработчики Chromium отказываются от NaCl» [Электронный ресурс]. URL: <https://blog.chromium.org/2017/05/goodbye-pnacl-hello-webassembly.html>
  4. «API Java-апплетов признан устаревшим» [Электронный ресурс]. URL: <https://openjdk.java.net/jeps/289>
  5. «Общественная группа WebAssembly в консорциуме W3C» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.w3.org/community/webassembly>
  6. «Как повысить производительность с помощью WebAssembly» [Электронный ресурс]. URL: <https://hackernoon.com/how-to-get-a-performance-boost-using-webassembly-8844ec6dd665>
  7. «Mozilla развивает WASI для использования WebAssembly вне браузера» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.opennet.ru/opennews/art.shtml?num=50406>
  8. «WebAssembly на eBay: реальный пример использования» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ebayinc.com/stories/blogs/tech/webassembly-at-ebay-a-real-world-use-case/>

## ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЛАКОКРАСОЧНОГО ПОКРЫТИЯ

**И.В. Ивлев**, бакалавр 4 курса, Кафедра транспортных процессов, сервиса и дизайна

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, Артем, Россия*

**В.А. Пресняков**, канд.техн. наук, доцент,

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
Россия. Владивосток*

*В статье рассматриваются основные проблемы возникающие в процессе покраски транспортных средств. Рассмотрены основные направления работы по совершенствованию работ по восстановлению лакокрасочного покрытия. Развитие и внедрение современных технологий в процесс восстановления лакокрасочного покрытия транспортных средств..*

**Ключевые слова и словосочетания:** *автомобилестроение, кузов, покраска автомобиля, лакокрасочное покрытие.*

## TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE RESTORATION OF PAINT COATINGS

*The article discusses the main problems arising in the process of painting vehicles. The main areas of work to improve the work on the restoration of the paintwork are considered. Development and implementation of modern technologies in the process of restoring vehicle coatings.*

**Keywords:** *automotive, bodywork, car painting, paintwork.*

В эксплуатации под влиянием окружающей среды покрытие постепенно теряет блеск и снижает защитные свойства. Практически все кузова современных легковых автомобилей цельно-металлические, сварные, несущей конструкции (без рамы), изготовлены из листовой стали толщиной 0,6-2 мм. Защитное покрытие кузова автомобилей состоит из фосфатной пленки, грунтовки и эмали. Весь этот комплекс имеет высокие защитно-декоративные свойства на уровне современных требований [1]. За два-три года эксплуатации в городских условиях на окрашенной поверхности кузова образуются различной величины сколы, трещины, царапины, вздутия, превращающиеся в очаги проникновения и развития коррозии, эмаль выгорает и покрывается сеткой микротрещин. Виды повреждений лакокрасочного покрытия представлены на рис. 1.

В процессе окрашивания возникает необходимость защищать участки поверхности от попадания лакокрасочного материала специальными изолирующими составами и материалами. Эти составы должны наноситься на поверхность и удаляться с нее тампоном без применения растворителей или сниматься «чулком», не взаимодействуя с металлом, лакокрасочными и другими видами покрытий. Кроме того, при горячей сушке изолирующие составы не должны сгорать, растекаться и проникать в слой покрытия. Непосредственно перед заливкой в краскопульт эмаль приготавливают на краскоприготовительном участке. По каталогу находят цвет соответствующей маркировки краски и по рецепту приготавливают эту краску [2]. Лакокрасочный материал наносят слоями. Сначала один слой по всему окрашиваемому объекту, затем делают выдержку 8 – 10 минут и наносят следующий слой. За время выдержки испаряется некоторое количество растворителя – происходит «схватывание» первого слоя и при нанесении уже не появляются наплывы и потеки. При нанесении окончательного (обычно это второй) слоя эмали за краскопультом примерно на расстоянии 50 мм должен происходить процесс растекания эмали с образованием блестящей глянцевой поверхности. Если глянец не



образуется, нужно замедлить перемещение краскопульта, а по ранее пройденным местам нанести еще один слой эмали [3].

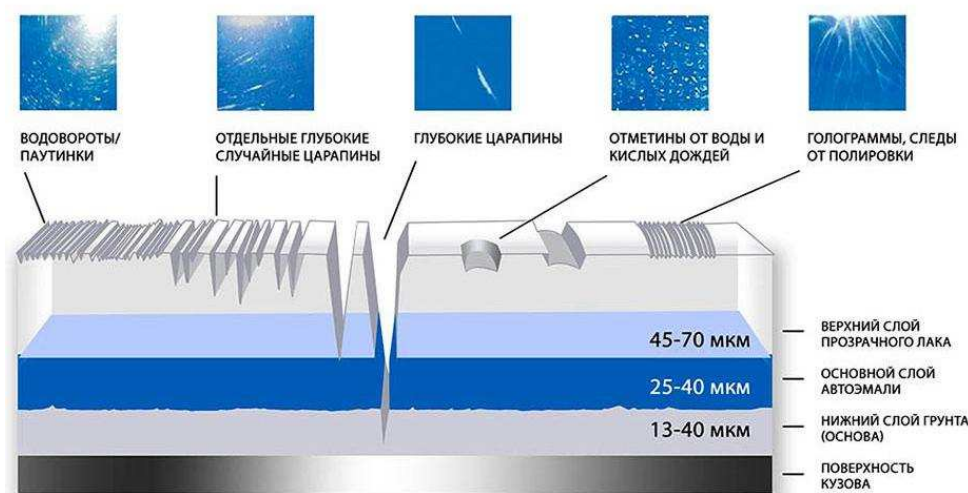


Рис. 1. Виды повреждений лакокрасочного покрытия

Автоматические процессы окраски обычно выполняются как непрерывный процесс, проходящий через различные этапы, которые могут быть комбинацией автоматических и ручных задач. Лакокрасочные покрытия наносятся электростатически путем распыления подконтролируемые условия температуры, влажности и скорости воздушного потока. Дефекты краски появляются как неизбежное изменение оптимальных условий из-за порошка, ошибки рабочих, изменение температуры. Они становятся все более видимыми к концу процесса как дополнительные слои постепенно наносятся. Такие дефекты должны быть локализованы. Иногда дефекты четко обнаруживаются, как в случае трещин или царапин. В случае мелких частиц их размер увеличивается с каждым дополнительным нанесением слоя краски, пока они не соответствуют стандартам контроля качества.

Опытные операторы осматривают продукт на предмет обнаружения дефектов на начальных этапах процесса. Они обычно не обнаруживают 80% несовершенных дефектов. Эти не обнаруженные дефекты представляют собой источники коррозии, которые сокращают срок службы. Однако, даже если дефекты обнаружены до того, как продукт покинет завод; Стоимость их ремонта в конце производственного процесса очень высока. Во-первых, потому что они должны быть отремонтированы вручную, а иногда и автономно во внешних центрах; а во-вторых, потому что слои грунтовки часто повреждаются, так что срок службы продукта значительно сокращается. Поэтому, очень важно как можно скорее обнаружить дефекты, чтобы уменьшить стоимость с точки зрения потребления энергии, затраты краски и, конечно же, время (и, следовательно, будет означать более высокая цена продукта без добавленной стоимости). В настоящее время производители ищут надежный и последовательный автоматизированный визуальный контроль своих продуктов для уменьшения ручного участия в применении критериев «годен / не годен».

Для высокоскоростных, высококачественных приложений и приложений с высоким разрешением требуется инновационные решения, выходящее за рамки стандартных систем. В этом смысле компьютерное зрение стало эффективным подходом, успешно применяемым в процессе контроля качества во многих областях. Компьютерные системы визуализации приносят вместе устройства визуализации, компьютеры и сложные алгоритмы для решения проблем в таких областях, как контроль качества, автономная навигация, дистанционное зондирование и др. Дефекты на зеркальных поверхностях можно рассматривать как локальные аберрации формирователя или отражения, определение соответствующих условий и выбор элементов в системе контроля и имеет решающее значение обнаружения дефектов на таких поверхностях. Выбор системы освещения и системы обзора может уменьшить отражение на поверхностях с помощью диффузного освещения.

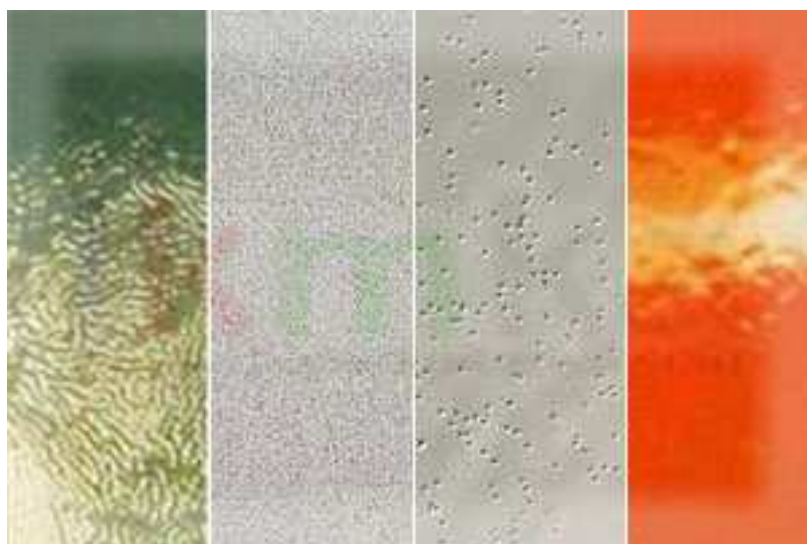


Рис. 2. Дефекты лакокрасочного покрытия

Структурированное освещение сочетает в себе системы видения с освещением, проецируемым на поверхность. Деформация светового рисунка содержит информацию о деформации поверхности [4]. Зазеркальные поверхности, структурированное освещение также известно как структурированная подсветка, впервые представлена в прототипе SHINY [5, 6] для контроля сварки. В университетах Карлсруэ и Мюнхена используют метод дефлектометрии, фокусирующийся на проектной схеме вместо 2-х поверхностей. Техника воспроизводит наблюдение эксперта, исследующего поверхность, и состоит из оценки и обработки известных образцов на проверяемой поверхности. Техника для проверки структурированных поверхностей и особенно для датчиков давления мембран в автомобилях и окрашенных поверхностях путем объединения изображений, полученных с разных отражений, получая в результате изображение с дефектами. В бинарный динамический светошаблон используется для проверки геометрических дефектов путем слияния (среднее арифметическое) [7]. Система способна обнаруживать дефекты на неплоских поверхностях. Они также предлагают модель для описания связи между отражениями и системой сбора.

Таким образом, процесс обнаружения дефектов основан на применении методов компьютерного зрения (алгоритмы сегментации, выделения признаков, классификации и локализации) в сочетании с использованием обратной связи от других датчиков. Для каждой камеры получаются изображения из развертки подсистемы освещения. Кузов автомобиля объединен в единственное изображение для обработки. Это изображение обрабатывается с целью получения бинарного изображения, показывающего дефекты черного цвета на белом фоне (соответствует проверяемой поверхности). Алгоритм обнаружения применяется с последующим путем бинаризации изображения. Впоследствии те дефекты, которые соответствуют данному шаблону, выбранного из набора обнаруженных ребер появились в результате используемого освещения. Выбранные дефекты затем классифицируются и классифицируются в соответствии с экспертными работниками.

1. Григоренко П.С. Оборудование для ремонта автомобилей: справочник. / П.С. Григоренко, Ю.Д. Гуревич, А.М. Кац. – М.: Транспорт, 1987. – 382 с.

2. Овсянников, В.В. Руководство по выполнению курсового проекта «производственно-техническая инфраструктура предприятий автомобильного сервиса» / В.В. Овсянников, Г.Л. Овсянников. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2010.

3. Карташов, В.П. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий / В.П. Карташов. – М.: Транспорт, 1981. – 77 с.

4. Синельников, А.Ф. Кузова легковых автомобилей: Обслуживание и ремонт / А.Ф. Синельников. – М.: Транспорт, 2005. – 256 с.

5. Шангин, Ю.А. Ремонтное окрашивание легковых автомобилей, переработано и доп. / Ю.А. Шангин. – М.: Транспорт, 2004.– 160 с.

6. Синельников, А.В. Ремонт аварийных кузовов легковых автомобилей / А.В. Синельников, С.К. Лосавио. – М.: Транспорт, 2011. – 234с.

7. Петрыченков, С.Н. Организация комплексного автосервиса / С.Н. Петрыченков. – М.: Транспорт, 1985. – 19 с.

## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СИСТЕМ КОНТРОЛЯ И УПРАВЛЕНИЯ ДОСТУПОМ

**Р.С. Калинин**, студент

**Н.И. Ематина**, ст. преподаватель кафедры «Экономики, управления и информационных технологий», научный руководитель

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия

*В данной статье рассматривается применение систем контроля и управления доступом для обеспечения общественной безопасности. Для этого приводится краткое описание этих технологий в целом, их достоинств и недостатков. Приводятся биометрические технологии, рассматривая которые можно сделать выводы о возможном применении их.*

**Ключевые слова и словосочетания:** биометрия, идентификация, контроль доступа.

### COMPARATIVE ANALYSIS OF ACCESS CONTROL SYSTEMS

*This article discusses the use of access control and management systems to ensure public safety. To do this, a brief description of these technologies in General, their advantages and disadvantages. Biometric technologies are given, considering which it is possible to draw conclusions about their possible application.*

**Keywords:** biometrics, identification, access control.

В наше время уровень преступности не снизился, поэтому люди все чаще обращаются в охранные организации, которые готовы обеспечить защиту на профессиональном уровне. Так какие же методы защиты предлагаются нам сегодня, а какие могут получить развитие в скором будущем? На данный момент самым распространенным методом обеспечения общественной безопасности является вахтерская охрана. Для описания этого способа рассмотрим на примере некоторых учебных заведений. Проход на территорию учебного корпуса разрешен только студентам и преподавателям при предоставлении студенческого билета или служебного удостоверения соответственно [1]. Посторонние лица могут быть допущены только с разрешения директора или дежурного администратора. После получения разрешения человеку выдается временный пропуск и заносится в журнал посещений [2].

Все положительные и отрицательные стороны по данному виду контроля за безопасностью представлены в табл. 1.

Таблица 1

#### Преимущества и недостатки

Преимущества	Недостатки
Все обеспечение безопасности таким методы зависит от внимательности и трудоустойчивости вахтера	Простота конструкции. Изделие состоит из нескольких составных частей. Сборка, разборка и монтаж устройств легкий, и доступен даже непрофессионалам.
Возможность отвлечь охранника и пройти незамеченным	Удобная эксплуатация. Использовать оборудование интуитивно просто. Приложил карту – прошел.

Также на помощь или на замену охране устанавливают турникеты, которые фиксируют входящих и выходящих по специальным пропускам – пластиковая смарт-карта со встроенным микрочипом. Пропускная способность в среднем 30 чел/мин.

Все положительные и отрицательные стороны по данному виду контроля за доступом представлены в табл. 2.

## Преимущества и недостатки

Преимущества	Недостатки
Простота конструкции. Изделие состоит из нескольких составных частей. Сборка, разборка и монтаж устройств легких, и доступен даже непрофессионалам	Преграждающие устройства можно преодолеть, перепрыгнув через них, или пролезть под ними, что решается только установкой датчиков или дополнительной охраной.
Удобная эксплуатация. Использовать оборудование интуитивно просто. Приложил карту – прошел.	Если забыл пропуск проход составит трудности.
Долговечность. Прочная конструкция и легкость эксплуатации снижают риск поломки до минимума.	Полный контроль за приходом и уходом

В высоко режимных объектах вопросу об обеспечении безопасности и противодействию террористическим угрозам особенно актуален ввиду специфики их работы и большого скопления людей. Из чего на них устанавливаются металлодетекторы и интроскопы. Металлодетектор – арочная установка, которая использует принцип электромагнитной индукции для обнаружения металлических предметов [3]. Интроскоп — прибор, позволяющий провести наблюдение за предметами, находящимися внутри непрозрачных тел и устройств путем просвечивания с помощью рентгеновского аппарата или обследования ультразвуковыми приборами [4].

Все положительные и отрицательные стороны использования таких приборов представлены в табл. 3.

Таблица 3

## Преимущества и недостатки

Преимущества	Недостатки
Высокая пропускная способность.	Очень сильное электромагнитное поле у некоторых видов.
Приближенная к 100% вероятность обнаружения объекта.	Ложные тревоги. Вероятность не высокая, но в случае её приносит не малый дискомфорт людям.
Селективность, “узнавание” предметов.	Сложность оборудования и его установки.
Низкая вероятность ложных срабатываний, устойчивость параметров во времени.	Устаревание.

Для идентификации личности с большой точностью подходит что-то что весьма уникально и индивидуально в каждом человеке [5]. Такие системы сейчас активно развиваются и большинство уже используются различными организациями.

Люди узнают друг друга, глядя на лицо, ведь оно уникально. Технологии биометрического распознавания лиц (по индивидуальной форме черепа и чертам лица каждого индивида) доступны и точны [6]. Они включают немало видов, например, 2D анализ или 3D анализ.

Узоры на пальцах у человека начинают появляться ещё в утробе матери. Этот метод контроля биометрическими технологиями является наиболее разработанным и заключается в сравнении характерных линий и точек узора пальца. Отпечаток пальца переводится в код, что занимает всего секунду.

В системах, контролирующих вход по голосу, анализируются особенности речи, длительность произношения слов, частота речевого тракта, ударение.

Радужная оболочка глаза также индивидуальна в каждом человеке. Она окончательно формируется к двум годам. Алгоритм обработки радужной оболочки – один из самых точных методов, но он обойдётся значительно дороже аналогов [7].

Сетчатка глаза не изменяется со временем, что делает её надежным признаком. Здесь биометрические СКУД считывают капилляры на поверхности сетчатки, но её обработка занимает сравнительно длительное время анализа.

Рукописный почерк не является столь распространённым параметром для СКУД, но его определенные моменты, например, давление на определенных участках письма, длительность

написания каждого элемента подписи, скорость движения руки применяются в сфере биометрического контроля.

Существует также аутентификация по геометрии рук (изучается размер пальцев, ладони) и по венам рук (ИК излучение считывает рисунок вен).

Преимущества	Недостатки
1. Человек, характеристики которого сканируются, не должен при этом испытывать никаких неудобств.	1. Биометрические системы контроля доступа могут быть очень требовательными. К примеру, сканеры отпечатков пальцев имеют свойства загрязняться, что в дальнейшем ведет к повышению числа ложных допусков или ложных отказов. Системы распознавания лиц очень требовательны к освещению лица и его положению перед сканером.
2. Карту или электромагнитный ключ легко потерять, но биометрическая аутентификация не знает промахов – механизм распознает работников по их специфичным анатомо-физиологическим характеристикам.	2. Нельзя забывать, что биометрические системы хранят наиболее личную информацию о своих пользователях, что требует чрезвычайного внимания к ее защищенности.
3. Надежная защита.	

Биометрические технологии продолжают неуклонно развиваться. Улучшаются алгоритмы распознавания голоса, сканеры становятся меньше и точнее, а системы, использующие биометрию, надежнее и быстрее [8]. Уникальность биометрических характеристик и их неотъемлемость от человека представляет интерес и для специалистов в области информационной безопасности. Таким образом, невозможно не брать во внимание современные методы защиты, которые дают нам технологии.

1. Организация пропускного режима [Электронный ресурс] URL: <https://chopsarmat.ru/protection-metod/Organizacija-propusknogo-rezhima.php>

2. СКУД с распознаванием лиц. Организация биометрии по лицу – Радиус [Электронный ресурс] URL: <https://ib.radiuscompany.ru/organizacija-kontrolno-propusknogo-rezhima-s-raspoznaniem-lic/>

3. Каковы преимущества и недостатки металлодетекторов? [Электронный ресурс] URL: <https://build.rin.ru/metallodetektorj/stacionarnyje.html>

4. Обеспечение безопасности с помощью аэрозольных металлодетекторов [Электронный ресурс] URL: <http://ruspravda.info/Obespechenie-bezopasnosti-s-pomoshchyu-aerochnih-metallodetektorov-28115.html>

5. Особенности внедрения и использования систем контроля доступа по лицу [Электронный ресурс] URL: [https://www.aktivsb.ru/statii/osobennosti\\_vnedreniya\\_i\\_ispolzovaniya\\_sistem\\_kontrolya\\_dostupa\\_po\\_litsu.html](https://www.aktivsb.ru/statii/osobennosti_vnedreniya_i_ispolzovaniya_sistem_kontrolya_dostupa_po_litsu.html)

6. Распознавание лиц – НОВАЯ эра в видеоаналитике, видеонаблюдении и контроле доступа [Электронный ресурс] URL: <https://securityrussia.com/blog/face-recognition.html>

7. Лицо как ID: 5 примеров использования технологии распознавания лиц / Rusbase [Электронный ресурс] URL: <https://rb.ru/opinion/lico-kak-id/>

8. Преимущества и недостатки применения биометрических систем в информационной безопасности // Молодой ученый» [Электронный ресурс] URL: <https://moluch.ru/archive/134/37550/>

## ПРОБЛЕМА УТИЛИЗАЦИИ МУСОРА

**А.В. Каравайцев**, бакалавр

**А.К. Ерохин**, преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*В статье представлен краткий обзор поддержания экологического равновесия России и зарубежных стран, выявлены факторы влияющие на процесс загрязнения экологии в Мире, проанализированы и рассмотрены проблемы утилизации мусора.*

**Ключевые слова и словосочетания:** экологическое равновесие, экология, мусор.

## THE PROBLEM OF WASTE DISPOSAL

*The article presents a brief overview of maintaining the ecological balance of Russia and foreign countries, identifies the factors influencing the process of environmental pollution in World, analyzes and considers the problems of waste disposal.*

**Keywords and phrases:** ecological balance, ecology, garbage.

Отходы, это материальные, изделие, появляющиеся в процессе использования продукции, выполнения работ и не нашедшие применения на предприятии, так же оставленные частично или полностью свои потребительские свойства. Экономический рост и развитие процесса урбанизации напрямую связаны с увеличением количества отходов. Одним из результатов жизнедеятельности цивилизации является огромное количество несомоуничтожающихся отходов. Экологические факторы являются одной из основных составляющих понятия качества жизни и выступают самостоятельным критерием развития территории. Объем твердых бытовых отходов практически во всех странах ежегодно увеличивается; происходит усложнение их состава; отношение населения к традиционным методам утилизации отходов становится всё более отрицательным. Наиболее остро эта проблема проявляется в крупных промышленных городах РФ. Острой проблемой остается воздействие полигонов на которых гниют отходы, на развитие городов, пагубно влияют на среду обитания, а так же соответственно – на здоровье населения. Исходя из этого проблема отходов является многозначной. Экономическая часть проблемы является в сохранении адекватного равновесия между природой и производством. В текущее время стало явно, что развитие и проблемы стоят в одном ряду и не могут действовать отдельно.

Уменьшить потребление природных ресурсов и соответственно образование бытовых отходов возможно при условии изменения экономической ориентации общества, более полном использовании разработанных принципов рационального природопользования, внедрении комплексной переработки сырья, а также малоотходных и безотходных технологий. Частью потребления отходов являются твердые бытовые отходы (ТБО), образующиеся результатом жизнедеятельности населения. Разновидностью отходов могут быть в газообразном, жидком, твердом состоянии, могут представлять собой двухфазные системы, например – гели, шламы, суспензии и др. Отходы, содержащие опасные вещества, называются опасными [1]. В текущее время на единицу произведенной продукции расходуется, зависит от уровня производства, от 4-х до 50 единиц сырьевых материалов, причем в России 93 % используемых ресурсов идет в отходы. Исходя из этого очевидно, что рост количества мусора существенно обгоняет рост производства продукции. Для сравнения можно сверить количество бытовых отходов с суммой всех отходов – это т.н. «индекс отходов» (рис. 1.)

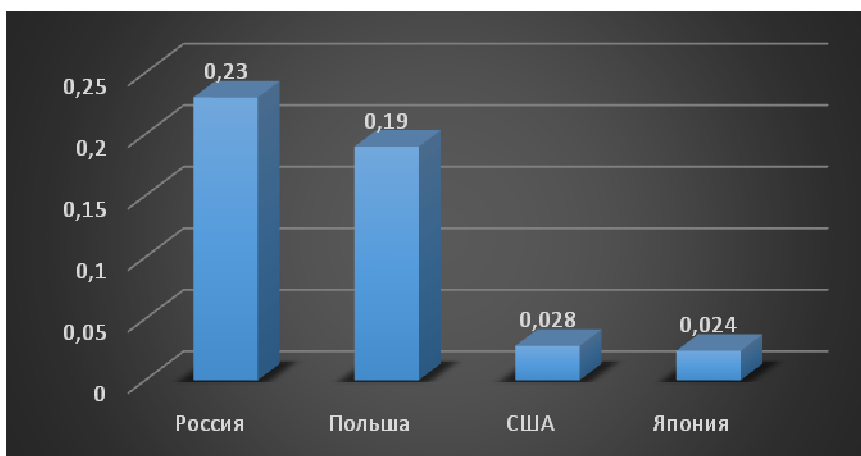


Рис. 1. Индекс отходов

По выражению В.И. Менделеева, «отходы – это неподобающие вещества в не подобающем месте». Ежегодно в РФ образуется около 8 млрд. т отходов производства и потребления, при том, что сегодня – на свалках и полигонах, в различного рода хранилищах уже скопилось около 90 млрд. т отходов, в том числе – 1,5 млрд. т – токсичных (табл. 1).

Таблица 1

Сведения образования токсичных отходов по классу опасности		
Класс опасности	2016 год/т	2017 год/т
I	47.9	75.4
II	711.7	600.2
III	1028.5	475.1
IV	128682.6	209776.6
Всего отходов по РФ	130470,7	210927,3

Тогда же, в 2017 г., обезврежено и использовано только 36,3 % (это среднее значение для данного периода) образовавшихся за год токсичных отходов, остальные продолжают накапливаться в природной среде [2]. Утилизация ТО методом их захоронения, один из самых используемых способов на текущий день, для избавления от мусора. Но этот метод, распространён лишь среди несгораемых отходов, а также среди таких веществ, которые могут выделять токсичные элементы в процессе горения. Количество ТБО составляет в России не менее 1 кубического метра (в спрессованном виде) или около 350 кг на одного человека в год (для сравнения, в США этот показатель превышает 600 кг/ чел. год)

На сегодняшний день человечеством выработан варварский способ утилизации мусора-захоронение. И этот метод приводит к тому, что мусор погребенный таким способом начинает выделять токсичные вещества, что приводит к загрязнению окружающей среды. Ученые подсчитали, что если отходы от человеческой деятельности только по московской области за год равномерно распределить по земле, то мы получим слой ядовитых веществ толщиной в 1 см! Сегодня сфера обращения с твердыми бытовыми отходами в Российской Федерации является затратной, следовательно, и безынтересной частному бизнесу. Полигон для захоронения ТБО, это специализированная свалка требующая все современные инженерные сооружения, позволяющие борьбу с загрязнением грунта и изолирования всех вредных веществ. Также предотвращает выбросы и утечки токсических и химических элементов в атмосферу, что стоит главным приоритетом для экологии страны

Но существуют и недостатки в таких методах, таких как образование газа в процессе гниения мусора. Некоторые полигоны для ТБО, оснащены специальным оборудованием, для откачки газа, который применяется для получения электроэнергии. Что позволяет использовать оборудование практически автономно. Но к сожалению доля таких полигонов ничтожно мала, в то время остальные площадки не имеют возможности бороться с выбросами газа.

Главная задача фокусировка государства на проблеме, увеличения финансирования и организация мер позволяющий достичь успеха в этой области. А достигнутый уровень развития науки и техники применять создавая высокотехнологичные предприятия по промышленной переработке с производством продуктов и электрической энергии. Такие предприятия составляют основу современных систем управления муниципальными отходами. Поэтому задача в эффективности отрасли стоит на первом плане при сохранении стратегического курса – перехода от захоронения ТБО к их промышленной переработки. Стремление сохранить природу у человека появляется лишь после того как он выполнит определенные потребности по употреблению товаров, услуг и т.д. Когда порог преодолевается, приоритет переходит на сторону сохранения природы. Образование и размещение свалок в окружающей среде, бомба замедленного действия, последствие которые это напрасно израсходованные энергия и труд; это изъятие из культурного и хозяйственного использования земельных территорий; это нарушение ландшафтов; это эпидемические угрозы от мест размещения отходов; это нарушение видового состава фауны. Последствие которое так же очень влияет на жизнь людей такие как ухудшения жизни людей, влияние на здоровье, загрязнение воздуха, обесценивание жилья, а значит представляет угрозу национальным интересам страны. Необходимо отметить, что финансирование природоохранных мероприятий (в т.ч. и от загрязнения ОПС отходами) составило в России в 2008 году 0,1% от ВВП или 0,51 % расходной части Федерального бюджета России, что на порядок ниже уровня должного обеспечения экологической безопасности государства[3].

В США на природоохранные цели расходуется не меньше 5% бюджета, в странах ЕС – в среднем около 2%.

Для Соединенных Штатов отходы стали острой проблемой очень давно – в 1965 году, когда эта проблема была почти незаметной для других государств. Именно в Америке был присвоен статус опасности – «национальный». Проблему сбора и переработки отходов изучают с младших классов. Для них проводят различные тематические праздники, конкурсы и так далее. По школьной системе каждый ребенок должен посвятить не менее ста часов волонтерства. Дети также участвуют и в других программах. Например, каждый может взять под свой личный контроль небольшую часть сквера. Они должны навести там порядок и следить, чтобы не скапливался мусор. Однако больше упор делается на взрослое население. Для учеников проводят конкурсы, задание и так далее на данную тематику. Каждый школьник должен провести не менее ста часов волонтерства, а так же участвуют и в других программах. Например, каждый может взять под свой контроль какую-то часть сквера. Они должны соблюдать там порядок и следить, чтобы не скапливался мусор. Но все же упор делается на взрослое население. В 1997 году в стране появился новый праздник – день переработки отходов. В этот день граждан поощряют за сбор мусора. Спустя несколько лет праздник привел к нужному результату лояльность людей повысилась: жители страны стали бережнее относиться к природе. Таким образом, очевидно, что проблема отходов превратилась в проблему выживания населения, и без её решения невозможно обеспечить развитие и безопасность как нынешнего, так и будущих поколений. Хозяйствующие субъекты обязаны вести отдельный сбор образующихся отходов производства и производственного потребления по видам, классам опасности и другим признакам, влияющим на возможность их использования в качестве вторичного сырья или на условия их размещения. Мировой опыт решения проблемы отходов свидетельствует, что применение ресурсосберегающих технологий может стать решающим фактором улучшения экологической обстановки в стране. Все чаще и чаще в современном обществе поднимаются вопросы на тему экологии. Существует большое количество промышленных предприятий. И лишь на малом количество возможно безотходное производство, остальные справляются по мере возможности предприятия

По данным Росприроднадзора[4], в 2016 году в России образовалось 5441,3 млн т промышленных и бытовых отходов, что на 55% больше, чем в 2006 году. 3243,7 млн т отходов в 2016 году были вторично использованы или обезврежены. Порядка 0% приходится на долю различных производств, в основном добывающих. Объем твердых коммунальных отходов – 55-60 млн т в год. 40% из них органические отходы, 35% – бумага, 6% – пластик (по данным научно-практического журнала "Твердые бытовые отходы") (рис. 2).



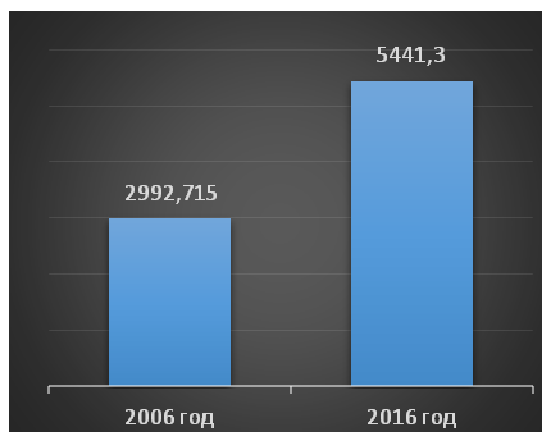


Рис. 2. Образование отходов (млн т)

Таким образом, на каждого жителя России приходится в среднем 400 кг мусора в год. Почти все ТКО в России вывозят на мусорные полигоны, различные виды свалок. Сжигаются или перерабатываются всего 4-5% мусора.

По состоянию на конец августа 2017 года, в государственный реестр[5] включены 3 тыс. 923 объекта размещения отходов. Их общая остаточная вместимость порядка 1,7 млрд т. Ежегодно площадь свалок в России увеличивается на 0,4 млн га.

В России 90% бытовых отходов закапываются, сжигаются примерно 2%, еще 8% используется повторно, и даже не в переработке. Не так давно в рамках программы «Чистая страна» было принято решение о строительстве мусоросжигательных заводов в Московской области и Татарстане. При этом местные жители и экологи активно протестуют против этого (табл. 2).

Таблица 2

**Сводная таблица показателей российской отрасли обращения с отходами**

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016
Образование отходов					
– объем образования, млн тонн	5,01	5,15	5,17	5,06	5,44
– изменение объемов образования, %	16,4%	2,9%	0,3%	-2,1%	7,5%
Структура образования отходов по классам опасности					
– неопасные отходы (V класс опасности), млн тонн	4,89	5,03	5,05	4,95	5,34
– опасные отходы (I-IV класс опасности), млн тонн	0,11	0,12	0,12	0,11	0,10
– доля опасных отходов в общем объеме образования, млн тонн	2,2%	2,3%	2,3	2,2%	1,8%
Обращение с отходами	2,92	4,95	2,92	2,33	2,62
– размещение (хранение и захоронение), млн тонн	2,35	2,04	2,36	2,69	3,24
– использование и обезвреживание, млн тонн	н.д.	н.д.	2,34	2,67	3,23
в т.ч. использование, млн тонн	18,0%	-13,0%	15,3%	13,9%	20,8%
изменение объемов использования и обезвреживания, %	46,9%	39,6%	45,6%	53,2%	59,6%

Наиболее активный рост появления отходов пришелся на последние пять лет, из-за большего развития промышленного производства, а также выросло использование упаковочных материалов в коммунальном секторе. При этом надо учитывать, что могло влиять на статистику улучшение первичного учета образования отходов.

Большая часть отходов – промышленные, объемы тесно связаны с производством, что наглядно иллюстрирует табл. 2.

2015–2016 гг.: на фоне спада в промышленности в 2015 г. генерация отходов снизилась, в 2016 г. – резко возросла. Положительная динамика наблюдается, что согласно статистическим данным, объем обезвреженных отходов после использования в последние годы резко вырос, по сравнению с 2006 г. В 2,3 раза.

По данным Росстата [6] в России скопилось не менее 60 миллиардов тонн мусора, и эта цифра постоянно растет. Ежегодно выбрасываются 60 миллионов тонн бытовых отходов. Только одна среднестатистическая семья из четырех человек выкидывает около 150 килограммов разного рода пластмасс, порядка 100 килограммов макулатуры и около тысячи стеклянных бутылок. Бытовые отходы и прочий мусор в России занимают огромные площади около четырех миллионов гектаров, что почти сравнимо с площадью таких европейских государств, как Нидерланды или Швейцария. На территории России сейчас насчитывается более тысячи мусорных полигонов и около 15 тысяч санкционированных свалок. При этом повторно используется около 60%. Потенциал роста доли повторного использования отходов добычи достаточно велик за счет спроса со стороны строительного сектора. Однако его ограничивает дороговизна вывоза с отдаленных от потенциального потребителя месторождений, а также действующие в строительной индустрии госстандарты. Большая часть вскрышных отходов традиционно используется для заполнения выработанного пространства разрезов, частично – для засыпки провалов. Для увеличения доли вторичного использования этой группы отходов необходимо стимулировать их вовлечение в повторный оборот, что, возможно, будет учтено в обновленном варианте «Закона о недрах». Важно отметить, что само по себе отнесение вмещающих и вскрышных пород к отходам вызывает вопросы у части экспертного сообщества, поскольку теоретически они отходами не являются. В мировой практике они не всегда регулируются как отходы и, соответственно, не учитываются в статистике. Это ставит РФ в неравное положение с другими странами и ведет к добровольному ухудшению ее «рейтинга экологичности». Вопрос налогообложения пород, образующихся при добыче полезных ископаемых на российских предприятиях, особенно использующихся затем для рекультивации, нередко становится предметом судебных разбирательств, поскольку (табл. 3).

Таблица 3

**Финансовые показатели деятельности предприятий, занимающихся обработкой вторичного сырья**

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Обработка вторичного сырья</b>					
Прибыль (убыток) до налогообложения, млн руб.	-312	-51	3 106	1 170	697
Выручка от продаж (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей), млн руб.	197 021	177 385	210 747	228 397	245077
Рентабельность, %	-0,2%	0,0%	1,5%	0,5%	1,1%
<b>В т.ч. обработка отходов и лома черных металлов</b>					
Прибыль (убыток) до налогообложения, млн руб.	-282	430	2 916	1 081	1836
Выручка от продаж (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей), млн руб.	144 715	141 671	175 536	179 912	183435
Рентабельность, %	-1,0%	-1,2%	1,5%	0,0%	1,4%
<b>В т.ч. обработка неметаллических отходов и лома</b>					
Прибыль (убыток) до налогообложения, млрд руб.	-178	-14	-226	71	296
Выручка от продаж (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей), млрд руб.	3 663	5 280	5 601	8 415	9 102
Рентабельность, %	-4,9%	-0,3%	4,0%	0,8%	3,3%

Проблема бытового мусора является в данный момент наиболее злободневной. Человек – часть биосферы, и ухудшение ее состояния опасно для него. Важно изучать среду своего обитания, стараться улучшать ее экологические условия, осознание населением соблюдения санитарно-гигиенических правил, необходимости более бережного и экономного отношения, рационального использования природных ресурсов

---

1. Экологический справочник [Электронный ресурс] URL: <https://ru-ecology.info/term/7446/>

2. Протасов В.Ф. Экология, здоровье и природопользование в России / В.Ф.Протасов, А.В. Молганов – М: Финансы и статистика, 2003.- С.234-245.

3. Экологическая политика Российской Федерации [Электронный ресурс] URL: [https://vuzlit.ru/475463/finansirovanie\\_prirodoohrannyh\\_meropriyatiy\\_rossiyskoy\\_federatsii](https://vuzlit.ru/475463/finansirovanie_prirodoohrannyh_meropriyatiy_rossiyskoy_federatsii)

4. Федеральная служба по надзору в сфере природопользования Росприроднадзор [Электронный ресурс] URL: <http://rpn.gov.ru/node/31768>

5. Государственный реестр размещения отходов [Электронный ресурс] URL: <http://rpn.gov.ru/groro>

6. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/environment/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/environment/)

## **ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ**

**О.М. Качалова, бакалавр**  
**А.К. Ерохин, преподаватель**

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Рассмотрены проблемы загрязнения окружающей среды, Приморского края и внедрение программы по охране окружающей среды.*

*Ключевые слова и словосочетания: природа, экология, окружающая среда.*

## **PROBLEMS OF THE IMPLEMENTATION OF THE STATE PROGRAM ON ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE PRIMORSKY KRAI**

*The problems of environmental pollution of the Primorsky Krai and the introduction of a program to protect the environment*

*Keywords: nature, ecology, environment.*

Природа нашей планеты разнообразна и удивительна, но с увеличением населения и развитие промышленности, приводит её к изменению. Постепенно люди стали понимать, что только богатство Природы, разнообразие живых видов обеспечивают жизнь и будущее самого человека. Сегодня этот принцип сделался основополагающим. Природа без человека жила миллиарды лет и теперь сможет жить без него, но человек вне полноценной биосферы существовать не может. Обострение экологической ситуации волнует многих, эту проблему поднимают ведущие страны мира. 2017 год был объявлен годом экологии в России, что еще раз подчеркивает важность темы на государственном уровне. Поворот в государственной экологической политике – это не только ответ на проблемы, возникшие вследствие отсутствия на протяжении нескольких десятилетий внимания к природе, но и удовлетворение общественного спроса. Как и в других странах, в России особенно в регионах с интенсивным развитием промышленности и сельского хозяйства возникли зоны экологического неблагополучия. Эти зоны охватывают около 15% территории нашей страны, где сосредоточены основные производственные мощности, продуктивные сельскохозяйственные угодья. На этой территории проживает более 60% населения [1].

На ежегодном послании к Федеральному Собранию в 2018 году президент В. В. Путин заявил, что на всей территории страны необходимо обеспечить высокие стандарты экологического благополучия. По словам президента, в настоящее время ужесточены экологические требования к предприятиям, что, существенно снизит промышленные выбросы. С 2019 года на экологичные технологии должны перейти 300 предприятий, оказывающих значительное негативное воздействие на окружающую среду, а с 2021 года это должны сделать все предприятия с высокой категорией риска для окружающей среды. В.В. Путин: «Предстоит существенно повысить качество питьевой воды. В некоторых небольших населённых пунктах она до сих пор подаётся по часам. Важно подключить к решению этих задач технологии, которые есть в оборонно-промышленном комплексе. Будут реализованы проекты по сохранению уникальных природных систем Байкала, Телецкого озера, а также всего Волжского бассейна, что прямо повлияет на улучшение качества жизни почти половины населения России» [2].

Хотелось бы напомнить. В Советский период необдуманные решения, привели к нерациональному использованию ресурсов озера Байкал, что привело к изменению экосистемы озера в целом. Строительство Иркутской ГЭС 1950-1958 гг., вызвавшее подъем уровня воды

Байкала в среднем на 1 м. На юге Байкала 1958 г начинается ударная комсомольская стройка будущего города Байкальск и Байкальского целлюлозно-бумажного комбината. Это было следующим ударом по экосистеме Байкала. Совершенно необдуманным и случайным следует считать возникновение самого большого на берегу озера города Северобайкальска. Строительство БАМа, которое началось еще в 1938 г. и возобновилось практически с исходной стадии в 1974 г., предусматривало выход к Байкалу. Озеро Байкал внесено в список «Всемирного наследия» ЮНЕСКО в 1997 году. В апреле 1999 года принят Федеральный закон «Об охране озера Байкал». А сколько ещё надо проделать работы, чтобы озеро сохранилось [3].

Проблемы Экологии все чаще становятся центром общественной дискуссии и привлекают внимание властей. Государство реагирует на существующие вызовы, однако в некоторых регионах проблемы с окружающей средой находятся в такой фазе, что эксперты говорят об экологической катастрофе. Экологические проблемы любого региона всегда связаны с его природными условиями, природными ресурсами, и их эксплуатацией [4].

Вопросы защиты окружающей среды и сохранения биологического разнообразия особенно остро встали в Приморском крае в последние годы, в связи с наращиванием темпов развития экономики у нас и у наших соседей по Азиатско-Тихоокеанскому региону.

Уникальной и богатой природой отличается Приморский край, особым разнообразием ландшафта. Скалистые вершины, каменистые и лесистые склоны, горные речки с водопадами и порогами, спокойные равнинные реки, старичные и лагунные озера, пещеры и болота. Большую часть территории Приморского края – это 80%, занимают многочисленные хребты и отдельно стоящие сопки, остальные 20% территории составляет низменность (рис. 1).

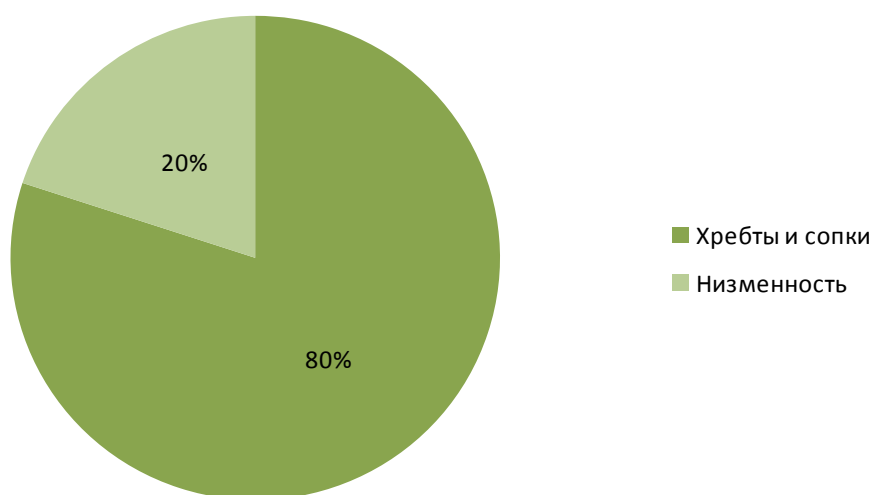


Рис. 1. Ландшафт Приморского края

Богат и разнообразен животный и растительный мир. Треть всех видов растений Приморья относится к лекарственным, включая знаменитый женьшень. Плоды более чем 50 деревьев, кустарников и лиан относятся к съедобным, а съедобных грибов насчитывается более 200 видов. На высотах до 150–200 метров произрастают широколиственные леса. Выше (до 600–700 м) они сменяются хвойно-широколиственными лесами, в которых преобладают липа и корейский кедр. Еще выше (от 750 до 800 м) начинаются таежные леса с аянской елью, белокорой пихтой, даурской лиственницей, каменной березой и кленом. Вершины же гор покрыты редкой тундровой растительностью (рис. 2).

Животный мир Приморского края представлен: амурским тигром, восточноазиатским леопардом, амурским лесным котом, горалом, косулей, пятнистым оленем, изюбром, кабаргой, соболем, енотовидной собакой, уссурийским котом, лисицей, колонком, выдрой, росомехой, белкой, зайцем и бурундуком. В Приморье насчитывается около шести тысяч рек. Озеро Ханка – самое большое озеро не только в Приморье, но и на всем Дальнем Востоке. В заливе Петра Великого разбросаны живописные острова: Русский, Попова, Рейнеке, Рикорда, Аскольд, Путьятина и др. С востока и юго-востока Приморье омывается бурным Японским морем. По видовому разнообразию рыб оно занимает первое место из всех морей России [5].

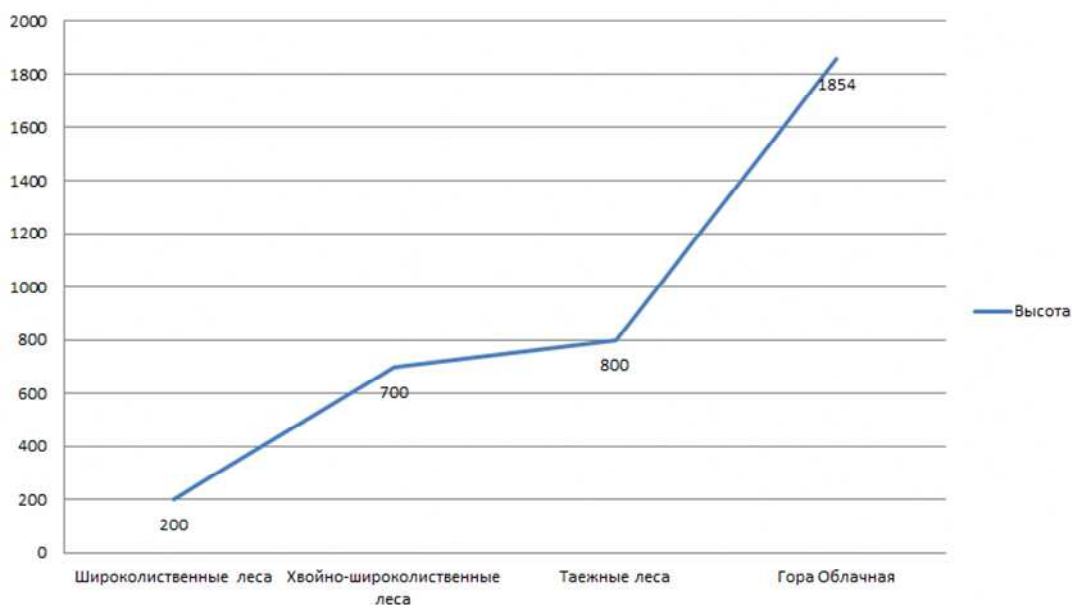


Рис. 2. Расположение лесов в Приморском крае

Сегодня эта уникальная природа в опасности. Серьезный вклад в сокращение численности редких видов животных вносит браконьерство. Задерживаются браконьеры, охотившиеся на амурского тигра, дальневосточного леопарда; основным направлением контрабандного вывоза частей и дериватов (желчь и др.) медведей является КНР, а также страны АТР. После 1991 года, незаконные рубки ценных пород деревьев нанесли серьезный ущерб лесам на Дальнем Востоке; в 2014 г. экспорт в КНР составил 83% от всего объема экспорта древесины. В последние годы из-за вырубке тайги реки сильно измельчали, поэтому "породистой" рыбы становится все меньше. В населенных пунктах происходят проблемы с питьевой водой.

В лесах Приморья идет массовый сбор кедрового ореха. В сезон сбора выбирается почти весь урожай, что приводит к голодовке животных в зимний период. Дикому кабану приходится уходить дальше на север. Горе-бизнесменами создаются артели, из привезенных ими работников (чаще всего это граждане Узбекистана) Для облегчения сбора ореха работники спиливают верхушки кедра, а когда меняют место стоянки, на старом поджигают лес, что приносит непоправимый ущерб природе Приморья.

Многострадальный залив Петра Великого, куда идут коммунальные неочищенные стоки города, плохо очищенные или вообще без очистки сбросы предприятий, ливневые стоки с невероятно грязной площади водосбора, морские суда и т.д. Последние пять лет отчетливые изменения к росту уровня загрязнения морских прибрежных акваторий. В особенно тяжелом состоянии находятся Амурский залив и бухта Золотой Рог. Вызывает тревогу и рост загрязнения в проливе Босфор Восточный.

В Южной части Приморья сосредоточены промышленные объекты. Они наносят свой вред окружающей нас среде. Приморский край включает в себя: 12 городских округов; 22 муниципальных района, на территории которых располагаются 29 городских поселений; 116 сельских поселений. Крупные города – Владивосток, Находка, Уссурийск, Дальнереченск, Арсеньев, Дальнегорск. Приморский край является наиболее заселенной частью территории ДФО. Экономика края основана на богатстве природных ресурсов, как континентального, так и океанического характера. В Приморье, наиболее развитой частью экономики, является промышленный комплекс. Основные: рыбоводящая и рыбоперерабатывающая отрасли; электроэнергетика и угольная промышленность; машиностроение и судоремонт; горнодобывающая, лесная и деревообрабатывающая отрасли. Посмотрим на примере города Владивостока, загрязнения атмосферы, сравним май 2017 года и май 2018 (рис.3).

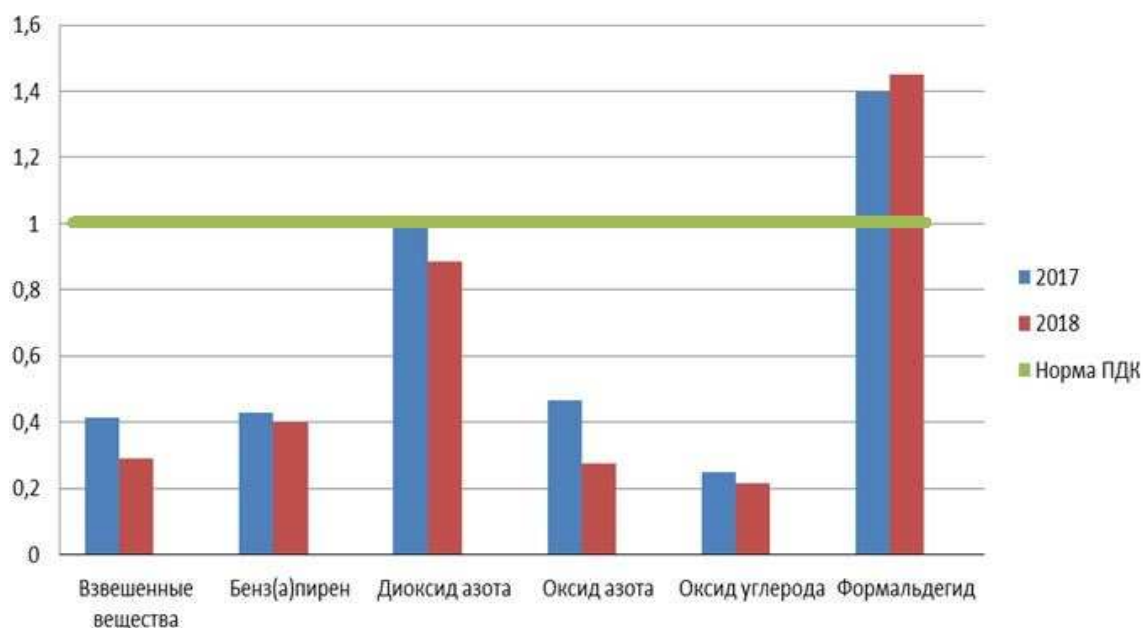


Рис. 3. Среднемесячное содержание загрязняющих веществ в атмосфере г. Владивостока

По данным диаграммы мы видим, что содержание загрязняющих веществ в атмосфере города Владивостока в 2018 году меньше чем в 2017 году. А содержания формальдегида не только по-прежнему превышает предельно допустимую концентрацию (ПДК), но в сравнении с 2017 стало больше [6].

Прежде всего, городские жители дышат загрязненным воздухом, при этом, 80% загрязнения воздуха во Владивостоке и других городах – от автотранспорта, который поставляет до 80% оксида углерода, 95% углеводородов, более 40% оксид азота. Автомобильный транспорт, химические предприятия, мусоросжигательные заводы, деревообрабатывающие фабрики- всё это источники формальдегида в наружном воздухе. Автомобили также являются мощным источником бенз(а)пирена – наиболее опасного канцерогена в окружающей среде. От негативных последствий спасают лишь сильные ветры. Попадая в организм, окислы азота превращаются в канцерогенные вещества нитрозоамины, а это – канцерогенные вещества. При нашей влажности воздуха повышается содержание азотосодержащих кислот, что опасно для всего живого. Окислы азота и образующиеся кислоты раздражают слизистые оболочки, легкие и кожи.

Для сохранения природы и здоровья жителей Приморья была создана государственная программа «Охрана окружающей среды Приморского края» на 2013–2021 годы. Программа утверждена постановлением Администрацией Приморского края от 7 декабря 2012 года № 391-па. Ответственный исполнитель программы Департамент природных ресурсов и охраны окружающей среды Приморского края. Государственная программа состоит из пяти подпрограмм:

1. «Обращение с твердыми бытовыми и промышленными отходами в Приморском крае».
2. «Развитие водохозяйственного комплекса Приморского края».
3. «Биологическое разнообразие Приморского края».
4. «Обеспечение реализации государственной программы».
5. «Повышения уровня экологической культуры населения Приморского края».

Соисполнители государственной программы: Департамент по охране, контролю и регулированию использования объектов животного мира Приморского края; Департамент градостроительства Приморского края; Департамент сельского хозяйства и продовольствия Приморского края; Департамент по жилищно-коммунальному хозяйству и топливным ресурсам Приморского края [7].

Основной целью государственной программы Приморского края «Охрана окружающей среды Приморского края» является повышения уровня экологической безопасности, сохранения и восстановления природных систем.

Таблица 1

**Плановое финансирование программы «Охрана окружающей среды Приморского края» на 2013–2021 годы**

Год	Федеральный бюджет, тыс. руб.	Краевой бюджет, тыс. руб.	Муниципальный бюджет, тыс. руб.
2013	67139,51	122219,93	–
2014	55651,30	161556,48	–
2015	46522,40	136576,15	–
2016	46894,90	127101,09	1000,00
2017	66675,80	149395,48	6069,43
2018	101067,44	195775,45	2531,86
2019	192707,00	683529,66	147,11
2020	269853,40	397494,51	1066,68
2021	595720,10	286380,65	–
<b>Итого</b>	<b>1442231,86</b>	<b>2260029,40</b>	<b>10815,08</b>

В таблице 1 показано плановое финансирование программы. Часть Финансирование идет с федерального бюджета, также с краевого бюджета, а с 2016г. в финансирование принимает участие и муниципальный бюджет. По итогам мы видим, основную финансовую нагрузку на исполнения программы несет краевой бюджет. В 2017 году выполнение программы осуществлялось соисполнителями – департаментом по охране, контролю и регулированию использования объектов животного мира Приморского края и департаментом градостроительства.

Директор департамента природных ресурсов и охраны окружающей среды Приморского края А.И. Коршенко в годовом отчете о ходе реализации и оценки эффективности в 2017 году государственной программы Приморского края «Охрана окружающей среды Приморского края» на 2013-2021 годы. Отчитался: «В 2017 году реализация государственной программы Приморского края «Охрана окружающей среды Приморского края» на 2013-2020 годы признается высокой» (табл. 2).

Таблица 2

**Расходы на выполнение программы в 2017 год**

Источники ресурсного обеспечения	Оценка расходов (в соответствии с государственной программой) тыс. руб.	Фактические расходы, тыс. руб.	Степень освоения средств, %
всего	221 740, 71	147 772, 36	<b>66,64</b>
федеральный бюджет	66 675,80	29 779,38	<b>44,66</b>
краевой бюджет	149 395,48	113 503,41	<b>75,98</b>
планируемый объем средств местных бюджетов	5 669,43	4 489,57	<b>79,19</b>

В таблице 2 показаны освоенные средства в 2017 году на реализацию программы. Из запланированных к реализации 30 мероприятий государственной программы, выполнены в полном объеме 17 мероприятий, 7 мероприятий выполнены более чем на 50 %, 2 мероприятия выполнены менее чем на 50 %, 4 мероприятия не выполнены [7].

Не заботясь о среде обитания, нельзя добиться увеличения продолжительности жизни людей, улучшения ситуации с рождаемостью, снижения смертности, заболеваемости населения. Поэтому требованием сегодняшнего дня является баланс между экономикой, социальным развитием и окружающей средой. Природа Приморского края поистине прекрасна и богата. Чтобы сохранить эту жемчужину, нам всем стоит сильно постараться. Ведь разрушать всегда



проще, чем строить и беречь. В крае созданы многочисленные природные парки, заповедники и заказники. Самые известные из них: Уссурийский, Ханкайский, Сихотэ-Алинский заповедники, заповедник «Кедровая падь», Дальневосточный морской заповедник, природный парк «Зов тигра». Мы жители Приморского края надеемся что программа «Охрана окружающей среды Приморского края» выполнит поставленную задачу.

---

1. Моисеев, Н. Экология в современном мире / Н. Моисеев // Наука и жизнь. [Электронный ресурс]. URL: [studmed.ru/moiseev-nn-ekologiya-](http://studmed.ru/moiseev-nn-ekologiya-).

2. Послание Президента к федеральному собранию. 1 мая 2018года.

3. КиберЛенинка [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ozero-baykal-v-prirodoohrannoou-paradigme> (дата обращения: 10.03.2019).

4. Бурко, Р.А. Экологические проблемы современного общества и их пути решения / Р.А. Бурко, Т.В. Терёшина // Молодой ученый. 2013. №11. С. 237-238. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/58/8206/> (дата обращения: 10.03.2019).

5. ECOPORTAL // Природа Приморского края [Электронный ресурс]. URL: <https://ecoportal.info/priroda-primorskogo-kraja/> (дата обращения: 10.03.2019).

6. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 10.03.2019).

7. Официальный сайт Администрации Приморского края и органов исполнительной власти Приморского края // Действующая редакция государственной программы Приморского края «Охрана окружающей среды Приморского края» на 2013-2021 годы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/environment/otchet-o-realizatsii-gosprogrammy-okhrana-okruzhayushchey-sredy-v-primorskom-krae-za-2013-god/index.php> (дата обращения: 11.03.2019).

## НЕКОТОРЫЕ ТРЕБОВАНИЙ К СОВРЕМЕННЫМ МОТОРНЫМ МАСЛАМ

**А.А. Копанцев**, бакалавр 4 курса, Кафедра транспортных процессов, сервиса и дизайна

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в г. Артеме, г. Артем, Россия

**Ю.В. Соломахин**, канд. техн. наук, доцент

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
Россия. Владивосток

Для современного развития автомобилестроения актуальной является технологии изготовления качественного моторного масла. Внедрение этих технологий в производство позволило снизить затраты на изготовление, повысить экономию сырья и качество изготовления, снизить конечную стоимость выпущенного продукта, а значит увеличить его привлекательность на потребительском рынке.

**Ключевые слова и словосочетания:** автомобилестроение, моторное масло, качество изготовления, мощность, двигатель, ресурс.

### SOME REQUIREMENTS FOR MODERN MOTOR OILS

For the modern development of the automotive industry is relevant technology for the manufacture of high-quality engine oil. Introduction of these technologies in production allowed to reduce production costs, to increase economy of raw materials and quality of production, to reduce final cost of the let-out product, so to increase its appeal in the consumer market

**Keywords:** automotive industry, engine oil, manufacturing quality, power, engine, resource.

Моторные масла используют систему рейтингов, разработанную Обществом инженеров автомобильной промышленности (SAE), для классификации масла по вязкости. Вязкость – это сопротивление жидкости течению. Жидкости, которые являются жидкими (например, вода), имеют низкую вязкость, а жидкости, которые являются толстыми (как мед), имеют высокую вязкость. Моторное масло также изменяется при измерении вязкости при нагревании или охлаждении. SAE классы вязкости.

Моторные масла универсальной вязкости способны работать в широком диапазоне температур. Для масла с классом вязкости SAE 0W-20 «0» – это показатель вязкости при низких температурах («W» означает «зима»), а «20» – это показатель вязкости при высоких температурах. Всесезонное моторное масло с вязкостью хорошо течет при низких температурах, но при этом защищает двигатель при высоких температурах. На рис. 1 представлена классификация по SAE.

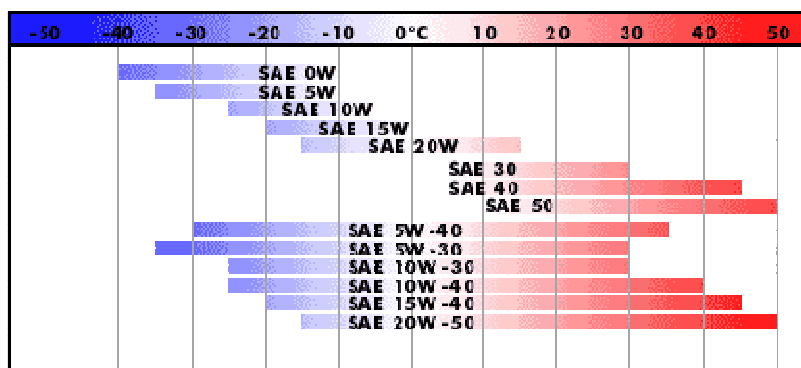


Рис. 1. Классификация по SAE

Для сравнения, SAE 5W-30 и SAE 0W-30 будут течь лучше при более низких температурах, чем SAE 10W-30, при этом обеспечивая защиту при более высоких температурах.

Вязкость означает сопротивление жидкости течению. В моторном масле оно оценивается в ноль градусов по Фаренгейту (представлено числом, предшествующим "W" [для зимы]) и в 212 градусах (представлено вторым числом в обозначении вязкости). Моторное масло разжижается при нагревании и сгущается при охлаждении. Таким образом, с подходящими присадками, которые помогают ему сопротивляться чрезмерному истончению, масло может быть рассчитано на одну вязкость в холодном состоянии, а в другом – в горячем. Чем более он устойчив к истончению, тем выше второе число (10W-40 против 10W-30, например), и это хорошо. В пределах разумного, более толстое масло, как правило, лучше герметизируется и обеспечивает лучшую смазочную пленку между подвижными частями.

На низкотемпературном конце масло должно быть устойчивым к загущению, чтобы оно легче проходило ко всем движущимся частям вашего двигателя. Также, если масло слишком густое, двигателю требуется больше энергии для вращения коленчатого вала, который частично погружен в масляную ванну.

Чрезмерная толщина может затруднить запуск двигателя, что снижает экономию топлива. Как правило, для зимнего использования рекомендуется масло мощностью 5 Вт. Тем не менее, синтетические масла могут быть сформулированы так, чтобы они еще легче текли в холодном состоянии, поэтому они могут пройти испытания, которые соответствуют 0W.

Когда двигатель работает, масло нагревается. Второе число в рейтинге вязкости – например, «40» в 10W-40 – говорит о том, что при высоких температурах масло будет гуще, чем масло с более низким вторым числом – например, «30» в 10W-30. Что действительно важно, так это то, что вы используете вязкость масла, которую рекомендует руководство вашего автомобиля.

В отличие от антифриза, 95 процентов которого состоит из одного основного химического вещества (обычно этиленгликоля), моторное масло нефтяного типа содержит смесь нескольких различных типов базового масла, некоторые из которых дороже других. Нефтяные компании обычно выбирают из пяти групп, каждая из которых производится по-разному и с различной вязкостью. Более дорогие группы подвергаются более высокой обработке, в некоторых случаях с помощью методов, которые производят смазку, которую можно классифицировать как синтетическую. Так называемая полная синтетика содержит химические вещества, которые могут быть получены из нефти, но они настолько изменены, что их больше не считают природными маслами. Наша обычная смесь содержала 10 процентов полиальфаолефинов (ПАО), тип химического вещества, который часто является основным ингредиентом в полном синтетическом продукте.

Пакет базового масла в любом масле составляет от 70 до 95 процентов смеси; остальное состоит из добавок. Означает ли это, что масло с 70% базовых масел лучше, чем масло с 95%? Нет, потому что некоторые из базовых масел имеют природные характеристики или те, которые вытекают из их обработки, что уменьшает или устраняет необходимость в добавках. И хотя некоторые присадки вносят важный вклад в смазку, сами по себе они не обязательно обладают высокой смазывающей способностью.

Для поддержания долговечности и трудоспособность двигателя, обеспечения технически исправного состояния деталей двигателя нужно своевременно и регулярно производить замену масла в двигателе и масляного фильтра. Моторное масло способствует охране рабочих поверхностей деталей двигателя от коррозии (образованию защитной плёнки), охлаждению сопрягаемых поверхностей деталей в последствии этого деяния нагрузок и как результат снижение мощи трения, обеспечению чистки деталей от загрязняющих частиц, продуктов износа и нагара.

Для выполнения заданных функций двигателя требуется применять качественное масло, рекомендованное заводом-изготовителем для конкретной марки автомобиля в зависимости от климатической зоны эксплуатации автомобиля.

При использовании масла, срок годности которого истек, двигатель подвергается негативному воздействию добавок, которые не отвечают заданным функциям. Как правило, срок годности масла – 5 лет. Исчисление срока годности начинается с момента открытия упаковки. Срок годности моторного масла регулируется нормативной документацией завода-изготовителя, а также ГОСТ.

API Lubricants Group сама формулирует спецификации для отдельной категории качества моторного масла, которая будет описано в категории производительности API S на основе отклонений / исключений из спецификаций.

Кодекс практики (ACC Code) требует предварительной регистрации всех испытаний двигателя вместе с критериями для регулирования результатов от множественных испытаний на образовании масла для того чтобы улучшить измерение представления о масле. Код ACC в настоящее время включает только определенные испытания двигателя. Для моторных масел, использующих сервис API S и C.

В настоящее время категории служб API, которые могут быть включены в символ службы API, являются SN, SM, SL, SJ, SH (если им предшествует категория C), CH-4, CI-4 и CJ-4. На рисунке 2 представлен символ API.

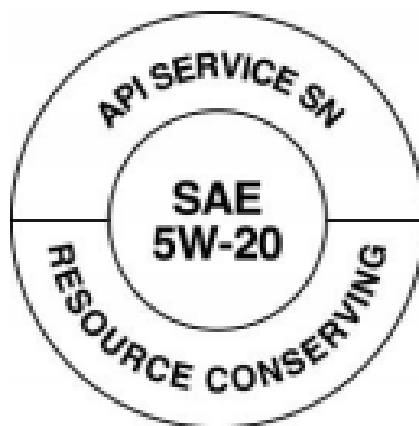


Рис. 2. Символ обслуживания API

Масла, отвечающие требованиям лицензирования API, CI-4 также разрешено отображать CH-4 в Символе службы API. Масла, соответствующие по API CJ-4 лицензионными требованиями являются также разрешено отображать CI-4 с CI-4 PLUS, CI-4 и CH4 в Символе службы API. Масла SAE 0W-16 и 5W-16 может быть лицензирован только как API SN.

На рисунке 3 представлена классификация масел по API.



Рис. 3. Классификация масел по API

Для масел, которые сформулированы для применений дизельных двигателей встречаются категории C и S.

Категория C должна быть поставлена на первое место, чтобы потребитель мог признать, что масло в первую очередь является дизельным моторным маслом, но также соответствует требованиям категории C.

Уровень и технологии производства современных двигателей настолько высок, что допускает использования даже масел сомнительного качества. Скажется это только на ресурсе двигателей, который достаточно высок при частой замене таких некачественных продуктов.

- 
1. Синельников, А.Ф. Автомобильные масла: краткий справочник / А.Ф. Синельников, В.И. Балабанов. – М.:ООО «Книжное издательство «За рулем»,2005.
  2. Школьников, В.М. Топлива, смазочные материалы, технические жидкости. Ассортимент и применение / В.М. Школьников. – М: «Химия», 1989.
  3. Технология переработки нефти и газа. В 2-х частях. С. 1. Первичная переработка нефти / под ред. О.Ф. Глаголевой, В.М. Капустина. – М.: Химия, 2005.
  4. Балтенас, Р. Моторные масла. Производство. Свойства. Состав. Применение / Р. Балтенас, А.С. Сафонов, А.И. Ушаков, В. Шергалис. – М.-СПб., 2000.
  5. Балтенас, Р. Трансмиссионные масла. Пластичные смазки. Состав. Свойства. Классификация. Применение / Р. Балтенас, А.С. Сафонов, А.И. Ушаков, В. Шергалис. – СПб., 2001.
  6. Башкирцев, В.И. Ремонт автомобилей полимерными материалами / В.И. Башкирцев. – М., 2000.
  7. Башкирцев, В.Л. Азбука склеивания и герметизации при ремонте автомобилей / В.Л. Башкирцев, С.Н. Гладких. – М., 2007.
  8. Гнатченко, И.И. Автомобильные масла, смазки, присадки.: справочник автомобилиста / И.И. Гнатченко, В.А. Бородин, В.Р. Репников. – СПб., М., 2000.
  9. Кириченко, Н.Б. Автомобильные эксплуатационные материалы / Н.Б. Кириченко. – М., 2003.

## **ФИНАНСОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ОСНОВНЫМИ ФОНДАМИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И ИСТОЧНИКАМИ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ**

**Л.В. Королева**, бакалавр 4 курса, кафедра экономики, управления и информационных технологий  
**Т.И. Забелина**, ст. преп., научный руководитель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Условием успешного управления сельскохозяйственными организациями является управление основными фондами и источниками их формирования. Основные фонды участвуют в производственном процессе длительное время, обслуживают большое число производственных циклов и, постепенно изнашиваясь, частями переносят свою стоимость на изготавливаемую продукцию, сохраняя при этом натуральную форму. Эта особенность основных фондов делает необходимым их максимально эффективное использование.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *основные фонды, обеспеченность, движение, эффективность использования, источники формирования, управление, совершенствование.*

## **FINANCIAL MANAGEMENT OF FIXED ASSETS OF THE AGRICULTURAL ENTERPRISE AND SOURCES OF THEIR FORMATION**

*A prerequisite for successful management of agricultural organizations is the management of fixed assets and the sources of their formation. Fixed assets are involved in the production process for a long time, serve a large number of production cycles and, gradually wearing out, transfer parts of their value to manufactured products, while maintaining a natural form. This feature of fixed assets makes it necessary to use them as efficiently as possible.*

**Keywords:** *fixed assets, security, movement, efficiency of use, sources of formation, management, improvement.*

Основные фонды непосредственно участвуют в производственном процессе или создают условия для его нормального осуществления, а также составляют материально-техническую базу предприятия. Рыночная экономика ориентирует сельскохозяйственные предприятия на эффективное использование основных фондов, что позволяет обеспечить нормальную хозяйственную деятельность предприятий. Цель исследования – проанализировать и разработать предложения по совершенствованию управления основными фондами и источниками их формирования сельскохозяйственного предприятия.

Управление основными фондами и повышение их эффективности является одним из важных направлений финансовой политики организации, так как основные фонды представляют собой средства труда, участвующие в процессе производства длительное время и сохраняющие при этом свою натуральную форму. Стоимость их переносится на готовую продукцию (работы, услуги) частями, по мере утраты потребительской стоимости (в форме амортизационных отчислений) [2].

Высокая экономическая эффективность использования основных фондов проявляется, в первую очередь, в увеличении объемов производства (продаж), экономии труда и, как следствие, повышении доходности предприятия в целом.

Политика управления основными фондами представляет собой часть общей финансовой стратегии предприятия, заключающейся в финансовом обеспечении своевременного их обновления и высокой эффективности использования [3].

Основными элементами, формирующими эту систему, являются процессы, связанные с созданием, восстановлением или приобретением основных фондов. Одним из существенных

элементов рассматриваемой системы мероприятий является определение стоимости создаваемых или приобретаемых предприятием активов.

Источниками финансирования основных фондов могут выступать как собственные, так и заемные и привлеченные средства. Важнейшим собственным источником финансирования воспроизводства основных фондов являются амортизационные отчисления [1].

Все мероприятия, которые формируют политику управления основными фондами предприятия, должны быть направлены на достижение основной цели корпоративной финансовой политики – увеличение рыночной стоимости.

ООО «Компания «Армада» – российско-китайский агропромышленный комплекс, один из крупнейших сельхозпроизводителей Приморского края.

Анализ системы управления основными фондами и источниками их формирования в ООО «Компания «Армада» в целом дал удовлетворительные результаты.

Структура и динамика основных фондов ООО «Компания «Армада» в 2016-2018 гг. представлены в табл. 1.

Таблица 1

**Структура и динамика основных фондов в ООО «Компания «Армада» в 2016–2018 гг.**

Виды основных фондов	2016 г.		2017 г.		2018 г.		Изменение в %	
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Здания, сооружения и передаточные устройства	921154	61,97	1349891	65,49	1323701	65,15	46,54	-1,94
Машины и оборудование	466383	31,38	595908	28,91	602942	29,68	27,77	1,18
Транспортные средства	77140	5,19	87008	4,22	86769	4,27	12,79	-0,27
Рабочий скот	-	-	210	0,01	210	0,01	-	-
Продуктивный скот	19701	1,33	26245	1,27	15972	0,79	33,22	-39,14
Другие виды основных средств	201	0,01	201	0,01	201	0,01	-	-
Земельные участки	1770	0,12	1837	0,09	1837	0,09	3,79	-
Итого	1486349	100	2061300	100	2031632	100	38,68	-1,44

Как видно из таблицы 1, обеспеченность предприятия основными фондами за 2016-2018 гг. снизилась на 1,44%. Снижение первоначальной стоимости основных фондов наблюдается по зданиям, сооружениям и передаточным устройствам на 1,94%, транспортным средствам на 0,27%, продуктивному скоту на 39,14%. Стоимость рабочего скота, других видов основных средств и земельных участков не изменялась. Рост первоначальной стоимости произошел только по машинам и оборудованию на 1,18%.

В структуре основных фондов ООО «Компания «Армада» наибольший удельный вес занимают здания, сооружения и передаточные устройства и машины и оборудование, что объясняется спецификой деятельности хозяйства – сельскохозяйственное производство. В 2018 г. их удельный вес составил соответственно 65,15% и 29,68%.

Ведущей отраслью ООО «Компания «Армада» является растениеводство, поэтому в структуре основных фондов хозяйства преобладают различные машины и оборудование, необходимые для посева, обработки и сбора сельскохозяйственных культур. Хозяйство обновляет машины и оборудование каждый год.

Данные о наличии, износе и движении основных фондов служат основным источником информации для оценки производственного потенциала предприятия.

Результаты анализа движения и состояния основных фондов ООО «Компания «Армада» в 2016–2018 гг. представлены в табл. 2.

Таблица 2

**Движение и состояние основных фондов в ООО «Компания «Армада» в 2016–2018 гг.**

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Изменение +/-	
				2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Стоимость основных фондов на начало года, тыс. руб.	643691	1485349	2061300	841658	575951
Стоимость основных фондов на конец года, тыс. руб.	1486349	2061300	2031632	574951	-29668
Стоимость поступивших основных фондов, тыс. руб.	864279	583895	35146	-280384	-548749
Стоимость выбывших основных фондов, тыс. руб.	21621	8944	64814	-12677	55870
Сумма прироста основных фондов, тыс. руб.	842658	574951	-29668	-267707	-604619
Сумма амортизации, тыс. руб.	215214	366281	514327	151067	148046
Остаточная стоимость основных фондов, тыс. руб.	1271135	1695019	1517305	423884	-177714
Коэффициент поступления основных фондов	0,58	0,28	0,02	-0,3	-0,26
Коэффициент выбытия основных фондов	0,03	0,01	0,03	-0,02	0,02
Коэффициент прироста основных фондов	1,31	0,39	-0,01	-0,92	-0,4
Коэффициент износа основных фондов	0,17	0,22	0,34	0,05	0,12
Коэффициент годности основных фондов	0,83	0,78	0,66	-0,05	-0,12

На основании рассчитанных показателей наличия и использования основных фондов в ООО «Компания «Армада» сделан вывод об удовлетворительном использовании основных фондов в организации. За 2016–2018 гг. предприятие заметно обновило свою материально-техническую базу. Основные фонды предприятия изношены незначительно – всего на 34% в 2018 г. Однако за 2017–2018 гг. изношенность основных фондов предприятия увеличилась на 12%, что оценивается отрицательно.

В таблице 3 представлен состав, структура и динамика источников формирования имущества ООО «Компания «Армада» в 2016–2018 гг.

Таблица 3

**Анализ состава, структуры и динамики источников формирования имущества ООО «Компания «Армада» в 2016–2018 гг.**

Наименование источников	Абсолютная величина, тыс. руб.			Удельный вес, %			Изменение в % (раз)	
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2016	2017	2018	2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Капитал и резервы	1345538	1013840	660245	47,57	31,91	21,21	-24,65	-34,88
- уставный капитал	20	20	20	-	-	-	-	-
- переоценка внеоборотных активов	263284	263284	263284	9,31	8,29	8,46	-	-
- резервный капитал	-	-	3782	-	-	0,12	-	-
- нераспределенная прибыль	1082234	750536	393159	38,26	23,63	12,63	-30,65	-47,62
Долгосрочные обязательства	1012889	1790090	1978691	35,81	56,35	63,57	76,73	10,54
- займы и кредиты	1012889	1780090	1978691	35,81	56,04	63,57	75,74	11,16



Наименование источников	Абсолютная величина, тыс. руб.			Удельный вес, %			Изменение в % (раз)	
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2016	2017	2018	2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Краткосрочные обязательства	470225	372815	473630	16,62	11,74	15,22	-20,72	27,04
- займы и кредиты	188208	88588	254899	6,65	2,79	8,19	-52,93	В 2,9 раза
- кредиторская задолженность	282018	276826	213396	9,97	8,71	6,86	-1,84	-22,91
- оценочные обязательства	-	7401	5335	-	0,23	0,17	-	-27,92
Итого источников	2828652	3176745	3112566	100,00	100,00	100,00	12,31	-2,02

По данным таблицы 3 видно, что основным источником финансирования основных фондов ООО «Компания «Армада» являются долгосрочные и краткосрочные заемные средства.

Обеспеченность и эффективность использования основных фондов отражена в табл. 4.

Таблица 4

**Обеспеченность и эффективность использования основных фондов ООО «Компания «Армада» в 2016–2018 гг.**

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Изменение в % (размах)	
				2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Среднегодовая стоимость основных фондов, тыс. руб.	1065020	1773824,5	2046466	66,55	15,37
Выручка, тыс. руб.	1109880	1243288	634386	12,02	-48,98
Площадь сельскохозяйственных угодий, га	38833	37589	25920	-3,20	-31,04
Среднегодовое количество работников, чел.	456	438	302	-3,95	-31,05
Прибыль (убыток) до налогообложения, тыс. руб.	401795	-216678	-349127	-153,93	61,13
Фондообеспеченность, тыс. руб. на 1 га	27,43	47,19	78,95	72,04	67,30
Фондовооружённость, тыс. руб./чел.	2335,57	4049,83	6776,38	73,40	67,33
Фондоотдача, руб.	1,04	0,7	0,31	-32,69	-55,71
Фондоёмкость, руб.	0,96	1,43	3,23	48,96	В 2,3 раза
Фондорентабельность (фондоубыточность), %	37,73	-12,22	-17,06	-	-

Как видно из таблицы 4, эффективность использования основных фондов в 2016–2018 гг. заметно снизилась, о чем свидетельствует отрицательная динамика по показателю фондоотдачи, который снизился в 2018 г. по сравнению с 2016 г. на 32,69 руб. или 55,71%.

В целом можно заключить, что особенности управления основными фондами в ООО «Компания «Армада» обусловлены спецификой сельскохозяйственного производства.

Среди основных проблем в управлении основными фондами в ООО «Компания «Армада» можно обозначить следующие:

- увеличение изношенности основных фондов хозяйства;
- снижение темпов обновления основных фондов;
- сокращение собственных источников финансирования обновления основных фондов и увеличение заемных;
- снижение эффективности использования основных фондов.

В целях совершенствования управления основными фондами и источниками их формирования в ООО «Компания «Армада» было рекомендовано высаживать кукурузу по ресур-

соберегающей технологии сеялкой ССВ-3,5 подпочвенно-разбросного посева. Это способствует повышению урожайности кукурузы, снижению ее производственной себестоимости и росту рентабельности производства, а также улучшению показателей эффективности использования основных фондов, поэтому является экономически целесообразным.

Показатели экономической эффективности мероприятия по посадке кукурузы по ресурсосберегающей технологии в ООО «Компания «Армада» показаны в табл. 5.

Таблица 5

**Показатели экономической эффективности мероприятия по посадке кукурузы по ресурсосберегающей технологии в ООО «Компания «Армада»**

Показатели	2018 г.	Проект	Темп прироста, %
Площадь, га	3487	3487	-
Урожайность, ц/га	49,96	61,45	23,0
Валовая продукция (после очистки и сушки), ц	174216	214286	23,0
Сумма затрат, тыс. руб.	136223	122791	-9,86
в том числе расход семян	15217	12630	-17,0
затраты на оплату труда	16016	10410	-35,0
расход ГСМ	14968	9729	-35,0
прочие затраты	90022	90022	-
Производственная себестоимость 1ц, руб.	781,92	573,02	-26,72
Цена 1 ц, руб.	1024,03	1024,03	-
Прибыль от продажи 1 ц, руб.	242,11	451,01	86,28
Рентабельность производства, %	30,96	78,71	x

По предварительным расчетам урожайность кукурузы в ООО «Компания «Армада» при реализации данного мероприятия повысится на 23% и составит 214286 центнеров (то есть 61,45 центнера с одного га площади земли). Производственная себестоимость одного центнера зерновых снизится на 26,72% и составит 573,02 руб. против уровня 2018 г. в 781,92 руб. Прибыль от продажи 1 ц составит 451,01 руб. против уровня 2018 г. в 242,11 руб. В этой связи уровень рентабельности производства возрастет на 47,75 процентных пункта.

Основные показатели деятельности ООО «Компания «Армада» до и после внедрения предложенного мероприятия показаны в табл. 6.

Таблица 6

**Основные показатели деятельности ООО «Компания «Армада» до и после внедрения предложенного мероприятия**

Показатели	2018 г.	Проект	Изменения 2018 г. с учетом предложенного мероприятия	
			абс., +/-	отн., %
Выручка, тыс. руб.	634386	684249	49863	7,86
Полная себестоимость продаж, тыс. руб.	447058	434985	-12073	-2,70
Прибыль от продажи, тыс. руб.	187328	249264	61936	33,06
Рентабельность производства, %	41,90	57,30	15,4	-
Среднегодовая стоимость основных фондов сельскохозяйственного назначения, тыс. руб.	2046466	2047416	950	0,05
Площадь сельскохозяйственных угодий, га	25920	25920	-	-

Показатели	2018 г.	Проект	Изменения 2018 г. с учетом предложенного мероприятия	
			абс., +/-	отн., %
Среднегодовое количество работников, занятых в сельскохозяйственном производстве, чел.	302	302	-	-
Фондообеспеченность, тыс. руб. на 1 га	78,95	78,99	0,04	0,05
Фондовооружённость, тыс. руб./чел.	6776,38	6779,52	3,14	0,05
Фондоотдача, руб.	0,31	0,33	0,02	6,45
Фондоемкость, руб.	3,23	2,99	-0,24	-7,43

Как видно из таблицы 6, выручка хозяйства при внедрении предложенного мероприятия возрастет на 7,86% в связи с увеличением урожайности кукурузы. Полная себестоимость продаж сократится за счет экономии расхода семян, ГСМ, трудозатрат и увеличении суммы амортизационных отчислений по сеялкам на 2,7%. В связи с этим прибыль от продажи возрастет на 33,06%, а рентабельность производства увеличится на 15,4 процентных пункта.

Среднегодовая стоимость основных фондов после реализации предложенного мероприятия составит 2047416 тыс. руб. за счет приобретения двух новых сеялок, то есть увеличится на 0,05%.

Фондоотдача возрастет на 6,45%, а фондоемкость соответственно снизится на 7,43%, что свидетельствует о повышении эффективности использования основных фондов.

Для реализации данного мероприятия ООО «Компания «Армада» потребуются приобрести две сеялки-культиватора ССВ-3,5, наиболее подходящих для подпочвенно-разбросного посева зерновых.

Данное оборудование было рекомендовано приобрести в лизинг. Лизинговый взнос за первый год равен 420,7 тыс. руб., это на много меньше, чем при покупке данного оборудования, стоимость которого составляет 1 млн руб.

В таблице 7 показаны лизинговые платежи за сеялки-культиваторы ССВ-3,5, приведенные к текущей стоимости.

Таблица 7

## Приведение лизинговых платежей к текущей стоимости

В тысячах рублей

Показатель	1-ый год	2-ой год	3-ий год	4-ый год	5-ый год	6-ой год	7-ой год	8-ой год	9-ый год	10-ый год	Всего
Лизинговые платежи	420,7	388,8	357	325,1	293,2	261,4	229,5	197,7	165,8	133,9	2773
Коэффициент дисконтирования при ставке дисконта 13%	0,884...	0,783...	0,693...	0,613...	0,543...	0,480...	0,425...	0,376...	0,332...	0,294...	x
Дисконтированные лизинговые платежи	372,3	304,5	247,4	199,4	159,1	125,6	97,6	74,4	55,1	39,4	1674,8
То же с нарастающим итогом	-372,3	-67,8	179,6	379,0	538,1	663,7	761,3	835,7	890,8	930,2	x

Как видно из таблицы 8, общая сумма лизинговых платежей за 10 лет составит 2773 тыс. руб., что в 2,8 раза выше первоначальной стоимости сеялок. Однако текущая стоимость лизинговых платежей за 10 лет составит 1674,8 тыс. руб., что всего на 67,48% выше первоначальной стоимости сеялок.

Обобщая полученные результаты, можно резюмировать, что в результате реализации данного мероприятия:

- повысится урожайность кукурузы и снизится ее производственная себестоимость;
- увеличатся выручка, прибыль от продажи и рентабельность производства хозяйства;
- возрастет фондоотдача и снизится фондоемкость производства.

Таким образом, полученные результаты свидетельствуют о совершенствовании управления основными фондами и источниками их формирования в ООО «Компания «Армада» и подтверждают целесообразность и экономическую обоснованность предлагаемого мероприятия.

---

1 Агошкова, Н.Н. Проблемы формирования и учета собственных источников воспроизводства основных средств в сельскохозяйственных организациях / Н.Н. Агошкова // Вестник Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования Московский государственный агроинженерный университет им. В.П. Горячкина. 2019. № 7 (38). С. 92–94.

2 Красова, О.С. Основные средства организации: практическое руководство / О.С. Красова, Т.Ю. Сергеева. – М.: МФПА, 2018. – 158 с.

3 Стычинский, В.В. Политика управления основными средствами промышленного предприятия / В.В. Стычинский // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2018. № 14. С. 193–200.

## РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИМОРСКОГО КРАЯ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**Д.А. Мелкова**, бакалавр

**Л.С. Самохина**, ст. преп. кафедры транспортных процессов, сервиса и дизайна

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
в г. Артеме, г. Артем, Россия

*В статье рассмотрены вопросы инфраструктуры гражданской авиации, в том числе и региональной авиации, как фактора социально-экономического развития края. Современное развитие экономики региона немыслимо без инфраструктурной составляющей, в том числе соответствующей духу времени авиационной инфраструктуры. В свою очередь, последняя должна опираться на научно-обоснованные прогностические показатели и характеристики регионального рынка авиатранспортных перевозок.*

## REGIONAL AVIATION INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PRIMORSKY KRAI: STATE AND PROSPECTS

*The article considers the issues of civil aviation infrastructure, including regional aviation, as a factor in the socio-economic development of the region. The modern development of the region's economy is unthinkable without an infrastructural component, including one corresponding to the spirit of the times of the aviation infrastructure. In turn, the latter should be based on scientifically grounded prognostic indicators and characteristics of the regional market for air transport.*

Одним из инструментов развития территорий является успешное развитие транспортной системы как отдельных регионов, так и страны в целом. Эффективная имиджевая политика региона позволяет ему успешно реализовывать многие цели, направленные на развитие региона как такового: привлечение инвестиций, расширение рынков сбыта региональной продукции, выход на международный рынок, распределение средств федерального бюджета и др. В связи с этим исследование путей формирования позитивного территориального имиджа представляется нам весьма актуальным.

Формирование в России эффективной аэродромной инфраструктуры – важнейшее стратегическое направление развития транспортной системы страны.

Согласно ФЗ от 08.01.1998 N 10-ФЗ, глава 1, статья 1 (изменена с 14.08.2018) «О государственном регулировании развития авиации», инфраструктура воздушного транспорта представляет собой «аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника» [1].

По мнению Пшеницына В.А., заместителя генерального директора по организации перевозок и наземному обеспечению S7 Airlines при рассмотрении инфраструктуры гражданской авиации необходимо сделать акцент на наземное и аэропортовое обслуживание. «Данная область включает в себя целый ряд важнейших элементов, таких, например, как аэродромная инфраструктура, аэровокзальные и топливозаправочные комплексы, грузовые терминалы, оснащенность обслуживающих компаний спецтранспортом и персоналом, подъездная инфраструктура, в том числе вопросы транспортировки керосина» [2].

Элементы инфраструктуры гражданской авиации изображены на рис. 1.

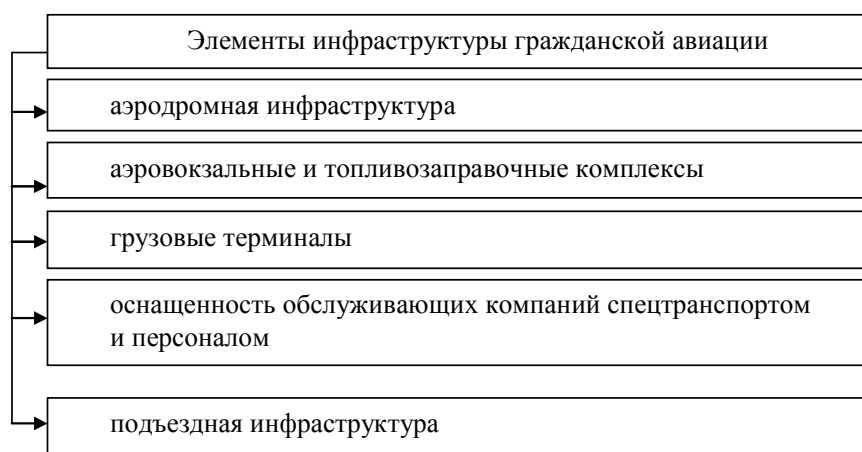


Рис. 1. Элементы инфраструктуры гражданской авиации (по Пшеницыну В.А.)

Одним из элементов инфраструктуры гражданской авиации является аэродромная инфраструктура.

В 1991 году аэропортовая и аэродромная сеть России насчитывала 1450 объектов, за 28 лет их количество уменьшилось примерно в 6 раз, что составило 227 аэропортов и аэродромов. Сокращение количества действующих объектов авиационной инфраструктуры происходит преимущественно за счет уменьшения объектов регионального уровня, переводимых в ранг посадочных площадок. Количество аэропортов в России с 1991 по 2018 гг. представлены на рис. 2.

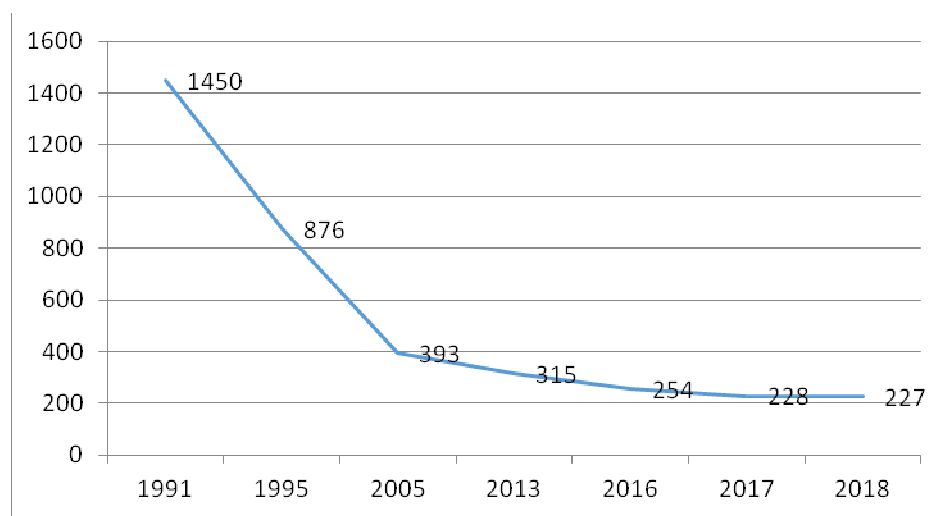


Рис. 2. Количество аэропортов в России (с 1991 по 2018 гг.)

Президент России Владимир Путин в августе 2017 года подписал целый перечень поручений правительству, связанных с развитием малой авиации на Дальнем Востоке. В регионе планируется реконструировать аэропорты, повышать квалификацию летного состава и пополнять и обновлять парк воздушных судов. В истории новой России такой документ подписан впервые, считают эксперты. В своем выступлении в ходе «Прямой линии» В.В. Путин подчеркнул: «К сожалению, у нас в девяностых, начале двухтысячных эта сеть развалилась полностью. Мы на протяжении нескольких лет работаем над тем, чтобы все это восстановить, поставить на совершенно новую базу. Но для Дальнего Востока, для Восточной Сибири, а там эти проблемы наиболее остро ощущаются, расстояние большие, а население не такое, чтобы загружать крупные лайнеры, поэтому экономика перелетов межрегиональных очень тяжелая, слабая, приходится все дотировать» [3].

Беспокоит то, что процесс закрытия авиагазаваней в стране, особенно на Крайнем Севере, продолжается. А значит, продолжается уменьшение объёма внутренних воздушных перевозок в стране, это ведёт к разрыву сообщения в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке.

По нехитрым подсчетам выходит, что примерно 20 миллионов жителей, которые составляют седьмую часть населения России, лишены возможности нормального перемещения по стране [6].

В одобренной правительством стратегии Российской Федерации на период до 2030 года стоит задача создания единого транспортного пространства, в котором предлагаются высококачественные конкурентоспособные услуги по перевозке пассажиров. Однако решение этой задачи в сфере воздушного транспорта вызывает большие сомнения. «Опустынивание» аэродромной и аэропортовой сети в течение 28 лет привело к огромному нарушению баланса общественных и государственных интересов в области авиаперевозок. Так, в минувшем году они всего лишь достигли уровня 1991 года (88,5 миллиона пассажиров). В большей степени угасанию экономики наземной аэродромной сети способствует недоступность действенной системы законов и правил, регулирующих деятельность аэропортов и аэродромов. Без неё экономика авиагаваней просто напросто разрушается, а бизнес-авиация находится в режиме выживания [6].

Экономическая среда рынка аэродромных и аэропортовых услуг очень сложна и специфична. Закон должен оказывать правовую поддержку малому и среднему бизнесу и содействовать инвестициям, двери для которых в действующем законодательстве закрыты. Особое значение для экономического регулирования имеют вопросы статуса федерального, регионального и местного имущества аэродромов и аэропортов, кто вправе владеть и распоряжаться им по закону. В данный момент и этот вопрос внятно и ясно в действующем законодательстве не решён. Умалчивается и о неавиационной коммерческой деятельности, а это сильное экономическое подспорье для экономики аэропортов. Будь в законодательстве надлежащие опоры, аэропорты имели бы возможность значительно повысить экономическую эффективность. Ни слова нигде не говорится о приватизации аэропортов, условиях концессии и других способах привлечения частного бизнеса в большие, средние и малые аэропорты. Важно не скрывать эти проблемы, а широко и предметно их обсуждать. Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации открыта для этого. подобный закон должен, в конце концов, встать на защиту национальных интересов государства и её граждан, быть камертоном настройки законов и правил об аэропортах и аэродромах и основой системы законодательства, регулирующей наземную долю российского воздушного транспорта.

В целях модернизации отрасли уже приняты следующие документы: «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р в части гражданской авиации, подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848, «Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 года», в которых отражены мероприятия и основные показатели развития отрасли. В ФЦП заложены инвестиции в развитие инфраструктуры гражданской авиации в размере 1,2 трлн. руб., включая внебюджетные средства [5].

В период 2016-2030 гг. учитывается развитие инфраструктуры аэропортов, не вошедших в состав опорной сети, и поддержание в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети. Это позволит увеличить долю населения, проживающего в зоне транспортной доступности до 100 км от ближайшего аэропорта. Предусматривается дальнейшее развитие инфраструктуры аэронавигационной системы России путем строительства новых и реконструкции действующих объектов. необходимой задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта – наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов воздушных судов, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов и неавиационного бизнеса в аэропортах.[5]

Прогрессивное развитие экономики региона невообразимо без инфраструктурной составляющей, в том числе соответствующей духу времени авиационной инфраструктуры. В свою очередь, последняя должна опираться на научно-обоснованные прогнозные характеристики и свойства регионального рынка авиатранспортных перевозок.[7]

Краевое государственное унитарное авиационное предприятие «Пластун-Авиа» (в дальнейшем именуемое Предприятие), зарегистрировано в 1996 году, основано на праве хозяйственного ведения, и создано в целях осуществления содержания, развития и организации

эксплуатации аэродромов, посадочных площадок, а также осуществления комплекса мероприятий, реализуемых в целях удовлетворения потребности населения в пассажирских перевозках воздушным транспортом на территории Приморского края.

20 декабря 2010 года Предприятие было реорганизовано в форме присоединения к нему КГУАП «Аэропорт», имеющего на момент присоединения все признаки банкротства и несоответствие объектов требованиям Федеральных Авиационных Правил (в дальнейшем ФАП) и иного законодательства на воздушном транспорте.

На 1988 год по Приморскому краю насчитывалось 29 аэропортов и взлетно-посадочных площадок. К концу 20 века авиационная инфраструктура края полностью прекратила свою работу. КГУАП «Пластун-Авиа» начало реконструкцию авиационной инфраструктуры края с 2014 года.

На 1 января 2019 года в состав Предприятия входят: посадочные площадки «Пластун», «Терней», «Амгу», «Максимовка», «Усть-Соболевка», «Светлая», «Единка», «Самарга», «Агзу», «Кавалерово», «Дальнегорск», «Дальнереченск», «Преображение», «Восток» расположенные на территории Приморского края, согласно географическому наименованию населенных пунктов.

В целях соответствия посадочных площадок Предприятия требованиям Федеральных авиационных правил (далее – ФАП) необходимы значительные финансовые средства на приобретение необходимого оборудования, реконструкцию, ремонт и строительство объектов.

В 2018 году на Предприятии планомерно проводились мероприятия по улучшению качества оказываемых услуг. Производилось постепенное обновление материально-технической базы, с целью:

- поддержания объектов в исправном состоянии;
- организации рабочих мест сотрудников предприятия;
- организации безопасности и комфортных условий для пассажиров;
- приведения оборудования и приборов в соответствие с требованием ФАП, надзорных органов и сертификационными требованиями.

Для оснащения персонала посадочных площадок средствами индивидуальной защиты закуплена летняя и зимняя спецодежда, газодымозащитные комплекты. Произведена частичная замена устаревшего радио и метеооборудования.

В 2018 году на Предприятии в целях выполнения обязательных требований ФАП, а также требований надзорных органов, проведены следующие мероприятия:

На посадочной площадке «Кавалерово»:

- проведен ремонт линии теплотрассы и водопровода;
- устройство водоотведения от ангара для вертолетов;
- устройство дренажной системы;
- проведены работы по зачистке резервуаров пункта заправки ВС;
- произведена замена фильтроэлементов склада ГСМ;
- введен в эксплуатацию новый пункт выдачи и фильтрации ТС-1 для воздушных судов;
- прилегающая территория поддерживается в соответствии с требованиями авиационной безопасности на воздушном транспорте своевременно проводится расчистка и

укос;

- произведен частичный ремонт ограждения посадочной площадки;
- произведен частичный ямочный ремонт взлетно-посадочной полосы.

На посадочной площадке «Пластун»:

- ведутся работы по текущему ремонту здания аэровокзала «Пластун»;
- проведены работы по строительству крытого помещения для хранения имеющегося автотранспорта;
- произведены работы по устройству дренажной системы;
- произведен завоз материала для ремонта ВПП;
- проводятся работы по текущему ремонту ВПП.

На остальных посадочных площадках Предприятия:

- произведен текущий ремонт ограждения на площадке «Терней»;
- произведен текущий ремонт ВПП на площадке «Преображение», «Терней» и «Дальнереченск»;
- произведен ремонт (замена) пола в здании аэровокзала «Амгу»;



- на посадочной площадке «Единка» проведена частичная замена столбов ограждения периметра посадочной площадки (в 2019 году работы будут продолжены);
- на посадочной площадке «Светлая» произведено строительство линии ЛЭП к зданию аэровокзала, монтаж пожарной сигнализации и системы видеонаблюдения;
- введено в эксплуатацию новое модульное здание аэровокзала малой авиации «Терней», произведено полное оснащение мебелью и оргтехникой для пассажиров и сотрудников.

Проведены: полная инвентаризация основных средств и товарно-материальных ценностей Предприятия; работа по оформлению лицензии на пользование недрами (водопользование) скважин на посадочных площадках Восток, Светлая, Терней; работа по заключению договоров аренды земельного участка на посадочной площадке Единка и Агзу.

Производится вывоз ТБО, обеспечение электроэнергией, водой и теплоснабжением в подразделениях, подключенных к централизованным коммунальным услугам в штатном режиме с использованием приборов учета.

Предприятием в течение 2018 года проработаны вопросы по созданию подконтрольной обстановки и осуществлению мер по авиационной, транспортной безопасности на территории посадочных площадок.

Таким образом, для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в зданиях аэровокзалов на посадочных площадках организованы помещения для осуществления процедур предполетного досмотра пассажиров, проведено обучение персонала, выданы сертификаты соответствия, наделяющие правом осуществлять предполетный досмотр пассажиров сотрудниками посадочной площадки.

В 2018 году Предприятие продолжало реализацию инвестиционных проектов по реконструкции (строительству) посадочных площадок. В августе 2018 года между департаментом транспорта и дорожного хозяйства и КГУАП «Пластун-Авиа» было заключено соглашение о предоставлении субсидии из краевого бюджета предусматривающее строительство модульного здания аэровокзала малой авиации на посадочной площадке «Терней». Здание введено в эксплуатацию в сентябре 2018 года.

Многие проблемы развития, обусловлены непростой экономической и международной ситуацией, значительно усложняют процесс модернизации авиационной инфраструктуры. Однако, несмотря на все вышеперечисленные аспекты, планируется дальнейшее развитие в этом направлении, внесение вклада в формирование в России эффективной авиационной инфраструктуры.

---

1. ФЗ от 08.01.1998 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.08.2018) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultantplus.ru> Глава 1, статья 1, изменена с 14.08.2018

2. Пшеницын, В.А. Инфраструктура гражданской авиации: состояние и перспективы / В.А. Пшеницын [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/infrastruktura-grazhdanskoj-aviacii-sostoyanie-i-perspektivy>

3. Ситников, М. Дальний Восток взлетит. Правительство России планирует развивать малую авиацию в регионе / М. Ситников // Информационное агентство «ФедералПресс», 4 августа 2017 года / [Электронный ресурс]. URL: <http://fedpress.ru/article/1831340>

4. Зайченко А. Проблемы и перспективы развития эффективной авиационной инфраструктуры. «Транспортная стратегия XXI век», №29, 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sovstrat.ru/journals/transportnaya-strategiya-21-vek/articles/st-trans29-5.html>

5. Железная, И.П. Стратегия развития наземной инфраструктуры аэропортов гражданской авиации. / И.П. Железная // Научный вестник МГТУ ГА. , 2014. № 202. С. 21–24.

6. Журин, А.Я. Невзлетная полоса / А.Я. Журин // «Совершенно секретно». 2017. № 12 (401). С. 41–45.

7. Цикунов, А.А. Перспективы развития регионального рынка авиатранспортных перевозок / А.А. Цикунов // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». 2013. № 1. С. 41–45.

8. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 14.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.08.2018) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultantplus.ru>

9. Распоряжение правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

## РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ ООО «АДМИРАЛЫ ДОРОГ»

**А.А. Михайлова**, бакалавр  
**Т.И. Забелина**, научный руководитель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет*

*С переходом к рыночной экономике произошли изменения в планировании, управлении, стратегическом развитии деятельности предприятий. Перед предприятиями, в том числе транспортными, встает актуальная задача формирования стратегии развития предприятия, которая даст возможность определить цель развития предприятия, иметь четкое представление о своем текущем состоянии, а также предприятие может использовать благоприятные возможности, предоставляемые ей быстроменяющейся внешней средой. Понимая это, многие транспортные предприятия начинают активно применять на практике инструменты стратегического менеджмента, формулировать свои уникальные миссии и стратегии.*

**Ключевые слова и словосочетания:** стратегия, развитие, цели, планирование, эффективность.

## DEVELOPMENT STRATEGY DEVELOPMENT BY EXAMPLE LLC «ADMIRALS OF THE ROADS»

*With the transition to a market economy, changes have occurred in the planning, management, and strategic development of enterprises. Enterprises, including road transport companies, face the urgent task of shaping an enterprise development strategy, which will make it possible to determine the development goal of an enterprise, have a clear understanding of its current state, and an enterprise can use the favorable opportunities provided by the rapidly changing external environment. Understanding this, many road transport enterprises are beginning to actively put into practice the tools of strategic management, to formulate their unique missions and strategies.*

**Keywords:** strategy, development, goals, planning, efficiency.

В современных условиях постоянные экономических преобразования предприятия, получившие хозяйственную независимость, столкнулись с необходимостью применения принципиально новых подходов к обеспечению их стабильного функционирования в текущем и будущем периодах [1]. Повышаются роль и значение стратегического планирования на предприятиях. Актуальность стратегического планирования заключается в том, что оно помогает предприятию принимать эффективные управленческие решения для достижения поставленных целей. В последнее время содержание стратегического менеджмента как вершины науки управления в различных публикациях раскрыто достаточно подробно. В некоторых из них за основу берутся идеи известных западных ученых – И. Ансоффа, М. Мескон, П. Дойл, А. Томпсон и других.

Термин «стратегия» (strategos – искусство генерала) вошел из военного лексикона и означает планирование и внедрение в жизнь политики государства с использованием всех возможных средств. Современное определение понятия «стратегия» трудно сформулировать одним предложением. Многие ученые предлагали свое видение содержания понятия «стратегия». Предприятие как объект стратегического управления представляет собой открытую комплексную систему, которая интегрирует все направления и формы хозяйственной деятельности различных структурных его подразделений.

Корпоративная стратегия определяет перспективы развития предприятия. Функциональные стратегии предприятия формируются, как правило, по основным видам его деятельности в разрезе важных функциональных подразделений предприятия. К числу основных стратегий этого уровня относятся: маркетинговая, производственная, экономическая, персонала, инновационная. Стратегии хозяйственных единиц (бизнес-стратегии) предприятия

направлены, конечно, на решение двух основных задач – обеспечение конкурентных преимуществ конкретного вида бизнеса и повышения его доходности. Таким образом, разработка и реализация стратегий развития предприятия имеет большое практическое значение в обеспечении стабильной деятельности предприятия в текущем и стратегическом периодах.

Общество с ограниченной ответственностью «Адмиралы дорог» зарегистрировано в качестве юридического лица 05.11.2001 года, юридический адрес местонахождения предприятия: 692754, Приморский край, город Артем, улица Вахрушева, 6.

Основной вид деятельности ООО «Адмиралы дорог» – оказание услуг автомобильного грузового транспорта и услуг по перевозкам.

Анализ основных технико-экономических показателей ООО «Адмиралы дорог» необходим для комплексной оценки деятельности, он представлен в табл. 1.

Таблица 1

**Основные экономические показатели ООО «Адмиралы дорог» за 2015 – 2017 гг.**

В тысячах рублей

Показатель	2015	2016	2017	Абсолютное отклонение (+,-)		Изменение в %	
				2017 к 2015	2017 к 2016	2017 к 2015	2017 к 2016
Выручка	9230	11485	12918	3688	1433	139,96	112,48
Себестоимость	8308	9805	9534	1226	-271	114,76	97,24
Прибыль от продаж	922	1680	3384	2462	1704	367,03	201,43
Чистая прибыль	475	1637	2939	2464	1302	618,74	179,54
Стоимость активов	1914	3017	4047	2133	1030	211,44	134,14
Стоимость основных средств	1413	639	584	- 829	- 55	-58,7	-8,6
Фондоотдача	6,53	18,0	22,11	15,5	4,11	238,3	22,8
Фондоемкость	0,15	0,06	0,045	-0,105	- 0,015	-70	-25
Численность работников, чел.	16	16	16	0	0	100,00	100,00
Среднегодовой фонд оплаты труда	2936	3012	3137	201	125	106,85	104,15
Рентабельность продаж %	9,98	14,62	26,07	16,09	11,45	261,22	178,31

По данным таблицы 1 сформируем основные выводы. За 2015 – 2017 гг. в ООО «Адмиралы дорог». Увеличение выручки от реализации составило 3688 тыс. руб. в 2017 г. по сравнению с 2015 г. и 1433 тыс. руб. в 2017 г. по сравнению с 2016 г. В то же время происходит увеличение себестоимости реализованных услуг на 1226 тыс. руб. в 2017 г. по сравнению с 2015 г. и снижение на 271 тыс. руб. в 2017 г. по отношению к 2016 г.

Превышение темпов увеличения выручки над темпам роста себестоимости обусловили увеличение прибыли от продаж в 2017 г. по сравнению с 2015 г. на 2462 тыс. руб. Положительным моментом в работе предприятия является увеличение прибыли до налогообложения на 2472 тыс. руб. в 2017 г. по сравнению с 2015 г. Численность рабочих в 2017 г. составила 16 человек.

Рентабельность продаваемых услуг в период с 2015 г. по 2017 г. увеличилась на 16%. Такой прирост обусловлен незначительным приростом выручки от реализации и заметным приростом прибыли от продаж.

Стоимость активов возросла на 2133 тыс. руб. в 2017 г. по сравнению с 2015 г. За весь рассматриваемый период предприятие является прибыльным.

В наиболее общем виде экономический потенциал, его развитие и использование могут быть охарактеризованы системой из трех показателей: активы компании, объем продаж и прибыль. Их рост в динамике свидетельствует о положительных тенденциях в развитии фирмы [2].

В целом, ООО «Адмиралы дорог» не в полной мере отвечает требованиям «золотого правила экономики предприятия», но в то же его деятельность является прибыльной. Предприятию необходимо проводить мероприятия, направленные на дальнейшее увеличение выручки от продаж. Для этого следует провести политику в области ценообразования, маркетинга.

Перевозка грузов всегда являлась важной составляющей любого бизнес-процесса. По данным Росстата на долю крупных и средних организаций автомобильного транспорта в 2017 г. приходилось 44,3% объема перевезенных грузов и 41,1% грузооборота. Высокая доля малого бизнеса и особенно ИП в обороте рынка объясняется ситуацией, сложившейся на рынке автоперевозок в последнее десятилетие.

Элементами конкурентоспособности автотранспортного предприятия «Адмиралы дорог» могут служить:

1. Тип предоставляемых услуг перевозки и разновидность по предлагаемой специфике перевозки.

2. Ценовая политика предприятия, предоставление скидок постоянным клиентам.

3. Качество предоставляемой услуги в кратчайшие сроки доставки.

4. Возможность отсрочки платежа, для постоянных клиентов, но не более 27 рабочих дней.

5. Предоставление полуприцепов с возможностью боковой, задней и верхней погрузкой.

На сегодняшний день многие крупные производители, целям сокращения затрат на содержание собственного парка техники, вывели транспортные процессы на аутсорсинг, что способствовало созданию комплексного транспортного сегмента рынка обслуживания с разнообразным парковым составом и видом технической оснащённости. Данные отношения между перевозчиком и грузообладателем служат причиной создания длительных партнерских отношений сроком на 2-3 года, обусловленных большими грузооборотами, широтой географии перевозок, спецификой груза, а также возможностью отсрочки платежа за грузоперевозку.

Для оценки конкурентоспособности предприятия необходимо проанализировать других игроков рынка, которые являются конкурентами транспортного предприятия.

Основными конкурентами ООО «Адмирал дорог» являются:

1. ООО «МТК Энергия»;

2. ООО «ДВ-Автогруз»;

3. ООО «Деловые линии»;

4. ООО «ПЭК Артем»;

5. ООО «АртемТранс».

1. ООО «МТК Энергия» начала свою деятельность в 2001 году и является крупной транспортно-логистической компанией. Компания оказывает свои услуги по перевозке груза в различные регионы страны физическим и юридическим лицам. Группа компаний деловые линии насчитывает 4000 ед. техники разной грузоподъемностью. Стоит отметить, что у компании 125 подразделений по всей стране.

2. Вторым по значимости конкурентом является компания ООО «ДВ-Автогруз»;». Данная компания осуществляет грузоперевозки в страны СНГ и по всей России в кратчайшие сроки. Основным преимуществом компании является наличие множества формировочных цехов, где происходит формирование сборного груза.

3. ООО «Деловые линии»; осуществляет грузоперевозки с 2006 года. Транспортная компания осуществляет свою деятельность внутри России, Приморского края.

4. ООО «ПЭК Артем»; является грузоперевозчиком с 2009 года. Общий парк машин составляет 80 единиц подвижного состава.

5. ООО «АртемТранс» является компанией новичком, которая набирает свою значимость на рынке, благодаря квалифицированным специалистам и современной рекламной политикой. Компания имеет парк из 30 машин с возможностью перевозки различных видов груза. Современные средства связи помогают удовлетворить потребности клиента, путем возможности отслеживания подвижного состава на всем маршруте грузоперевозки.

Основные конкуренты и их характеристики представлены в табл. 2.

## Основные конкуренты ООО «Адмирал дорог»

Факторы конкурентоспособности	ООО «Адмиралы дорог»	Конкуренты				
		ООО «МТК Энергия»	ООО «ДВ-Автогруз»	ООО «Деловые линии»	ООО «ПЭК Артем»	ООО «Артем Транс»
Продукт (услуга)	9	7	6	7	8	7
Цена	8	7	6	4	3	7
Реклама	2	5	8	5	6	5
Сбыт	8	5	7	7	6	5
Степень охвата рынка	3	6	4	8	8	6
Имидж фирмы	5	4	5	7	7	6
Материально-техническое обеспечение	7	5	6	7	4	8
Юридическое обслуживание	6	5	7	5	6	7
Информационное и коммуникационное обслуживание	5	6	7	5	4	4
Итого:	53	50	56	55	52	55

Согласно листу конкурентоспособности ООО «Адмиралы дорог» можно выделить следующие сильные стороны организации:

- организация предоставляет качественные услуги клиентам;
- тарифы удерживаются на более низком уровне, чем у конкурентов;
- постоянный поиск новых клиентов и поддержание связей со старыми;
- подвижной состав организации позволяет эффективно осуществлять перевозки, т.е. можно говорить о гарантированных сроках доставки;
- современное технологическое оборудование, используемое для выполнения ТО и ремонта подвижного состава, позволяет на высоком уровне поддерживать коэффициент технической готовности;
- грамотность специалистов юридической службы позволяет правильно оформить договора на предоставление услуг, снижая возможные риски;

Анализируя таблицу можно назвать следующие слабые стороны организации:

- низкая доля на рынке транспортных услуг Приморского края;
- недостаточный опыт работы на рынке международных перевозок.

Видно, что большую часть слабых сторон в кратчайшие сроки вполне реально превратить в сильные, к чему будут приложены все усилия. Оказание качественных услуг, а именно своевременная доставка и сохранность груза, работа с клиентами позволят достаточно быстро сформировать положительный имидж. ООО «Адмиралы дорог» проигрывает по ряду параметров, таких как наличие собственного автопарка. Наименьшие баллы получила рекламная политика. В настоящее время наиболее сильные игроки создают дополнительные каналы привлечения клиентов по средствам рекламы и наличием обновлённого парка машин.

Слабая конкурентоспособность предприятия по сравнению с основными игроками рынка, ограниченные методы привлечения клиентов, ограничивают возможности предприятия по развитию. Для того чтобы следовать за лидерами рынка, необходимо развиваться в совершенствовании поиска новых заказчиков. Одним из направлений является снижение стоимости грузоперевозки, с целью привлечения новых заказчиков и увеличение доли рынка.

ООО «Адмирал дорог» проигрывает по ряду параметров, таких как наличие собственного автопарка. Наименьшие баллы получила рекламная политика. В настоящее время наиболее сильные игроки создают дополнительные каналы привлечения клиентов по средствам рекламы и наличием обновлённого парка машин.

Слабая конкурентоспособность предприятия по сравнению с основными игроками рынка, ограниченные методы привлечения клиентов, ограничивают возможности предприятия по развитию. Для того чтобы следовать за лидерами рынка, необходимо развиваться в совершенствовании поиска новых заказчиков. Одним из направлений является снижение стоимости грузоперевозки, с целью привлечения новых заказчиков и увеличение доли рынка.

Цель PESTLE -анализа – отслеживание (мониторинг) изменений макросреды по четырем узловым направлениям и выявление тенденций, событий, не подконтрольных предприятию, но оказывающих влияние на результаты принятых стратегических решений (табл. 3).

Таблица 3

Матрица PESTLE-анализа ООО «Адмиралы дорог»

Факторы внешней среды	Относительная значимость влияния фактора				Влияние на стратегию компании
	По времени	По типу	По динамике	Относительная значимость фактора	
Р Политические	– N\F	-	>	VERY IMPORTANT	-санкции против России -ужесточение политики в отношении защиты окружающей среды.
Е Экономические	– N\F	-	>	VERY IMPORTANT	-рост цен на дизельное топливо/горюче смазочные материалы. 2016г цена дизтоплива 36.66 руб.литр 2017-38.09 руб.литр 2018-43.2 руб.литр. -изменение структуры налогообложения.
S Социальные	– N\F	+	>	IMPORTANT	-рост числа квалифицированных специалистов вследствие повышенного внимания к образованию. -высокий уровень смертности мужчин в трудоспособном возрасте. - большая конкуренция -снижения спроса на автоперевозки
Т Технологические	– N\F	+	=	IMPORTANT	-появление новых, более эффективных видов топлива может привести к необходимости полной смены автопарка, что, несомненно, отразится на деятельности компании.
L Правовые	– N\F	+	=	IMPORTANT	-налоговая политика и законодательство в этой сфере; -антимонопольное законодательство; -законы по охране природной среды; -регулирование занятости населения; -внешнеэкономическое законодательство.
Е Экологические	– N\F	-	=	IMPORTANT	-четыре ярко выраженных погодных сезона: неблагоприятный климат в регионе (дождливое лето, холодная зима).

Исходя из приведенной информации следует сделать вывод о том, что наибольшее негативное влияние и угрозу представляют экономические факторы.

Все мероприятия по реализации стратегии развития предприятия с указанием затрат по времени, необходимым денежным ресурсам представлены в табл. 4.

### Мероприятия по реализации стратегии развития

Мероприятия по реализации стратегии развития	Срок исполнения, дней	Стоимость производства, руб.
Разработка фирменного стиля компании	30	90000
Разработка интернет рекламной компании	20	50000
Итого	50	140 000

Ожидаемые результаты от проведения разработанных мероприятий стратегии развития предприятия:

- повышение уровня продаж, как следствие увеличение прибыли предприятия;
- улучшение имиджа компании;
- увеличение уровня узнаваемости ООО «Адмиралы дорог»;
- повышение лояльности клиентов.

Оценить финансовый эффект от разработки фирменного стиля компании сложно, краткосрочный эффект не ожидается, однако при эффективном использовании информации ожидается получение положительного эффекта в долгосрочной перспективе.

Проведем расчёт ожидаемой эффективности от реализации мероприятий стратегии развития.

По данным рекламных компаний, комплексная интернет реклама приводит в среднем до 25% новых клиентов уже за первые 2 месяца работы. Проведем расчет ожидаемого эффекта на основе главного вида деятельности предприятия – это выручка. Рост показателя выручки составил 1298 тыс. руб. Проведем оценку эффективности предложенных мероприятий.

$$\Theta = (14278 \text{ тыс.} - 12980 \text{ тыс. руб.}) / 140 \text{ тыс.} = 9,3$$

Соответственно можно сделать вывод о целесообразности проведения мероприятия – на каждый вложенный рубль организация получит 9,3 руб. прибыли.

Представленные данные свидетельствуют о повышении эффективности предприятия в результате предложенных мероприятий. Все мероприятия принесут, как экономический, так и социальный эффект.

1 Ансофф, И. Новая корпоративная стратегия / И. Ансофф. – СПб.: Питер, 2015. – 416 с.

2 Балашов, А.П. Теория организации: учеб. пособие / А.П. Балашов. – М.: Вузовский учебник, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 208 с.

3 Майзнер, Н.А. Рынок транспортно-логистических услуг Приморского края: проблемы и тенденции развития / Н.А. Майзнер [Электронный ресурс].URL: <https://eee-region.ru/article/5711/>

4 Обзор российского транспортного сектора в 2018 году [Электронный ресурс].URL: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ru/pdf/2019/04/ru-ru-transport-survey.pdf>

## НАЛОГ НА САМОЗАНЯТЫХ КАК СПОСОБ РАЗВИТИЯ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

**В.В. Назарова**

**М.Н. Адушев**, *ст. преподаватель кафедры «Экономики, управления  
и информационных технологий»*

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Многие физические лица, получающие постоянный доход на территории Российской Федерации, не желают регистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя или принимать статус юридического лица, это связано с тем, что они не хотят заполнять отчетные документы и вникать во все тонкости налогового законодательства. Поэтому, для того чтобы узаконить работу официально не трудоспособных людей и вывести их доходы из теневой зоны правительством Российской Федерации был создан налог на профессиональный доход для самозанятых граждан. По данным Росстат за 2018 год более 25 млн. человек скрывают свои доходы и не платят отчисления в бюджет. Экспериментальный проект необходим для того, чтобы стимулировать самозанятых добровольно становиться на учет и работать в соответствии с Трудовым кодексом и пополнять местный и государственный бюджет.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *налог на профессиональный доход, самозанятые граждане, налогообложение, специальные режимы.*

## INTERNATIONAL MIGRATION IN CONTEMPORARY RUSSIA: FAR EASTERN CONTEXT

*Many individuals who receive a steady income in the Russian Federation do not wish to register as an individual entrepreneur or accept the status of a legal entity, this is due to the fact that they do not want to fill in accounting documents and delve into all the subtleties of tax legislation. Therefore, in order to legitimize the work of officially not able-bodied people and withdraw their income from the shadow zone, the government of the Russian Federation created a tax on professional income for self-employed citizens. According to Rosstat for 2018, more than 25 million people hide their incomes and do not pay contributions to the budget. The pilot project is needed in order to encourage the self-employed to voluntarily register and work in accordance with this Code and replenish the local and state budgets.*

**Keywords and phrases:** *tax on professional income, self-employed citizens, taxation, special regimes.*

27 ноября 2018 года президентом РФ был подписан Закон № 422-ФЗ, регламентирующий введение налога на профессиональный доход (НПД) для самозанятых граждан в экспериментальном порядке. Плательщиками этого налога являются все физические лица и индивидуальные предприниматели (ИП), получающие доходы от своей деятельности, которой занимаются добровольно и самостоятельно, то есть, – без работников и работодателей [1]. На основании нового законопроекта с 1 января 2019 года налог на профессиональный доход вводится в четырех регионах страны: в городе федерального значения Москва, в Московской и Калужской областях, а также в Республике Татарстан (Татарстан). Период проведения – до 31 декабря 2028 года [2]. В течение 10 лет будет длиться экспериментальный проект, при этом в течение десяти лет не будут увеличены налоговые ставки и уменьшен предельный размер доходов. Налог на профессиональный доход вправе применять физические лица и индивидуальные предприниматели при соблюдении определенных условий, данные представлены на рис.1.



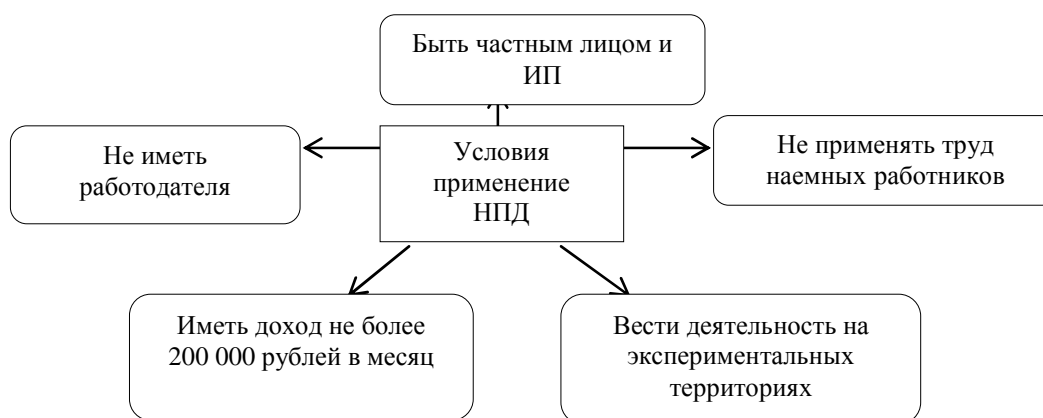


Рис. 1. Основные условия применения налога на профессиональный доход для самозанятых граждан

В настоящее время в России существует 3 специальных налоговых режима в которых могут работать самозанятые граждане: ИП на упрощенной системе налогообложения (УСН 6%), ИП на патенте (патентная система) и налог на профессиональный доход для самозанятых граждан.

В таблице 1 представлена сравнительная характеристика основных критериев применения специальных налоговых режимов для физических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Таблица 1

**Сравнительная характеристика основных критериев применения специальных налоговых режимов для самозанятых лиц**

Критерии	ИП на упрощенной системе налогообложения (УСН 6%)	ИП на патенте	Налог на профессиональный доход
Налоговые ставки,	Ставка – 6 %, может быть снижена до 1% по решению региональных властей.	Ставка 6%	4 % – для продаж физическим лицам; 6% – для продаж юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям
Налоговый период	1 календарный год		1 месяц
Лимит доходов для применения, млн. руб. в год	До 150	До 60	До 2,4
Страховые взносы	36 238 рубля (плюс 1% с превышения лимита доходов)	36 238 рубля (плюс 1% с превышения лимита доходов)	Фонд обязательного медицинского страхования – 1,5
Пенсионное обеспечение	Иден пенсионный стаж, добавляются пенсионные баллы по одному в год		Пенсионные стаж по желанию
Ведение учета	Требуется в КУДиР (книга учета доходов и расходов)		Требуется в приложении «Мой налог»
Отчетность	Сдается	Не сдается	Не сдается
Регистрация	В течение трех рабочих дней. Личное присутствие или квалифицированная электронная подпись		Дистанционная система, через мобильное приложение от 1 до 6 рабочих дней
Онлайн-касса	Да	Некоторым	Нет
Проверки	Редкие	Частые. Проверяют правильность применения патента	Автоматические в приложении «Мой налог»

По данной таблице видно, что налог на профессиональный доход для самозанятых граждан наиболее простой и удобный для применения, так как по нему уплачивается незначительный сбор, а также не требуется составлять специфические отчеты.

Переход на налог на профессиональный доход может негативно отразиться на доходах местного бюджета, так как многие индивидуальные предприниматели могут беспрепятственно перейти на новый режим и вместо 13 % платить 4% или 6%. Также негативным фактором применения налога на профессиональный доход является то, что отчисления на обязательные пенсионные взносы производятся по желанию самозанятых граждан, это приведет к тому, что физические лица и индивидуальные предприниматели в будущем не смогут рассчитывать на пенсию по старости.

Рассмотрим пример с условными обозначениями. Допустим, на территории Московской области индивидуальный предприниматель, без наемных работников осуществляет предпринимательскую деятельность. При этом потенциально возможный доход в год 2 400 000 рублей. Сравним ставку налога при применении упрощенной системы налогообложения (УСН 6%), ИП на патенте и налога на профессиональный доход для самозанятых. Для этого необходимо рассмотреть формулы расчета налога, уплаченного в бюджет, они представлены в табл. 2.

Таблица 2

### Формулы расчета налога, уплаченного в бюджет при применении различных налоговых режимов

Режим налогообложения	Формула расчета налога	Расшифровка
Упрощенная система налогообложения – 6%	Налог = БД(ПД)*6%	БД (ПД) – базовая доходность вида или его потенциальный доход;
Патентная система налогообложения – 6%	Налог = БД(ПД)*6%	БД (ПД) – базовая доходность вида или его потенциальный доход;
Налог на профессиональный доход – 4%	Налог = ДЮЛ * 0,06 – НВ	ДЮЛ – доход полученный от работы с юридическими лицами; НВ – налоговый вычет (не более 10000 рублей нарастающим итогом (в размере 2% от ДЮЛ и 1% от ДФЛ))
Налог на профессиональный доход – 6%	Налог = ДФЛ * 0,04 – НВ	ДФЛ – доход полученный от работы с физическими лицами; НВ – налоговый вычет (не более 10000 рублей нарастающим итогом (в размере 2% от ДЮЛ и 1% от ДФЛ))

В качестве базовой доходности мы рассматриваем все наличные и безналичные доходы физических лиц и индивидуальных предпринимателей за 1 год.

Сумму налога можно уменьшить: вычесть из нее страховые взносы, которые уплачены в фонды за себя. В таблице 3 представлены страховые взносы, подлежащие к уплате.

Таблица 3

### Страховые взносы, уменьшающие сумму налога

Режим налогообложения	УСН – 6%	ПСН – 6%	НПД – 4%	НПД – 6%
Страховые взносы на обязательное медицинское страхование, руб.	6 884	6 884	15 750	15 750
Взносы за себя на пенсионное страхование, руб.	29 354	29 354	-	-
Итого:	36 238	36 238	15 750	15 750

После определения доходов и взносов, можно рассчитать налоговую базу (доходы – страховые взносы) и сам налог, уплачиваемый в бюджет, данные представлены в табл. 4.

Таблица 4

### Определение налога, уплаченного в бюджет

Режим налогообложения	Налоговая база, руб.	Налоговая ставка, %	Налоговый вычет	1% от суммы, превышающей 300 000 руб. в год	Сумма налога в год, руб.
УСН – 6%	2 342 762	6	-	21 000	86 762
ПСН – 6%	2 342 762	6	-	21 000	140 565,72
НПД – 4%	2 384 250	4	10 000	-	94 970
НПД – 6%	2 384 250	6	10 000	-	142 455

Из представленной таблице видно, что налог на профессиональный доход по сравнению с упрощённой системой налогообложения не выгоден. Даже, если вести только расчеты с физическими лицами сумма налога на профессиональный доход будет превышать сумму налога упрощенной системе налогообложения.

Таким образом, налог на профессиональный доход имеет как недостатки, так и достоинства, данные представлены в табл. 5. [3], [4]

Таблица 5

### Достоинства и недостатки налога на профессиональный доход для самозанятых

Достоинства	Недостатки
быстрая регистрация через приложение «Мой налог» или через личный кабинет на сайте ФНС	не все граждане знают, как скачивать приложение и проводить нужные операции, а значит «выпадут» из эксперимента
сниженные (в отличие от действующих ставок налогов на доход) ставки: 4% на доходы при работе с физическими лицами и 6% при работе с ИП или юридическими лицами	неясен механизм по которому инспектора будут определять стоит или нет облагать налогом поступившие на банковскую карту физлица денежные средства.
формирование чеков для клиентов	предпринимателей будет привлекать минимальная процентная ставка по налогу и отсутствие страховых взносов. Их массовый переход на НДС приведет к сокращению существующих отчислений в бюджеты страны.
учет данного дохода при оформлении кредитов или выплат от государства	
отсутствие дополнительных платежей и взносов (платить нужно только при поступлении средств от клиентов за оказанные услуги).	для снижения налоговой нагрузки и использования пониженных налоговых ставок самозанятые будут всячески уклоняться от заключения трудовых договоров с работниками

При наличии выявленных недостатков, можно отметить, что налог на профессиональный доход не приведет к развитию малого предпринимательства.

Сергей Хестанов – советник по макроэкономике генерального директора брокерского дома «Открытие-брокер» утверждает, что с вероятностью процентов 80, введение нового налогового режима просто ничем не закончатся. Те, кто работал в тени, они там же в тени работать и продолжат. Если будут показательные репрессии, то есть людей будут привлекать к суду, если они будут получать реальные и достаточно жесткие наказания, то часть людей просто уйдет из бизнеса, перестанут им заниматься.

1. НПД – налог для самозанятых [Электронный ресурс]. URL: <https://audit.ru/npd-nalog-dlya-samozanyatyh.html>

2. Федеральный закон «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход» в городе федерального значения Москве, в Московской и Калужской областях, а также в Республике Татарстан (Татарстан)» от 27.11.2018 № 422-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_311977/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_311977/)

3. Налог для самозанятых: плюсы и минусы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.klerk.ru/buh/articles/484954/>

4. Налог на профессиональный доход [Электронный ресурс]. URL: <https://social.bfm.ru/blog/43001199141/Nalog-na-professionalnyiy-dohod.-Minfin-vzyalsya-za-samozanyaty#42320858364>.

## ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЖИЛЬЕМ МОЛОДЫХ СЕМЕЙ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

**Д.О. Нечаева, бакалавр**  
**А.К. Ерохин, преподаватель**

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*Рассмотрена проблема обеспечения жильем молодых семей в Российской Федерации, изучен и проанализирован часть проекта "Обеспечение жильем молодых семей" федерального целевого проекта "Жилище". Дан анализ развития данного направления в Приморском крае, предложены способы повышения эффективности решения актуальных проблем.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *молодая семья, жилищная программа, ипотека, анализ, факторы.*

## THE PROBLEM ASPECTS TO ENSURING HOUSING OF YOUNG FAMILIES IN PRIMORSKY KRAI

*The problem of providing housing for young families in the Russian Federation was considered, the state subprogram "Providing housing for young families" of the federal targeted program "Home" was studied and analyzed. An analysis of the development of the program in the Primorsky Krai is given, and ways to increase the efficiency of solving the current problems of this program are proposed.*

**Keywords:** *young family, housing program, mortgage, analysis, factors.*

Молодые семьи не только одна из важнейших групп населения для стабильно растущего и развивающегося государства, но и одна из самых незащищенных частей социума. Супруги только начинают свой профессиональный путь и получают низкую заработную плату, которой зачастую недостаточно для улучшения жилищных условий. Более 50 % молодоженов живут очень бедно и скромно, что мешает им выполнять социальные функции, в том числе поднимать рождаемость в стране. Если у семьи уже имеется ребенок, то им становится вдвойне тяжелее откладывать на новое жилье, так как материальные накопления зачастую идут на одежду и еду для ребенка [1].

Для получения ипотеки необходимо два главных фактора, наличие первоначального взноса и достаточный для ежемесячного платежа доход. Даже если супруги накопят достаточно средств на первоначальный взнос, из-за низкого уровня оплаты, им скорее всего не хватит на ежемесячный платеж. Существует возможность взять ипотеку под действующую недвижимость, но молодожены не имеют недвижимости, так как они находятся в начале своего пути. Но в плане государства, эта категория граждан является перспективными. Так как в будущем будут расти их доходы, так же их траты, их профессиональный уровень. Они будут способствовать развитию экономике и промышленности в стране[2].

Жилищная проблема одна из основных проблем у данной группы населения. Решение этой проблемы позволит создать экономически активную прослойку общества. Собственный дом даст уверенность молодому поколению и позволит им добиваться высот в их профессиональной деятельности. В будущем поднимая промышленность страны эта активная группа, вернет в десятикратном размере вложенные в них усилия. Они обеспечат бесперебойное функционирование всех институтов власти. Большие заработанные средства они будут в больших объемах тратить внутри своего региона, что способствуют увеличению оборота денег. Собственный дом даст им ощущение значимости и уверенности в своей стране и выбранном правительстве.

Сильное государство нуждается в поддержке его граждан. Граждане обеспечивают функционирование и постоянное развитие страны. Даже просто ежедневное функционирова-

ние целого государства, требует огромных людских ресурсов. Человеческие усилия дают стабильную экономику, промышленность, обеспечение порядка. Но людям нужна стабильность и уверенность в завтрашнем дне. Тогда они будут лучше стараться на благо страны, что позволит ей еще быстрее развиваться и расти. А это позволит еще больше улучшить условия в стране, выделять больше денег на различные программы и проекты.

Основной целью проекта является стабилизация и улучшение демографической ситуации в стране. Многие молодые люди проживают в статусе «гражданский брак», испытывая неуверенность в завтрашнем дне и поэтому не создавая прочные ячейки общества.

Центральную поддержку будущей экономически активной прослойки общества стала осуществлять подпрограмма "Обеспечение жильем молодых семей" федеральной целевой программы "Жилище" на 2002 – 2010 годы, которая направлена на реализацию одного из приоритетных направлений национального проекта "Доступное и комфортное жилье гражданам России". Проект «Жилище» был продлен сначала до 2015 года, а на текущий момент действует вплоть до 2020 года[3].

Участником подпрограммы может быть семья, возраст супругов в которой не превышает 35 лет. Либо неполная семья, состоящая из одного родителя, возраст которого не превышает 35 лет, и одного и более детей и нуждающаяся в улучшении жилищных условий. Максимальный возраст участников по годам действия программы представлен на рис. 1.

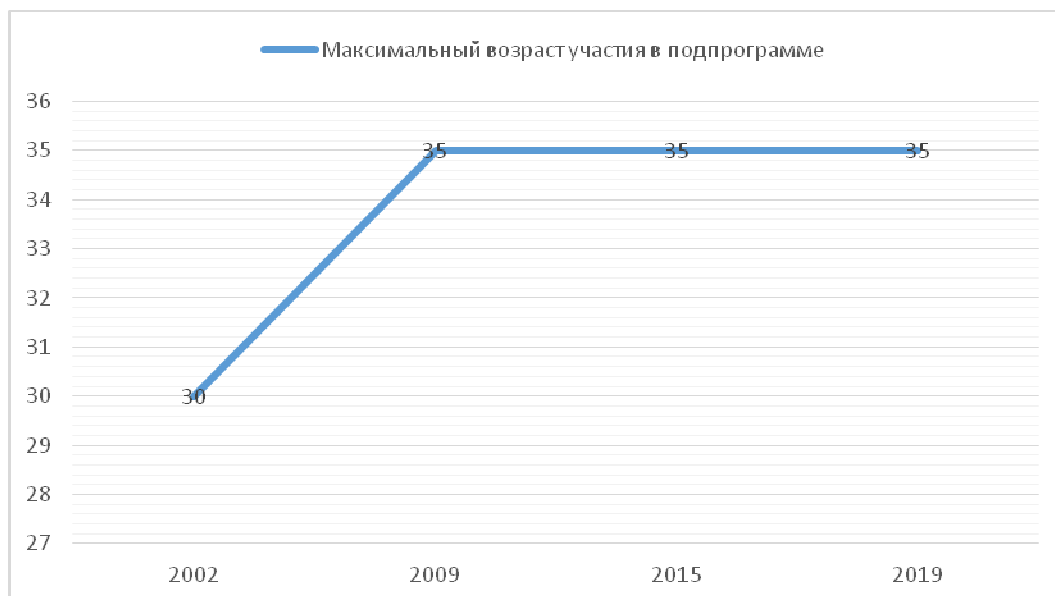


Рис. 1. Возраст участия в получении сертификата

Как видно из рисунка, возраст участников увеличился по сравнению с началом программы. Это правильное решение, так как многие современные люди сначала строят карьеру, а потом в более сознательном возрасте заводят крепкую полноценную ячейку общества.

В подпрограмме учувствуют семьи признанные нуждающимися до 1 марта 2005 года и так же все семьи, являющиеся гражданами РФ и имеющие доход, достаточный для получения ипотеки.

Задачи:

– выдача субсидии для приобретения дома, а также обеспечения молодых первоначальным взносом. Для покупки готового, либо строящегося объекта на территории российской федерации.

– привлечение средств самих заемщиков, либо средств банков, различных коммерческих и иных организаций в сферу строительства и активное развитие населённых пунктов.

Принципы:

– добровольное согласие.

– признание нуждающимися по всероссийским, федеральным и региональным законам РФ.

– единоразовая возможность воспользоваться данной возможностью.

Реализация предполагает оказание поддержки молодой семье, в том числе неполной семье, состоящей из 1 молодого родителя и 1 и более детей, соответствующей следующим условиям:

- возраст каждого из супругов либо 1 родителя в неполной семье на день принятия исполнителем подпрограммы решения о включении молодой семьи (участницы подпрограммы) в список претендентов на получение субсидии в планируемом году не превышает 35 лет;
- признание семьи нуждающейся в улучшении жилищных условий.

Осуществление этой помощи заключается в предоставлении нуждающимся единовременной субсидии для приобретения строящегося либо вторичного жилья в своем регионе на законных основаниях.

Жилищный сертификат можно потратить на покупку жилья у любого физического или юридического лица в рамках региона оказания помощи. Объект должен отвечать требованиям безопасности и сделка должна быть полностью официальной и законной.

Расчет размера субсидии производится исходя из нормы общей площади жилого помещения, установленной для семей разной численности, количества членов молодой семьи и норматива стоимости 1 кв. м общей площади по соответствующему муниципальному образованию, в котором молодая семья состоит на учете в качестве участника подпрограммы. Норматив стоимости 1 кв. м общей площади жилья по муниципальному образованию устанавливается органом местного самоуправления, но этот норматив не должен превышать среднюю рыночную стоимость 1 кв. м общей площади жилья по субъекту Российской Федерации, определяемую уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

В таблице 1 представлена площадь на основании которой определяется выплата.

Таблица 1

**Размер жилого помещения для определения размера субсидии**

Количество человек в семье	2 человека	3 и более человека
Общая площадь жилого помещения	42 кв. м.	18 кв. м. на человека

Размер субсидии представлен на рисунке 2:

- не менее 35 % средней по региону стоимости для супругов, не имеющих детей;
- не менее 40% средней по региону стоимости имеющих 1 и более ребенка.

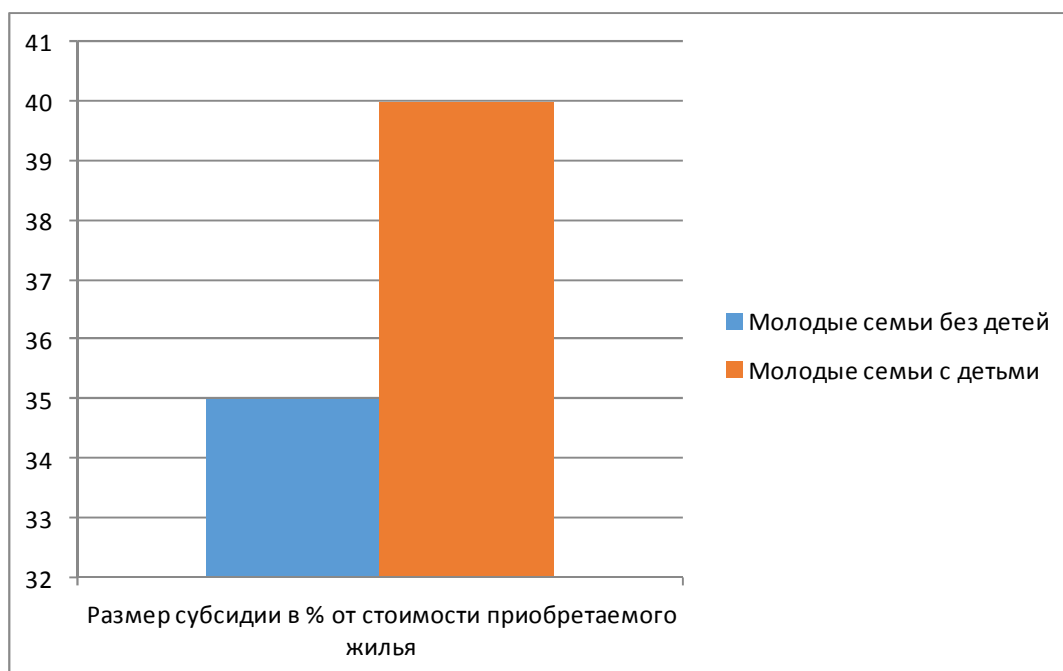


Рис. 2. Размер субсидии, выделяемых в рамках подпрограммы

Площадь купленной в рамках данной субсидии не может быть меньше средне прожиточного минимума, определенного федеральными и региональными законами. Так как в ином случае, купленной площади будет не достаточно для проживания в ней указанного количества человек. Сертификат можно получить один раз и это является полностью добровольным жестом.

Постановление Правительства РФ от 20.05.2017 № 609 говорит, что невозможна покупка квадратных метров у близких родственников, не при каких обстоятельствах. При нарушении этого требования может быть уголовное преследование.

В Приморском крае помощь оказывается в рамках подпрограммы "Обеспечение жильем молодых семей Приморского края" на 2013 – 2020 годы государственной программы Приморского края "Обеспечение доступным жильем и качественными услугами жилищно-коммунального хозяйства населения Приморского края" на 2013 – 2020 годы[5].

В данном регионе благодаря правительственной поддержке, сертификат можно использовать у специально аккредитованных банков по сниженным процентным ставкам. Это позволяет приобрести площадь даже людям с небольшим доходом. Так же администрация активно продвигает программы сотрудничества с аккредитованными строительными компаниями. Это позволяет приобрести льготное помещение по сниженной стоимости квадратного метра. Что так же способствует росту числа участников программы.

На рисунке 3 видно количество семей, которым выделили жилищные сертификаты в Приморском крае за 2017-2019 годах.



Рис. 3. Количество семей с жилищными сертификатами за 2017-2019 года.

В 2018 году 294 молодые семьи из 24 муниципальных образований Приморского края получили социальные сертификаты. Из них 36 семей получили сертификаты на улучшение жилищных условий в Находке, 34 в Артеме. На эти цели направлено 209,5 миллиона рублей. Из них почти 107 миллионов – средства краевого бюджета и 102,5 миллиона – федерального. Кроме того, софинансирование на предоставление жилья молодым семьям предусмотрено также в муниципальных бюджетах. В 2017 году социальные сертификаты на улучшение своих жилищных условий получили 232 молодых семьи, признанные нуждающимися в жилых по-

мещениях органами местного самоуправления. В 2019 году одобрено 306 жилищных сертификатов для молодых семей по всему Приморскому краю.

Плавный рост числа поддержанных за год семей и суммы выделяемого бюджета показывает заинтересованность, как граждан в данной программе, так и государства. Но, на данный момент количество семей подающих заявку на участие растет быстрее, чем сумма, выделяемая на реализацию данной программы. Государство которое активно поддерживает своих граждан и даёт им фундамент для развития, может в свою очередь рассчитывать на их поддержку в самые тяжелые периоды своей жизни. Сильная и крепкая страна невозможна без ежедневных человеческих усилий. А они в свою очередь невозможно без крепкой основы и уверенности в завтрашнем дне.

Еще одной проблемой подпрограммы Приморского края это недостаточная информированность населения. К сожалению, только 10% семей до 35 лет знают о ее существовании. В данном аспекте видится не доработка администрации. Необходимо более широкое распространение положений программы, передача ее в организации, институты, заводы. Необходимо запланировать и провести встречи с гражданами для разъяснений подпрограммы и ответов на вопросы.

Из года в год видно, что число жилищных сертификатов растет. Это положительная тенденция не может не радовать. Но, к сожалению, темпы роста денежных средств, выделяемых на реализацию данной подпрограммы, не поспевают за ежегодным ростом числа молодых семей. В связи с чем можно сказать, что для обеспечения всех нуждающихся нужны гораздо большие суммы бюджетного финансирования. Так же необходима более широкая огласка, чтобы большее количество людей могло позволить себе собственное жилье для налаживания своего быта и рождения следующего поколения россиян.

---

1. Артюхов, А.В. Государственная семейная политика и ее особенности в России / А.В. Артюхов // Социс. 2002. № 7. 145 с.

2. Артюхов, А.В. Государственная семейная политика и ее особенности в России / А.В. Артюхов // Социс. 2002. № 7.145 с.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.08.2015 № 889 "Федеральная целевая программа "Жилище" на 2015-2020 годы".

4. Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 398"Обеспечение доступным жильем и качественными услугами жилищно-коммунального хозяйства населения Приморского края" на 2013 – 2020 годы.

5. Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 398"Обеспечение доступным жильем и качественными услугами жилищно-коммунального хозяйства населения Приморского края" на 2013 – 2020 годы".



## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И ПРОБЛЕМЫ ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЙ СФЕРЕ

А.В. Пак, бакалавр  
А.К. Ерохин, доцент

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия

В данной статье рассматриваются перспективы развития долевого строительства на Дальнем Востоке, выявляются проблемы обеспечения граждан жилыми помещениями, предлагаются способы решений обманутых дольщиков.

**Ключевые слова и словосочетания:** доленое строительство, рынок жилья, законодательство о долеом строительстве, обманутые дольщики.

## PROSPECTS OF DEVELOPMENT AND PROBLEMS OF SHARING CONSTRUCTION IN THE HOUSING-COMMUNAL SPHERE IN THE FAR EAST

This paper discusses the prospects for the development of shared construction in the Far East, identifies the problems of providing citizens with living quarters and suggests ways to solve deceived co-investors.

**Keywords:** share construction, housing market, legislation on shared construction, deceived shareholder.

В настоящее время жилищный вопрос является одним из самых важных для большинства жителей нашей страны. Начальная стадия возведения домов поможет не только получить жилье по выгодной цене, но и исправить положение в стране. Долевое строительство процесс строения жилого объекта, в котором подписывается соглашения между людьми, которые желают купить квартиру и оплачивают расходы на строительство на этапе котлована строительной организацией, которая должна в оговоренные сроки сдать дом в эксплуатацию.

Основным нормативно-правовым документом, регламентирующим права дольщиков, является Федеральный закон № 214 «Об участии в долеом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации» от 30 декабря 2004 года. В данном акте регулируются правоотношения, возникающие при возведении многоквартирных домов и других видов имущества с привлечением средств частных лиц и организаций [2]. Заключение договора на начальной стадии строительства поможет не только получить жилье по выгодной цене, но и исправить положение в стране. В таблице 1, сравнивая 2016 и 2017 года, видно что с 2017 года собственные накопления уступают в пользу долеому строительству на 10,4 млн.рублей. Россияне считают, что долеое строительство может облегчить положение молодых семей, которые стремятся приобрести свое первое жилье, а те, кто уже имеют хоть какие-то собственные квадратные метры, могут улучшить свои жилищные условия путем расширения жилой площади [1].

Таблица 1

### Способы приобретения жилья в России

Показатели	2017 год	уд.вес	2016 год	уд.вес
Приобретено жилья всего, в т.ч.:	78,6 млн. кв.м.	100%	80,2 млн. кв.м.	100%
долевое строительство (в т.ч. ипотечное кредитование)	44,5 млн. кв.м.	56,60%	39,47 млн. кв.м.	49,20%
собственное накопление (в.т.ч ипотечное кредитование)	34,1 млн. кв.м.	43,40%	40,73 млн. кв.м.	50,80%

На протяжении ряда последних лет в России сложилась тяжелейшая ситуация с выбором покупки готового жилья, и встает вопрос, где же лучше его приобрести в новостройке или надежной рынке вторичного жилья, так как каждый из них может обладать как положительными, так и отрицательными качествами [3].

Проанализировав цены за 1 кв.м. и сравнив данные с 2016 по 2018 года, видно что новостройки с долевым участием все таки выигрывают по сравнению с вторичное жилье и новостройки без долевого участия, потому что большинство покупателей на рынке жилья отдают свое предпочтение долевого строительству(табл. 2).

Таблица 2

#### Анализ стоимости 1 м<sup>2</sup> по России

Показатель	2016	2017	2018
Стоимость 1 кв.м.: - вторичного жилья	53 982,97	52 349,88	54 923,93
– новостройка без отделки	55 189,34	56 609,17	56 280,36
– новостройка с отделкой	93 020,09	104 414,38	131 819,99
– новостройка без отделки(долевое участие)	48 674,63	49 358,98	52 895,73
– новостройка с отделкой(долевое участие)	53 286,96	56 882,19	61 831,57

Перспектива развития долевого строительства играет важную роль в экономическом развитии России, так как способствует повышению качества жизни населения и притоку новых жителей, обеспечивая их доступным и необходимым жильем.

А популярность долевого строительство приобрело по нескольким причинам, таким как указано в табл. 3 [6].

Таблица 3

#### Преимущества долевого строительства в России

стоимость квадратного метра в новостройках значительно ниже «вторичного» жилья;
площадь и комфортабельность новостройки несопоставимо выше чем вторичное жилье
первичное жилье не имеет юридической истории, что обеспечивает защиту от большинства рисков при покупке вторичного жилья;
богатый выбор современных ЖК, классов жилья, физических характеристик квартир и многих других составляющих будущего образа жизни;
приобретая «первичного» жилья с использованием заемных средств, инвестор получает существенно более низкую ставку по ипотечному кредиту;

Долевое строительство как форма приобретения жилья в России стало реализовываться в 90-х годах прошлого столетия. Причинами тому послужило экономическая ситуация в стране. Было прекращено бюджетное финансирование строительства по причине отказа кредитования застройщиков. Потому что застройщику было невыгодно брать деньги из банка под огромные проценты, но если и выдавали сумму, то предоставляли только ту часть денег, которой было недостаточно для проекта или же банк, который поддерживал стройку в качестве инвестора желал получить часть построенной площади. Но даже в таких ситуациях застройщики нашли выход из ситуации, они начали предлагать гражданам на этапе строительства профинансировать строительство их будущей жилплощади, по низкой цене и тем самым, решить главную проблему с приобретением недвижимости [7]. Данный договор основывался в соответствии с положениями ГК РФ [8].

Долевое строительство является довольно экономически выгодным предложением, все же нужно очень тщательно и грамотно подбирать строительные компании, которые зарекомендовали себя на рынке и на которых можно будет положиться во избежание таких ситуации, указанных в табл. 4.

**Список рисков долевого строительства, возникших после внесения дополнений  
в ФЗ-214 от 1 июля 2018 года**

обесценение вложенных средств в результате инфляции и удорожания стоимости жилья на рынке недвижимости
возникновение доплаты из-за возникновения дополнительных работ непрописанных в договоре(увеличение или уменьшение площади, приобретение отделочных материалов на дом)
двойная продажа одной квартиры.
если разрешение на строительство компания получила до внесения изменений в ФЗ-214, она может работать по старым правилам тогда у дольщиков сохраняются прежние риски.

Рассматривая график стоимости жилья в России, можно сказать, что цены на новостройки уже со 2 квартала 2018 года начали постепенно повышаться из-за новых введенных поправок в ФЗ-214, зато благодаря этим дополнениям риски наоборот уменьшаются, и можно будет без опаски приобретать новостройки

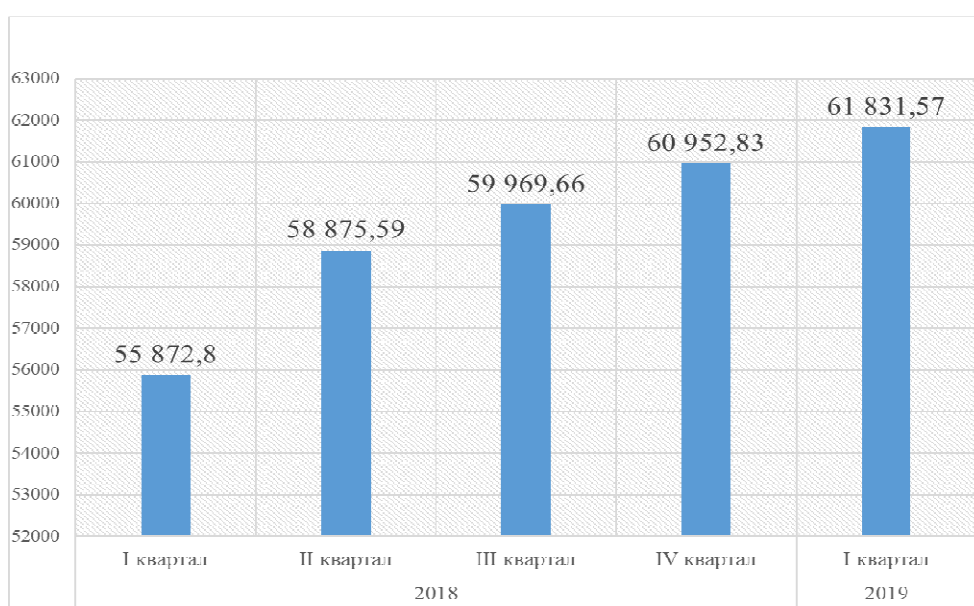


Рис. 1. Стоимость 1 кв.м. жилья в новостройках по России, руб.

Долевое строительство хоть и имеет достаточно рисков полностью об его отмене говорить пока не стоит, потому что оно помогает поддерживать как социальную сферу, так и экономическую, поэтому рассмотрим способы для решения проблем обманутых дольщиков: самым простым решением является ужесточение требований к застройщикам, чтобы вывести мелкие строительных компаний с рынка и обеспечить безопасность дольщикам. Поэтому, необходимо придерживаться следующих правил для снижения риска при долевом договоре (табл. 5)

**Ряд новых требований к застройщику, после внесенных изменений в ФЗ-214,  
которые позволят снизить риски для покупателя**

<p>Застройщик должен выполнить следующие условия:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– для строительства объекта нужно приобрести земельный участок;</li> <li>– оформить разрешение на строительство объекта;</li> <li>– в средствах массовой информации опубликовать декларацию о проекте.</li> </ul>
<p>Застройщик должен представить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– свидетельство о госрегистрации,</li> <li>– учредительные документы,</li> <li>– свидетельство о постановке на налоговый учет,</li> <li>– бухгалтерскую отчетность,</li> <li>– аудиторское заключение за прошедший год.</li> </ul>

Предварительно через интернет необходимо изучить отзывы об объектах застройщика, его историю на рынке недвижимости
Необходимо проверить следующую информацию: – наличие правоустанавливающих документов на земельный участок, предназначенный для строительства объекта, – наличие разрешения на строительство в соответствии с характеристиками объекта, – наличие проектной декларации.
Внимательно изучить текст договора

Ввод первичных домов в долевом строительстве с каждым годом растет. Следовательно, можно сделать вывод, что постоянное улучшение законодательства в сфере долевого строительства способно не только улучшить защиту прав людей, но и помочь обезопасить от обмана со стороны девелопера (табл. 6)

Таблица 6.

### Динамика ввода первичного жилья в Приморском крае

Показатель:	2015	2016	2017	2018
Общий объем ввода жилья, тыс. м <sup>2</sup> ., в том числе:	672	498,5	498,5	534
долевое строительство	288,5	244,5	293,6	330,5
населением за счет собственных и заемных средств	383,5	254	204,9	203,5
Объем работ, выполненных по виду деятельности "Строительство" по Приморскому краю, млн. рублей	54269,7	62960,2	66936,6	70253,1
в % к прошлому году	86,3	106,4	103,7	100,9

Рассматривая график цен за кв.м. в Артеме на рисунке 2, можно сказать, что хотя цена на первичное жилье увеличилась, но все равно видно разницу между вторичным жильем и новостройками, и как показано на графике новострой все же уступает в цене, но хотя разница и существует надо также понимать, что в эту разницу в дальнейшем будут входить и дополнительные затраты на обустройство жилья

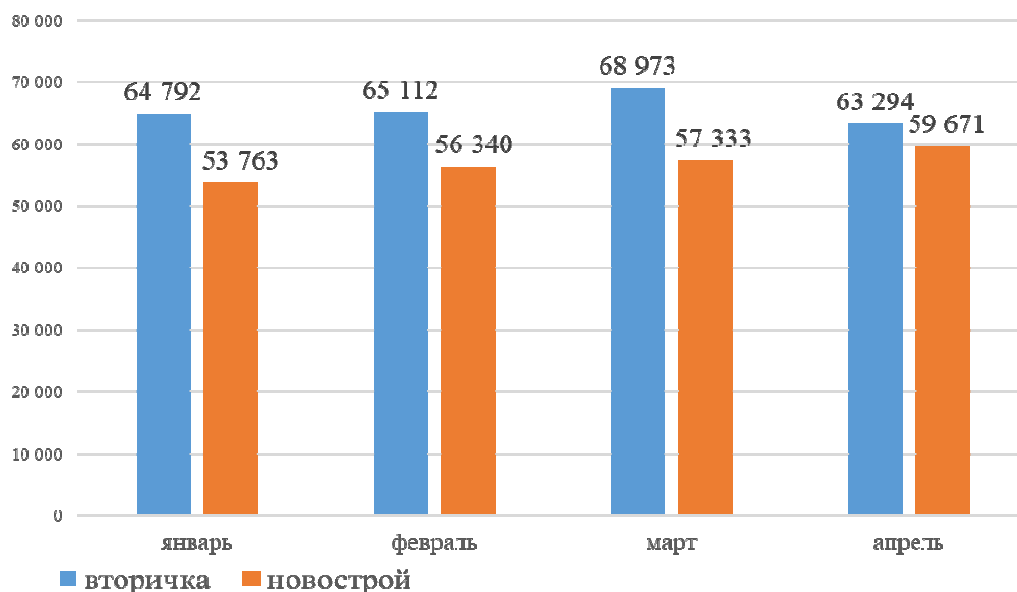


Рис. 2. График цен за 1 кв.м. жилья в Артеме в 2019 году, руб.

Рассмотрим предпосылки для увеличения цен на первичное жилье в 2019 году:

Снижение покупательной способности.

Новые поправки в ФЗ-214.

Тарифы и цены пойдут вверх.

Таким образом, из вышеизложенного можно сделать вывод, что ситуация, которая сложилась на рынке долевого строительства постепенно улучшается и положительно сказывается на развитии экономики на Дальнем Востоке. Исследование показало, что даже незначительные нововведения в законе о долевом участии приводит к эффективно избавлению рынка от недобросовестных застройщиков. Введение дополнительных мер повысит количество организованных девелоперов, что однозначно приведет к дальнейшему развитию рынка недвижимости. Возможность приобрести жилье на этапе строительства поможет покупателям значительно сэкономить, что существенно повысит общую доступность на жилье. Такой факт является движущей силой, объясняющей высокий инвестиционный спрос на первичном рынке жилья.

---

1. Жилищный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 29 декабря 2004 года № 188-ФЗ. [Электронный ресурс]. URL: <http://council.gov.ru/media/files/m7qn478mzUhopFipLvNYSt66AAENHQZJ.pdf/> (дата обращения 18.02.2018).

2. Федеральный закон "Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации" от 30.12.2004 N 214-ФЗ. (п. 1 ст. 860.7 ГК РФ; ч. 1 ст. 15.4, ч. 2, 6, 8 ст. 15.5 Закона N 214-ФЗ; п. 1 ст. 860.7 ГК РФ; ч. 1 ст. 15.4, ч. 2, 6, 8 ст. 15.5 Закона N 214-ФЗ). [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_51038/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_51038/)

3. Касьянова, Г. Долевое строительство: новые правила / Г. Касьянова. – М: Издательство «АБАК», 2017. – 216 с.

4. Территориальный орган Федеральной службой государственной статистике по Приморскому краю. [Электронный ресурс]. URL: [http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/primstat/ru/statistics/housing/](http://primstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/primstat/ru/statistics/housing/)

5. Проблемы долевого строительства [Электронный ресурс]. URL: [http://www.it-nv.ru/articles/problemi\\_dolevogo\\_stroitelstva](http://www.it-nv.ru/articles/problemi_dolevogo_stroitelstva)

6. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/building/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/building/)

7. Полтораки, Г.В. О проблемах рынка недвижимости в России и возможностях их разрешения / Г.В. Полтораки // Имущественные отношения в Российской Федерации. 2012. №2, 6-11.

8. Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. N 39-ФЗ "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений (п. 1 ст. 8). [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/12114699/>

9. О строительной деятельности в Приморье за январь – октябрь 2018 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.puhanet.com/20>.

## ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ УНИКАЛЬНОГО ТОРГОВОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТЕЛЕЙ ЧЕРЕЗ СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ

**В.А. Петрова**, студент

**Н.В. Прихошко**, преподаватель, кафедра транспортных процессов, сервиса и дизайна

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артём, Россия*

*В статье выявлены преимущества использования социальных медиа и особенности работы с ними. В частности, обозначены методы, используя которые отели смогут продвигать свой продукт в социальных сетях. Производится сравнение количества пользователей социальных сетей в России и мире по возрастным группам и их гендерной принадлежности. Произведена систематизация и выработаны правила работы в различных социальных сетях для работников гостиничного бизнеса.*

**Ключевые слова и словосочетания:** социальные сети, отель, уникальное торговое предложение, продвижение, маркетинг в социальных сетях (SMM).

## POSITIONING A UNIQUE HOTEL SALES OFFER THROUGH SOCIAL MEDIA

*In the course of work were identified advantages of using social media and working with them. In particular were identified methods that can use the hotels to promote their services in social networks. Compares the number of users in Russia and abroad by age groups and gender. Produced systematize and develop rules of work for the employees of the hotel business in various social networks.*

**Keywords:** social network, hotel, unique sales offer, promotion, social media marketing (SMM).

Условия рыночной конкуренции требуют от рекламодателей все увеличивающегося числа рекламных приемов. И российские, и западные рекламодатели и авторы рекламы позиционируют товар или услугу посредством использования различных рекламных стилей, являющихся предметом внимания исследователей. Предприниматели стремятся выделиться среди конкурентов, пытаясь предложить свое уникальное торговое предложение (УТП) на рынке.

По мнению маркетолога Ричарда Бэйстона, УТП – это необычная характеристика продукта или бренда, которую маркетологи пытаются вывести на первый план при рекламировании товара [1]. Еще проще, его называют «изюминкой» товара или услуги.

Отели и гостиницы, как и остальные бизнес-единицы, также стремятся выделиться среди остальных заведений подобного рода [2].

Реклама отелей в своей вербальной части прошла к настоящему времени сложный путь развития. Этапы этого пути особенно заметны в межнациональном рекламном дискурсе, то есть в объявлениях, которые рекламируют отели, находящиеся в разных странах мира, с целью привлечения к ним внимания потенциального потребителя отельных услуг. Первоначальным и самым простым рекламным сообщением, пришедшим в Россию с Запада, было простое (используемое чаще всего в туристических проспектах) описание отелей в рамках информирующей стратегии. Такие тексты содержат минимум информации о ранге отеля («звездности»), о его местоположении, в том числе о близости к пляжу, и о количестве номеров.

В рамках позиционирования отеля уникальное торговое предложение подчинено не только тому, чтобы тот или иной отель не смешивался с другими в общем информационном потоке, – с помощью УТП актуализируется превосходство над конкурентами. Однако УТП в отельном бизнесе неоднородно – предложение дифференцируется по типу выдвигаемой на поверхность план текста информации.

В ходе исследования, был проведен краткий обзор предлагаемых на рынке УТП отелей, представленный в табл. 1.

Наименование	Характеристика
Предложение отеля как	статусного; имеющего обширную территорию и/или природные особенности; имеющего дополнительные функции; экологически благоприятного; отеля «с историей» (подлинной или стилизованной); своеобразного архитектурного сооружения; сочетающего историю и современность, европейские и местные традиции, в том числе архитектурные; имеющего особую атмосферу; этнографического; оптимального для спорта; оптимального для оздоровления; оптимального для развлечений; не допускающего на свою территорию местных жителей.

Результаты проведенного обзора показывают, что рекламный стиль сосредоточен на освещении в качестве торгового предложения сильных или уникальных характеристик товара или выгод, которые он дает потребителю, а также сосредоточен на прямом сравнении товарных атрибутов или цены с ближайшим конкурентом, зачастую название конкурента не упоминается. Идея состоит в том, чтобы убедить потребителей в прямом превосходстве бренда над конкурентами.

Однако в условиях усиливающейся рыночной конкуренции информирующая стратегия в рекламировании отелей перестала эффективно работать. Это связано с рядом факторов, и прежде всего – с дифференциацией адресата, потенциального потребителя туристских услуг. Образовался целый слой людей с достаточно высокими доходами и соответствующими требованиями к качеству туристского продукта. Такой слой составляют «персонифицированные покупатели туристского продукта; для них важны вид туристского продукта и качество услуг туризма, в то время как цена тура или услуги не является для них решающим фактором» [3]. Как следствие – развивающемуся туристическому бизнесу потребовались рекламные тексты, реализующие интенцию воздействующего типа в рамках уникального торгового предложения.

У каждого потребителя гостиничной услуги свои предпочтения. Это не значит, что нет установленных критериев типичного отеля, которых владельцы стараются придерживаться. Однако, любые критерии формируются на основе предпочтений потребителей. Дабы выявить эти предпочтения, необходимо проводить исследования или хотя бы опираться на уже существующие.

В рамках исследования Mobile Travel Tracker [4], специалисты гостиничного бизнеса пытались найти ответ на актуальный вопрос: чем современные отели могут привлечь молодых путешественников. В масштабном опросе, который проходил в ноябре 2017 г., приняло участие 9000 респондентов, проживающие в 30 отелях мира.

Исследование показало, что буквально для всех путешественников в возрасте до 35 лет очень важно наличие в отеле бесплатного Wi-Fi. Если отель не предоставляет такую услугу, то, скорее всего, более 30% респондентов не будут бронировать в нем номер. Более 30% респондентов признались, что ежедневно они пользуются доступом к сети интернет не менее 4 часов. 19% опрошенных используют при поиске номера в отеле свой мобильный телефон; 29% – компьютеры; 52% используют и компьютеры, и мобильные устройства [4].

Одним из главных увлечений для молодых туристов остаются селфи, во время отдыха они активно делятся свежими фотографиями в социальных сетях. Около 66% респондентов возрастной категории 18-29 лет отметили, что во время отдыха они предпочитают загружать в сети в основном личные селфи, а не совместные снимки с родными. Порядка 44% молодых путешественников отметили, что регулярно делают фотографии еды в ресторанах. Им очень

важно, чтобы подача блюд была оригинальной и сопровождалась интересным художественным оформлением [4].

Многие современные отели стремятся всеми доступными способами угодить молодым туристам, очень интересное предложение для этой категории постояльцев разработал отель Нью-Йорка Pennsylvania. Он предлагает им участие в акции Selfie in the City, в рамках которой гости отеля могут делиться своими селфи в сети Instagram, сопровождая их хэштегом #HotelPennSelfie. Все участники программы могут получить интересные призы, среди которых туристическая карта Нью-Йорка, а также бесплатные завтраки в ресторане отеля.

Известный отель Парижа Sofitel Paris Baltimore установил в холле необычную интерактивную стену, на фоне которой постояльцы могут делать интересные памятные фотографии. Угодить молодым путешественникам совсем не сложно. Для этого достаточно предоставить им неограниченный доступ к сети интернет, удивить оригинальным дизайном номеров и общественных пространств, а также порадовать новыми кулинарными открытиями. Также исследование показало, что более 50% туристов в возрасте до 35 лет уделяют особое внимание ценовой политике отеля [4].

Перечисленные предпочтения туристов учитываются при продвижении УТП, которые предлагают отели с целью повышения эффективности продаж.

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что для рекламы в Интернете особую значимость приобретает маркетинг в социальных сетях – SMM (Social Media Marketing) [5].

На сегодняшний день социальные сети используются для продвижения многих отелей и являются ключевым каналом распространения информации, который обладает большой аудиторией (97% пользователей сети Интернет) [6].

Сравнение количества пользователей социальных сетей в России и за рубежом, а также соотношение пользователей по гендерному признаку представлено в табл. 2.

Таблица 2

**Сравнение количества пользователей социальных сетей в России и за рубежом, их гендерная принадлежность**

Социальная сеть	Число пользователей		Соотношение пользователей	
	в мире (чел.)	в России (чел.)	Мужчин	Женщин
ВКонтакте	539734279	95472281	42	58
Одноклассники	62859666	45000000	43	57
Facebook	2468183320	29376086	41	59
Twitter	345854043	183000	55	45
Tumblr	115000000	3363562	50	50
YouTube	1900000000	1197000000	62	38
Instagram	1000000000	33782499	23	77

Представленные в таблице 2 данные дают наглядное представление о количестве пользователей социальных сетей. Наибольшее количество человек в мире зарегистрировано в социальной сети Facebook – более 2 млрд. пользователей [8]. Несмотря на это, отелям следует учитывать, что в России Facebook не является таким популярным, как в Европе. Хорошей площадкой для выхода на клиента России и стран СНГ является социальная сеть «ВКонтакте», где зарегистрировано более 500 миллионов пользователей [9]. В последнее время популярность набрала социальная сеть Instagram (1 млрд. человек), где пользователи более активны [10]. Распространенные международные сети (т.е. сети, которыми пользуются как за рубежом, так и в России) – Twitter и YouTube, которые насчитывают 345 млн. и 1,9 млрд. пользователей соответственно.

Соотношение пользователей по гендерному признаку примерно одинаково, но женской аудитории (55%) все же больше мужской (45%) на 10%.



Распределение пользователей социальных сетей по возрастным группам представлены в табл. 3.

Таблица 3

**Распределение пользователей социальных сетей по возрастным группам**

Показатели	Возраст					
	12-17 лет	18-24 года	25-34 года	35-44 года	45-64 года	Старше 64 лет
Социальная сеть						
ВКонтакте	0%	30%	40%	15%	12%	3%
Одноклассники	4%	12%	29%	25%	13%	0%
Facebook	0%	8%	35%	32%	17%	10%
Twitter	0%	40%	39%	30%	25%	12%
Tumblr	20%	29%	21%	14%	7%	2%
YouTube	7%	11%	23%	26%	8%	3%
Instagram	12%	30%	37%	14%	4%	0%

Рассмотренные социальные сети наиболее распространены среди пользователей от 25 до 34 лет, составляющие в среднем 32%. Также большая доля пользователей приходится на сегмент в возрасте от 18 до 24 лет, что составляет в среднем 23%. По мере увеличения и уменьшения возраста от этих возрастных групп популярность социальных сетей снижается [10]-[19].

При этом социальные сети имеют ряд преимуществ в продвижении отеля:

- расширение базы потенциальных клиентов;
- прямые продажи;
- быстрое распространение информации.
- быстрая связь с потенциальными клиентами.
- анализ качества предоставляемого продукта.

Чаще всего аккаунт в социальных сетях является для отеля:

Корпоративным СМИ: в том же ряду, что и email-маркетинг, PR, используя похожие методы работы. С помощью своей страницы предприятие может транслировать историю отеля с позиционированием, необходимым для привлечения аудитории. Представим, например, что на данном этапе для курортного отеля есть необходимость привлечь семьи с детьми. Необходимо рассказать родителям о том, почему детям будет комфортно и безопасно в отеле; показать видео, как весело развлекаются самые маленькие гости в аквазоне, как интересно проводят время с аниматорами. Не лишним будет рассказать, что в штате есть медицинский работник, который 24 часа находится на территории отеля.

Жалобной книгой, но в отличие от рекомендательных ресурсов управляемой. Учитывая степень распространенности соцмедиа, часто гостю удобнее зайти, например, в приложение Facebook, чтобы сказать, что на ресепшене ему не помогли в решении вопроса, или еда в ресторане была невкусной. Работать с возражениями в соцмедиа проще. И часто нелояльный гость может стать постоянным гостем в отеле.

В наименьшей степени соцсети могут быть каналом продаж. Преимущественно это возможно для мини-отелей, хостелов, курортных отелей. Хорошо это формат работает при продвижении интересных спецпредложений. Например, романтический ужин ко Дню святого Валентина со скидкой [6].

Для того, чтобы убедиться в правильности предлагаемого подхода к социальным сетям, обратимся к региональному опыту продвижения гостиничного предприятия с помощью интернет-ресурсов на примере отелей Приморского края.

В ходе исследования, нами были проанализированы SMM-технологии, применяемые при позиционировании услуг отелей г. Владивостока и г. Артема. Полученные данные наглядно представлены в табл. 4 и 5.

Таблица 4

**SMM-технологии, применяемые при позиционировании услуг отелей г. Владивостока**

Отель	Номерной фонд	Наличие сайта	Используемые социальные сети
Азимут Отель Владивосток	378	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram, Youtube
Tigre de Cristal	121	+	Facebook, ВКонтакте, Twitter, Instagram, Youtube
Астория	103	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram
Lotte Hotel Vladivostok	153	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram
Приморье	117	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram
Гавань	80	+	Facebook, Twitter, Instagram
Жемчужина	105	+	Instagram
Аврора Парк Отель	86	+	Instagram
Экватор	154	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram
Маяк	18 коттеджей, 19 номеров	+	Одноклассники, Facebook, Instagram, Youtube, Telegram

Как видно из данных таблицы, самыми популярными социальными сетями, используемыми для продвижения отелей г. Владивостока, являются Facebook, ВКонтакте и Instagram. Можно сделать вывод, что все рассматриваемые отели используют для продвижения своих услуг социальные сети.

Таблица 5

**SMM-технологии, применяемые при позиционировании услуг отелей г. Артема**

Отель	Номерной фонд	Наличие сайта	Используемые социальные сети
Кедровый дом	7	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram
Райтекс	50	+	Instagram
Светлана	46	+	–
Венеция	26	+	Instagram
Монро	13	+	Facebook, Instagram
Артем-Плаза	10	+	Facebook, ВКонтакте, Instagram
Артем+	25	+	–
Нерус	9	+	ВКонтакте, Instagram
Нinotel	14	+	Instagram
ХО	9	+	Instagram
		(проблемы с загрузкой сайта)	

В г. Артеме дела с продвижением услуг отелей в социальных сетях обстоят хуже. Из 10 рассмотренных гостиничных предприятий 2 отеля не используют для продвижения своих ус-

луг ни одну социальную сеть. Среди используемых социальных сетей лидером является Instagram.

Таким образом, можно сделать вывод, что для привлечения большего числа потребителей гостиницам г. Артема необходимо продвигать в своей деятельности использование SMM-технологии.

До старта работ в социальных сетях отелю необходимо:

- определиться с аудиторией, выбрать концепт, выбрать каналы;
- провести мониторинг конкурентов в социальных медиа;
- определиться с объемом работ и бюджетом;
- найти/назначить сотрудника, ответственного за SMM;
- определить регламент работы в соцсетях;
- оформить страницы;
- создать контент-план минимум на 1 месяц;
- создать пакет контента на 2-3 недели [6].

Важно, чтобы об отеле узнало как можно больше людей. Заходя на страничку в социальных сетях, потенциальные клиенты в первую очередь обращают внимание на то, кто из друзей подписан на данное сообщество. В связи с этим, завоевания популярности необходимо постоянно развивать контент страницы в социальных сетях. Существует очень полезный сервис аналитики сообществ социальных сетей Popsters.ru, который имеет множество функций:

- анализ активности подписчиков;
- расчет лучшего времени для публикации;
- определение контента, который больше всего нравится аудитории;
- анализ данных страниц конкурентов.

Наиболее частая ситуация, когда сообщество в социальной сети обладает большой аудиторией, но многие люди при этом остаются неактивными. Любому отелю важно отслеживать активность страницы, используя для этого опросы. Таким способом можно узнать у подписчиков, какая информация для них более интересна, что их привлекает, а что отталкивает.

Отдельно стоит учитывать такой важный аспект как наличие пакета контента. Не стоит это путать с контент-планом. Пакет контента предусматривает полностью готовые материалы: тексты, фото, видео. Во-первых, посты будут продуманными и наполненными действительно ценной информацией. Во-вторых, при временном отсутствии SMM-менеджера или другого ответственного человека за контент, запостить материал сможет любой другой член команды. Необходимо помнить, что для новостей оставляют 20-30% места в контент-плане, и пишут их по мере поступления.

Идеи по типам материалов для интересного наполнения страницы отеля – это:

- фото, синемаграммы, коубы;
- видеорепортажи, портреты в интерьере;
- опросы и голосования;
- аукционы и конкурсы;
- мотиваторы, мемы;
- лайфхаки и советы;
- обзоры достопримечательностей и событий (не обязательно на территории отеля);
- инфографика и статистика;
- контент гостей.

Данным списком можно не ограничиваться и придумывать свои темы публикаций.

Не стоит забывать и о следующих методах продвижении услуг отеля через соцсети:

кросс-лайкинг, коммент-серфинг: только тематические посты;  
мониторинг аккаунтов конкурентов и общение с их фолловерами / участниками;  
рекламный пост – можно добавить кнопку действия в ВКонтакте, Facebook, Instagram,  
размещение в тематических группах, пабликах. В Instagram – таргетинг по локации;

таргетированные объявления (интернет-реклама, которая демонстрируется, опираясь на данные, известные о пользователе): в т.ч. таргетинг по тематическим группам, по интересам, по сообществам конкурентов;

другие возможности: в зависимости от сети. Twitter – можно покупать ретвиты, Youtube – добавлять свое видео в комментарии;

работать с хэштегами: мониторить и использовать популярные, развивать свой.

Новые инструменты продвижения раскрывают перед отельерами глобальные возможности, в то же время, требуют дополнительных специалистов, способных вести такую работу.

Порой нагрузка в работе с социальными сетями может быть колоссальной, ведь необходимо следить за активностью группы, регулярной публикацией новых постов, постоянным обновлением контента [7]. Чтобы облегчить данную работу сотрудники отеля, занимающимся SMM, составляют контент-план на определенный период. Ниже приведен фрагмент подобного контент-плана для отеля.

Таблица 6

**Пример фрагмента контент-плана для отеля**

№	Дата	Рубрика	Тип / тема	Канал	Название	Статус
25	07.05	Отель	Фото + текст / номер	FB, VK, Instagram	Свадебный номер	опубликовано
26	08.05	SPA	Видео / «изнутри»	VK, Instagram	Тестируем новый аппарат	в публикацию
27	09.05	Ресторан	Рецепт	FB, VK, Instagram	Правильный «оливье»	на согласовании
28	10.05	Вокруг	Фото + текст / достопримечательность	FB, VK, Instagram	«Алые паруса»	в публикацию
29	11.05	Разное	Фото + цитата	VK, Instagram	Чемодан впечатлений	на согласовании
30	12.05	События	Акция	FB, VK, Instagram	Выходные во Владивостоке	на согласовании

План: минимум на месяц вперед и запас материалов минимум на 2 недели вперед. Частота: от 1 раза в день до 2 раз в неделю, а если реже – то вас просто забудут. Вконтакте: можно до 10 раз в день, Instagram – до 3-х раз в день, Facebook: до 2 постов в день.

Во время привлечения людей в социальное сообщество необходимо предоставить им мотивацию, чтобы им было интересно дальше оставаться на страничке, и они советовали ее друзьям. В качестве такого мотиватора может выступать технология социальный замок, когда человеку предлагают скидку на услуги отеля или подарок за репост в социальной сети и приглашения друзей.

Для распространения информации об отеле существует еще одна технология – вирусная механика [8]. Потенциальный клиент для того чтобы получить бесплатно номер в гостинице на одну ночь должен заполнить анкету с контактными данными и привлечь к этой анкете еще несколько своих друзей.

Социальные сети обладают уникальной возможностью быстро распространять информацию, охватывая при этом большое количество людей. Для повышения рейтинга отелю следует периодически организовывать розыгрыши отдыха в гостинице, используя при этом условие обязательного репоста страницы отеля.

Помимо всего вышеперечисленного, для повышения лояльности аудитории на странице в социальных сетях необходимо напоминать клиентам о действующих акциях и специальных предложениях.

Социальные сети обладают еще одним преимуществом по сравнению с обычным сайтом отеля – предоставляют возможность узнать об уровне удовлетворенности клиентов в момент его непосредственного пребывания в гостинице. Благодаря этому персонал может быстро отреагировать и принять меры для улучшения впечатления гостя о данном отеле.

В результате проведенного исследования, нами были разработаны предложения по использованию SMM-технологий для отелей Приморского края:

1. Услуги консьержа в «Instagram».

Данная инновация может быть действительно эффективным введением. Вместо того, чтобы звонить или приходить на ресепшн, каждый человек может выяснить интересующие его вопросы, еще не доехав до гостиницы, находясь у себя номере или гуляя по городу. Любой

пользователь имеет возможность доступа по хештегу к вопросам и отзывам других постояльцев.

Владелец гостиничного предприятия имеет возможность в любой момент просмотреть историю постов и убедиться в компетентности ответов консьержа. Удобно также и собирать отзывы, ведь люди достаточно активно благодарят прямо в «Instagram» электронного консьержа. Это гораздо легче, чем отправлять отзыв по электронной почте или оставлять запись в традиционной книге отзывов и предложений.

#### 2. Мобильный маркетинг и локальный мерчендайзинг.

Основные преимущества для индустрии гостеприимства появляются на пересечении мобильной связи и социальных медиа. 67% путешественников и 77% бизнесменов для поиска гостиничных услуг используют свои мобильные устройства. Путешественники вовлечены в социальные медиа разным образом на протяжении всего процесса отдыха. Они используют одни каналы перед поездкой, другие – во время путешествия, и третьи – после возвращения домой. Это является основополагающей причиной создания основными гостиничными брендами собственных мобильных приложений.

Приложения многих отелей позволяют пользователям не только просматривать информацию, фото и видео об отеле, но и осуществлять заказы дополнительных услуг, получать информацию о событиях в отеле, а также общаться с другими клиентами.

Локальный мерчендайзинг также строится на использовании мобильных устройств. Геолокационные сервисы могут сообщать в отель о том, что клиент находится в здании, стало быть, ему можно делать определенные предложения. Например, только что прибывшему посетителю можно предложить спуститься в бар и отдохнуть с дороги за приветственным бесплатным коктейлем.

#### 3. Обслуживание посетителей и работа с онлайн репутацией.

Произвольно или нет, каждый отель является участником создания своей репутации в интернете, которая формируется из информации и отзывов посетителей в блогах, социальных сетях и на форумах.

Для успешной деятельности в социальных медиа, гостиничному предприятию необходим действительно высокий уровень обслуживания. В том случае, если происходит что-либо из ряда вон выходящее, нужно уметь виртуозно работать с репутацией, при этом улучшая сервис еще больше.

#### 4. Создание сообществ постояльцев в социальных сетях ВКонтакте, Facebook.

На перекрестке социальных сетей и мобильной связи появляется еще одна возможность – создание временных сообществ людей, находящихся в определенном городе, отеле или на каком-либо конкретном мероприятии. Кроме этого, гостиничные предприятия уделяют большое внимание развитию сообществ участников своих программ лояльности. Благодаря таким сообществам, у пользователей есть возможность делиться путевыми заметками, общаться между собой, а также получать некоторую инсайдерскую информацию от работников сети.

#### 5. Создание тематических порталов.

Еще одним вариантом использования социальных медиа являются тематические порталы. Людей, выбирающих определенный отель, как правило, объединяют общие предпочтения и интересы. Следовательно, возможно собрать этих людей вокруг конкретной темы, в качестве которой может выступать спорт, красота, здоровье, бизнес конференции, выставки, определенные события и т.д. [9]

Конечно же, требуются значительные инвестиции на разработку и продвижение тематического портала. Но если нет возможностей для создания подобных веб-ресурсов, стоит задуматься о сотрудничестве с тематическими порталами, которые успешно осуществляют деятельность и уже имеют постоянную целевую аудиторию.

Таким образом, начиная работать в соцсетях важно помнить, какая цель отеля по присутствию там, достаточно ли у отеля ресурсов (временных, человеческих, финансовых) для полноценного присутствия там. Также важно помнить, что все инструменты показывают более эффективный результат, работая в комплексе.

Все это может позволить облегчить поиск и рекламу отелей Приморского края. Ведь правильное продвижение гостиницы будет успешным результатом бизнеса. Чем больше о продукте люди слышат, тем появляется больше людей, которые хотят его приобрести. Учитывая

потребности гостя, высока вероятность того, что он будет приезжать в данный отель и пользоваться услугами снова и снова.

---

1. [Электронный ресурс]. URL: <https://lpgenerator.ru/blog/2016/12/27/chto-takoe-unikalnoe-torgovoe-predlozhenie-utp/> – LPGENERATOR. Что такое уникальное торговое предложение (УТП)?

2. [Электронный ресурс]. URL: <https://bolsheprodag.ru/unikalnoe-torgovoe-predlozhenie/cel-formirovaniya-unikalnogo-torgovogo-predlozheniya> – ТехникиПродаж. Цель формирования уникального торгового предложения.

3. Пирогова, Н.В. Креативный стиль уникального торгового предложения в международной рекламе отелей / Н.В. Пирогова, Н.Б. Руженцева // Аграрный вестник Урала № 5 (123), 2014 г. – 83-87 с.

4. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.orangesmile.com/destinations/novosti-otelei/4179.htm> – Orange Smile. Что привлекает молодых туристов в современных отелях?

5. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.marketech.ru/marketing\\_dictionary/marketing\\_terms\\_s/social\\_media\\_marketing/](http://www.marketech.ru/marketing_dictionary/marketing_terms_s/social_media_marketing/) – CMM (SMM) Маркетинг социальных медиа.

6. [Электронный ресурс]. URL: <https://digitalwill.ru/blog/socialnye-seti-dlya-otelya-kak-smm-svyazano-s-seo> – Социальные сети для отеля: как SMM связано с SEO?

7. [Электронный ресурс]. URL: <http://alfa-content.ru/blog/kak-sozdat-kontent-plan-dlya-socialnyx-setej-shablon/> – КАК СОЗДАТЬ КОНТЕНТ-ПЛАН ДЛЯ СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЕЙ (+ШАБЛОН).

8. Мир знаний. Вирусный маркетинг [Электронный ресурс] (дата обращения: 11.12.2017).

9. Клепикова, Д.В. Тенденции использования социальных медиа в гостиничном маркетинге / Д.В. Клепикова. – Саратов, 2018.

10. [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/696806/nataliia-berishvili/polzovatelei-sotssetei-v-rossii-stalo-vdvoe-bolshe> – Пользователей соцсетей в России стало вдвое больше.

11. [Электронный ресурс]. URL: <https://vk.com/catalog.php> – Каталог пользователей ВКонтакте.

12. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.likeni.ru/events/rif-2018-svezhie-dannye-po-auditorii-odnoklassnikov/> – РИФ 2018: свежие данные по аудитории «Одноклассников».

13. [Электронный ресурс]. URL: <http://selfmadesuccess.com/tumblr-marketing-tips-and-statistics/> – 35 Tumblr Marketing Tips And Statistics That May Shock You.

14. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.internetlivestats.com/> – Internet Live States.

15. [Электронный ресурс]. URL: <https://marketer.ua/top-social-media-2017/> – Самые популярные социальные сети в странах СНГ и мире.

16. [Электронный ресурс]. URL: <https://blog.hootsuite.com/twitter-statistics/> – 28 Twitter Statistics All Marketers Need to Know in 2019.

17. [Электронный ресурс]. URL: <https://br-analytics.ru/blog/socseti-v-rossii-osen-2018/> – Социальные сети в России: Цифры и тренды, осень 2018.

18. [Электронный ресурс]. URL: <https://rusability.ru/internet-marketing/polzovatelei-sotssetej-v-rossii-statistika-i-portrety-auditorii/> – Пользователи соцсетей в России: статистика и портреты аудитории.

19. [Электронный ресурс]. URL: <https://sdvv.ru/articles/elektronnaya-kommertsiya/samyepopulyarnye-sotsialnye-seti-v-mire-2018/> – Самые популярные социальные сети в мире 2018.

## ТЕНДЕНЦИИ ИЗМЕНЕНИЯ ВНЕШНЕГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ДОЛГА РФ

**А.С. Савчук, студент**  
**Т.Г. Груздева, преподаватель**

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артём, Россия*

*В данной статье выявляются тенденции изменения государственного внешнего долга, рассматривается его влияние на экономику России и развитие страны в целом.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *государственный внешний долг, порог внешней задолженности, внешние облигационные займы.*

## TRENDS IN THE EXTERNAL PUBLIC DEBT OF THE RUSSIAN FEDERATION

*This article identifies trends in public external debt, examines its impact on the Russian economy and the development of the country as a whole.*

**Keywords:** *public external debt, external debt threshold, external bond loans.*

Экономический климат государства определяется состоянием государственного бюджета, его профицитом, дефицитом или же сбалансированностью. Бюджет является одним из важнейших инструментов управления экономической ситуацией в стране. В случае дефицита мы сталкиваемся с его агрегированной характеристикой – государственным долгом, что является важной категорией, он служит не только для того, чтобы привлекать денежные средства, но также выполняет функцию регулятора денежного обращения, оказывает влияние на бюджетный процесс и воздействие на весь экономический процесс, а также является причиной развития международного сотрудничества. Государственный долг подразделяется на внешний – задолженность государства перед другими странами, иностранными гражданами, компаниями и внутренний - задолженность государства перед собственными гражданами или компаниями, которые являются держателями государственных ценных бумаг [1][2]. Во внешних финансовых источниках у государства возникает необходимость, когда существует проблема финансирования государственных расходов и дефицита государственного бюджета, при этом другие источники государственных средств уже исчерпаны.

Изучение тенденций изменения государственного внешнего долга имеет большую значимость в настоящее время, так как государственный внешний долг является одним из важнейших элементов для экономики всех стран. Грамотное управление долгом и его состоянием во времена экономической нестабильности оказывает влияние на экономику России и развитие страны в целом, от эффективности управления зависят имидж страны на международной арене, взаимодействие политиков, инвесторов, бизнес-партнеров. Государственный внешний долг – это задолженность государства перед другими странами, иностранными гражданами, компаниями. Существует порог – максимальный объем государственного внешнего государственного долга. Объем определяется законом о федеральном бюджете, что принимается на очередной год. Например, в России предусмотрен предельный уровень объема внешних государственных займов. Он не может превысить 1-годовой объем платежей по погашению, а также обслуживанию долга. Существует такое понятие, как «государственная гарантия», которое означает обеспечение правовых обязательств. Это происходит путем, выступления гарантом и предоставления письменного обязательства о несении ответственности перед лицом, гарантию получившим [3]. Правительство использует следующие инструменты для управления государственным долгом: конверсия внешнего долга, конверсия государственного долга, консолидация и новация.

Государственным внешним долгом РФ являются обязательства:

- 1) ЦБ;
- 2) Органов федеративной власти;
- 3) Федеративных субъектов.

Центральный Банк является официальным источником информации по структуре, истории, текущему состоянию и плану платежей. Кредиторами обычно бывают другие государства, частные фонды, МФО. Внешняя задолженность РФ в части международных финансовых организация включает в себя государственные долговые обязательства перед следующими организациями:

- 1) Международный валютный фонд (МФВ);
- 2) Международный банк реконструкции и развития (МБРР);
- 3) Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР).

Для проведения анализа, рассмотрим показатели структуры государственного внешнего долга России за 2011-2017 гг. в процентах, представленные в табл. 1

Таблица 1

### Структура государственного внешнего долга России за 2013-2017 гг.

Статьи государственного внешнего долга	Годы						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Задолженность перед официальными двусторонними кредиторами – членами Парижского клуба	2,0	1,4	0,6	0,4	—	—	—
Задолженность перед официальными двусторонними кредиторами – не членами Парижского клуба	7,0	6,7	4,1	3,6	3,3	2,4	1,23
Задолженность перед официальными многосторонними кредиторами	8,0	7,3	3,9	2,9	2,2	2,0	1,61
Задолженность по внешним облигационным займам	76,2	81,8	69,0	72,7	72,3	71,8	73,4
Задолженность по облигациям внутреннего государственного валютного займа (ОВГВЗ)	4,5	—	—	—	—	—	0,01
Государственные гарантии Российской Федерации в иностранной валюте	2,3	2,8	22,4	20,4	22,2	23,8	22,9

Задолженность по внешним облигационным займам является основой для государственного внешнего долга России, его доля за 2017 год составила 73,4%, что на 1,6% больше, чем в 2016 г. Наиболее низкий показатель наблюдается в 2013 г., он сократился на 12,8% по сравнению с 2012 г.

Задолженность перед официальными двусторонними кредиторами – не членами Парижского клуба за анализируемый период имеет стабильное сокращение. То же самое наблюдается в показателях задолженности перед официальными многосторонними кредиторами, на 2017 г. доля задолженности составила 1,61%, за 7 лет данные сократилась на 6,39%. Задолженность по облигациям внутреннего государственного валютного займа за 2017 г. составила 0,01%, задолженность образовалась после пятилетнего отсутствия, по сравнению с 2011 г. показатель меньше на 4,49%. Государственные гарантии составили 22,9% за 2017 г., за анализируемый период показатель имел существенный скачок в 2013 году, по сравнению с 2012 он увеличился на 19,6%. Задолженность перед официальными двусторонними кредиторами – членами Парижского клуба была погашена на начало 2015 г.

Рассмотрим совокупный государственный долг России за 2013-2018 гг., представленные в таблице 2 [4]. По данным ЦБ, совокупный государственный долг на 1 января 2018 года увеличился до 518,872 млрд. долл., это на 1,4% превышает предыдущий показатель. К октябрю 2018 года он уменьшился на 51,757 и составил 467,115 млрд. долл., уровень долга на данный момент занимает минимальный уровень с 2013 г. Наиболее существенно сократилась иностранная ссудная задолженность прочих секторов. Самый высокий показатель наблюдается на



начало 2014 года, он составляет 728,864 млрд. долл., что выше на 92,443 млрд. долл. по сравнению с 2013 годом. Структура внешней задолженности РФ не претерпела существенных изменений. Органы государственного правления в 2017г. нарастили собственно **госдолг** на 42% – с 39,178 до 55,629 млрд. долларов. В том числе:

- обязательства в иностранной валюте увеличились с 11,662 до 14,882 млрд. долларов (на 27%);

- обязательства (ценные бумаги) в рублях – с 25,032 до 38,708 млрд. долларов (на 54%).

Внешние долги Центробанка к 1 января 2018г. выросли на 21% – с 12,334 до 14,974 млрд. долларов. Задолженность банковского сектора РФ, напротив, сократилась на 12% – со 119,395 до 104,518 млрд. долларов.

Корпоративный долг отечественных компаний, предприятий, организаций (т.н. «прочие секторы») возрос на 3% – с 343,225 до 353,963 млрд. долларов. Его объем по-прежнему остается самым значительным среди всех секторов. По оценке ЦБ, рост совокупного внешнего долга России был обусловлен двумя факторами:

- приобретением международными инвесторами суверенных долговых ценных бумаг (номинированных в рубль);

- привлечением долгового финансирования от зарубежных связанных структур отечественных компаний.

По данным Минфина, внешний госдолг России к 1 августа 2018 г. сократился до 47,331 млрд. долларов, это произошло в результате погашения в июле текущего года 20-летних еврооблигаций (выпуск 24 июля 1998 г.) на сумму 3,466 млрд. долларов. Рассмотрим данные отношения внешнего долга РФ к ВВП в %, представленные в табл. 2 [5].

*Таблица 2*

**Совокупный государственный долг России за 2013-2018 гг. и доля внешнего долга РФ к ВВП**

Дата	Государственный долг РФ	Доля, %
1.01.13	636,421 млрд. долл.	18,9
1.01.14	728,864 млрд. долл.	31,1
1.01.15	599,901 млрд. долл.	39
1.01.16	518,489 млрд. долл.	42
1.01.17	511,697 млрд. долл.	40
1.01.18	518,872 млрд. долл.	33

На начало 2018 года доля внешнего долга РФ к ВВП составила 33%, что на 7 % меньше, чем в предыдущем году. За весь анализируемый период наивысший показатель наблюдается в 2016 г., он составил 42%. Выделяют следующие пороговые значения для дынных показателей: 30% – соответствует низкой, 40% – средней, 50% – высокой степени риска, соответственно, исходя из данных, показатели 2016 и 2017 гг. имеют высокую степень риска. «На 1 января 2018 года, согласно международным критериям, долговая нагрузка на российскую экономику оставалась умеренной: отношение внешнего долга к ВВП составило 33% (на начало 2017 года – 40%), а внешних долговых обязательств органов государственного управления к ВВП – 4% (на начало 2017 года – 3%)», – сообщил ЦБ. При этом львиная доля внешних обязательств РФ пришлась на частный сектор, общий объем внешних обязательства которого составил на 1 января текущего года 448,6 миллиарда долларов, или 86,5% совокупного внешнего долга РФ. Объем обязательств органов государственного управления и Центрального банка достиг 70,3 миллиарда долларов, из них на ЦБ приходится 14,5 миллиарда долларов.

Платежи по погашению и обслуживанию внешнего долга органов государственного управления выросли за год до 4,4 миллиарда долларов (с 3,6 миллиарда долларов в 2016 году). При этом общая задолженность увеличилась на 16,7 миллиарда долларов - до 55,6 миллиарда долларов, а обязательства, принятые Россией в качестве правопреемницы бывшего СССР, сократились на 0,3 миллиарда долларов [6]. Если сравнивать государственный долг России с другими странами, то он является относительно небольшим. По информации, которую предоставляет Центральный Банк Российской Федерации, он составляет чуть больше двухсот пятидесяти

миллиардов долларов. Следует отметить, что эта цифра без учета корпоративных долгов (займов российских компаний). Но, если учесть факт, что многие крупные из них являются государственными, то госдолг в этом случае составляет уже больше пятисот миллиардов долларов. Подводя итог, можно сказать, что доля внешнего долга ВВП с 2014 года стала увеличиваться, став максимальной в 2016 году (42%). А с 2017 года наблюдается тенденция к ее снижению. Если рассматривать расчеты, проводимые МВФ, то к 2023 году показатель внешнего долга достигнет 20,4% ВВП. Также Россия ликвидировала дефицит бюджета, что привело к росту дохода на 1,5% ВВП, в этом году ожидается профицит [7][8].

Таким образом, проведенный анализ показывает, что уменьшение совокупного размера внешней задолженности России является задачей стратегического характера. Без ее решения практически невозможно обеспечить необходимые условия для долгосрочного хозяйственного подъема и поддержания устойчивости всей социально-экономической системы страны. Поэтому усилия, предпринимаемые в настоящее время российским правительством в этом направлении, следует признать не просто верными и оправданными, но и по сути дела безальтернативными. Причем речь не обязательно должна идти о списании долга. Необходимая активная проработка всех возможных вариантов существенного снижения внешнего долгового бремени России.

---

1. Хамалинский И.В. Государственный долг Российской Федерации: современное состояние / И.В. Хамалинский [Электронный ресурс] // портал Киберленинка. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/gosudarstvennyy-dolg-rossiyskoj-federatsii-sovremennoe-sostoyanie>.

2. Государственный долг / [Электронный ресурс] // Портал трейдеров. URL: <https://utmagazine.ru/posts/8494-gosudarstvennyy-dolg>.

3. Внешний государственный долг / [Электронный ресурс] // Портал трейдеров. URL: <https://utmagazine.ru/posts/8844-vneshniy-gosudarstvennyy-dolg>.

4. Внешний долг России / [Электронный ресурс] // Финансы. URL a: <http://global-finances.ru/vneshniy-dolg-rossii-2018/>.

5. ВВП и внешний долг России / [Электронный ресурс] // Финансы. URL: <http://global-finances.ru/vvp-i-vneshniy-dolg-rossii-2016/>.

6. Общий долг внешнего долга России за год сократился / [Электронный ресурс] // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20180504/1519934143.html>.

7. Госдолг стран мира 2018 / [Электронный ресурс] // Fincan: гид в мире финансов. URL: [http://fincan.ru/articles/15\\_gosdolg-stran-mira-2018/](http://fincan.ru/articles/15_gosdolg-stran-mira-2018/).

8. Точка невозврата / [Электронный ресурс] // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20181218/1548151562.html>.

## РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИПОТЕКИ ДЛЯ РАБОТНИКОВ БЮДЖЕТНОЙ СФЕРЫ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Ю.В. Сейфетина, бакалавр

А.К. Ерохин, доцент кафедры «Экономики, управления и информационных технологий»

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, филиал в г. Артеме  
г. Артем, Россия

Рассмотрены понятия и проблемы приобретения собственной жилплощади работниками бюджетной сферы, методологизируются перспективы разработок новых программ по оформлению ипотеки, предлагаются перспективные формы развития строительства жилья.

**Ключевые слова и словосочетания:** ипотека, заемщик, застройщик, программа, бюджетная сфера, недвижимимость.

## DEVELOPMENT OF THE SOCIAL MORTGAGE FOR WORKERS OF THE BUDGETARY SPHERE IN PRIMORSKY KRAI

The concepts and problems of acquisition of housing by public sector workers, methodologists prospects for development of new programs for the registration of the mortgage, offers a promising form of development of housing construction.

**Keywords:** mortgage, borrower, developer, program, budget sphere, real estate.

В рамках сегодняшних реалий покупка собственного жилья связана с немалыми трудностями и проблемами. Правительство РФ осознавая насущную потребность в жилье граждан разработало Федеральный закон "Об ипотеке (залоге недвижимости)" [3]. К сожалению данный закон не охватывал определенные льготные преференции для работников бюджетной сферы. Лишь в 2018 году в рамках реализации программы строительства жилья для работников государственных учреждений по инициативе и.о. губернатора Приморского края Андрей Тарасенко был разработан закон «О социальной поддержке граждан в сфере ипотечного жилищного кредитования в Приморском крае». Данный закон регулирует предоставление ипотеки для работников бюджетной сферы [1]. На сегодняшний день работники бюджетной сферы, как правило, обладают более низким уровнем доходов по сравнению с сотрудниками коммерческих организаций. Это снижает их возможность приобретения собственного жилья, даже в рамках ипотечного кредитования. При выдаче займов банки, прежде всего, руководствуются степенью платёжеспособности заёмщика. На выплату кредита у него должно уходить не более 40-50% от дохода семьи (рис. 1).



Рис. 1. Расходы семьи, которые оформили ипотечное кредитование

Нынешние цены на жилье (табл. 1), средняя заработная плата и ежемесячный ипотечный платеж не позволяют сотруднику бюджетной организации позволить купить ипотечное жильё на стандартных условиях, выдвигаемых современными банками.

Таблица 1

**Цены на жилье в Приморском крае (30–45 м<sup>2</sup>)**

	Владивосток	Уссурийск	Артем
От	1 525 000 руб.	2 200 000 руб.	1 350 000 руб.
До	7 900 000 руб.	3 300 000 руб.	5 100 000 руб.

Средняя заработная плата работников бюджетной сферы примерно 32–35 тыс. руб. (рис. 2). Единственным решением данной проблемы становится льготная ипотека для бюджетников.

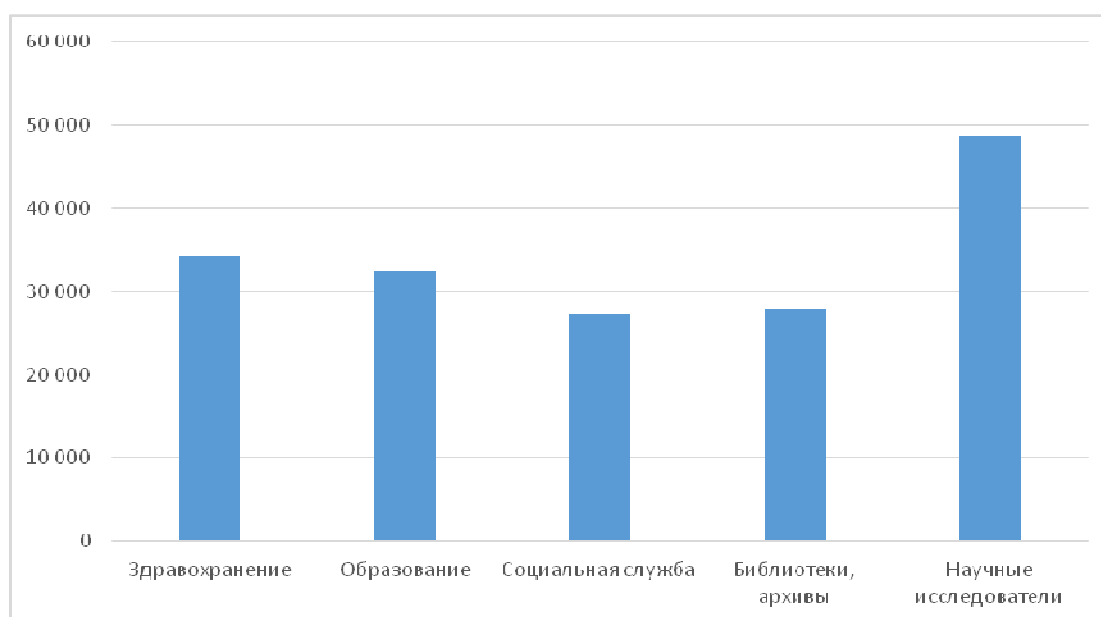


Рис. 2

Социальная ипотека во Владивостоке и Приморском крае и вопросы оказания социальной поддержке гражданам, проживающим на территории края, в сфере жилищного ипотечного кредитования, регулируется Законом Приморского края 26.05.2011 г. N772-КЗ «О социальной поддержке граждан в сфере ипотечного жилищного кредитования в Приморском крае» [1].

В соответствии с краевым законом социальная ипотека используется при помощи государственной поддержки граждан в виде предоставления социальной выплаты на компенсацию части затрат по выплате процентов по ипотечным жилищным кредитам за счет средств краевого бюджета [1].

Оформление ипотеки на льготных условиях в рамках выше перечисленных законов имеют такие категории работников бюджетной сферы как: врачи; молодые учёные и учителя; военнослужащие. Категории граждан, работающих в бюджетной сфере, могут рассчитывать на следующие льготы: частичное возмещение стоимости жилья из бюджетных средств; пониженные процентные ставки при оформлении социальной ипотеки, граждане, проживающие на территории края и получившие ипотечные жилищные кредиты на цели приобретения жилья на территории края в строящихся или вновь возведенных индивидуальных или многоквартирных жилых домах на сумму не более 2,5 миллионов рублей, если их обеспеченность общей площадью жилого помещения менее стандартов обеспечения жильем [4].

Социальная ипотечное кредитование осуществляется при помощи государственной поддержки граждан в виде предоставления социальной выплаты на компенсацию часть затрат по выплате процентов по ипотечным кредитам за счет средств краевого бюджета.

Социальная выплата предоставляется в размере 50 % собственных расходов заемщика по уплате процентов за пользование ипотечным жилищным кредитом исходя из стандартов

обеспечения жильем и размера годовой процентной ставки по кредиту не более 15 %. В случае, если размер процентной ставки по ипотеке выше 15% годовых, социальная выплата предоставляется исходя из 15% годовых.

При соблюдении следующих условий социальная выплата предоставляется заемщикам в течение первых 5 лет действия кредитного договора начиная с даты выдачи ипотечного жилищного кредита (табл. 2)

Таблица 2

Условия
– Жилье на территории края в строящихся или вновь возведённых индивидуальных или многоквартирных жилых домах;
– Сумма не более 2 500 000;
–33 м <sup>2</sup> Для одиноко проживающего граждан;
– 42 м <sup>2</sup> На семью из 2-х человек;
– 18 м <sup>2</sup> На каждого члена семьи при численности семьи 3 и более человек.

Социальная выплата рассчитывается исходя из указанных стандартов обеспечения жилыми помещениями в случае отсутствия жилых помещений, принадлежащих заемщику и членам его семьи на праве собственности.

Если заемщик имеет жилплощадь, принадлежащие ему и (или) членам его семьи на праве собственности (кроме жилых помещений, приобретаемых на средства ипотечного жилищного кредита (займа)), социальная выплата рассчитывается как разница между соответствующим стандартом обеспечения жилыми помещениями и общей площадью жилых помещений, принадлежащих заемщику и членам его семьи на праве собственности [3].

Агентство по ипотечному кредитованию помогает молодым преподавателям при покупке жилья за счет заемных средств. В специальном сертификате оговорены все условия для получения права на социальные льготы. Местные органы власти и региональное управление образования составляют списки кандидатов госпрограммы. Потенциальный участник должен заранее предоставить соответствующее заявление для участия в программе. При этом имеются следующие ограничения: Получить ипотеку на льготных условиях вправе только учителя моложе 35 лет. Потенциальный заёмщик должен работать в государственном образовательном учреждении. Опыт работы кандидата не менее трёх лет. Льготы для молодых учителей включают весомое снижение ставки по ипотечному кредитованию и сокращение размера первоначального взноса. Если потенциальные кандидаты являются супружеской парой, то участником программы может стать только один из них. Максимальная сумма средств, приемлимая для привлечения в рамках льготной программы – 11 миллионов рублей. Подобный социальный кредит может быть предоставлен всего один раз.

Одним из главных преимуществ ипотеки для молодых учёных – возможность переезда в другой, более благоприятный для жизни регион. Это значит, что сотрудник научной сферы имеет право выбирать новое место жительства по своему желанию, для дальнейшего своего развития. На предоставление подобных условий не влияет пол, семейное положение или наличие детей. Для получения сертификата участника программы, кандидату следует обратиться с заявлением по месту работы. Далее списки претендентов передаются в Академию наук, и там уже, исходя из объёмов выделенных правительством средств, формируются окончательные списки участников госпрограммы. Важное условие получения данного сертификата: учёный обязан проработать в этой научной организации не менее 5 лет. Право воспользоваться социальным кредитом предоставляется однократно.

Приобрести жилье на льготных условиях военнослужащие смогут в рамках накопительной-ипотечной системы (НИС). Эта программа предусматривает наполнение фонда, в задачи которого входит приобретение жилья на льготных условиях. Средства данного фонда используются для внесения первоначального взноса и дальнейшего погашения кредита. Претендовать на эти средства могут только те военнослужащие, которые участвовали в НИС более трёх лет. На получение жилищного займа могут рассчитывать: офицеры; прапорщики; контрактники. Возможность льготного кредита фиксируется в специальном свидетельстве. В дальнейшем документ необходимо предоставить в кредитную организацию. Для его оформления военнослужащему потребуется минимум усилий: написать рапорт командиру части. В

дальнейшем решении данной проблемы начинают, занимаются уполномоченные лица. Результатом работы которых является получение военнослужащим свидетельства о предоставлении льготных условий при ипотечном кредитовании. С готовым свидетельством военнослужащий обращается в банк за кредитом. Срок действия документа – 6 месяцев.

Медицинские работники могут получить помощь государства, если жильё отсутствует, и данный специалист является востребованным кадром.

Для оформления льготной ипотеки в 2019 году заёмщику – работнику бюджетной организации – понадобится собрать и предоставить в банк пакет следующих документов:

- заявление;
- копию паспорта заёмщика и всех членов семьи;
- копию свидетельств о рождении детей;
- договор ипотеки с графиком платежей (оригинал и копия);
- свидетельство о нахождении на учёте в налоговой организации (оригинал и копия);
- выписку из домовой книги;
- справку о составе семьи;
- договор купли-продажи жилья (оригинал и копию);
- свидетельство о государственной регистрации права собственности на недвижимость;
- выписку из ЕГРП на покупаемое жильё;
- реквизиты лицевого счёта в банке;
- справку об отсутствии задолженностей перед кредитором;
- копию трудовой книжки, заверенной работодателем;
- справку с места работы о зарплате и сроке работы в данной организации [5].

Сбербанк России задействован в реализации всех госпрограмм. В текущем году главный банк РФ предлагает молодым учителям льготную процентную ставку – от 9,5%. Часть суммы ежегодно возвращается в виде компенсации. Для оплаты первоначального взноса педагоги могут воспользоваться субсидией в размере 20% от стоимости жилья (но не более 20% от ипотеки). Сбербанк предлагает особые условия кредита и для военных. Допускается приобретение первичного или вторичного жилья. Ипотечный кредит предоставляется данной категории заёмщиков по выгодной процентной ставке – от 9,5%. При этом необязательно оформлять страховку жизни и здоровья. Максимальный срок кредитования – 20 или 30 лет (в зависимости от выбранной программы). Предусматривается возрастное ограничение: на момент окончания кредитных отношений заёмщику должно исполниться не более 45 лет. Преимущества работы со Сбербанком: наиболее лояльные условия; сравнительно низкая процентная ставка; отсутствие дополнительных комиссий по займу. Получить ипотеку на льготных условиях бюджетники смогут также в Банке Москвы, Мособлбанке. Здесь для данных категорий граждан в 2019 году предусматривается предоставление ипотеки с пониженными процентными ставками и уменьшенным размером первоначального взноса, который можно будет оплатить средствами субсидии [2].

Приморский край – первый регион Дальнего Востока, который разработал и принял программу «Доступная ипотека». Базовая ставка по ней зависит от суммы займа. Так, при объеме кредитных средств до 3 миллионов рублей, при условии приобретения квартиры во Владивостоке, она снижается на три пункта, до 4 миллионов рублей – на два пункта, до 5 миллионов рублей – на один пункт. Минимальная ставка по льготной ипотечной программе с учетом субсидирования составляет 5,5% годовых при условии, что приобретаемая квартира находится на этапе строительства, и 6% – если жильё куплено на вторичном рынке. Такая ставка позволяет сэкономить около миллиона рублей, если сравнивать два вида кредитования (табл. 6).

Таблица 6

	Ипотечное кредитование для работников бюджетной сферы	Стандартный вид ипотечного кредитования
Стоимость недвижимости	3 000 000	3 000 000
Первоначальный взнос	500 000	500 000
Сумма кредита	2 500 000	2 500 000
Срок кредита, лет* <sup>1</sup>	20	20
Процентная ставка* <sup>2</sup>	5,50%	9,10%

	Ипотечное кредитование для работников бюджетной сферы	Стандартный вид ипотечного кредитования
Ежемесячный платеж	17 197	22 654
Переплата	1 627 324	2 937 004

\*1– максимальное количество лет, предоставляемое для кредитования при минимальной ставке.

\*2– минимальная ставка для ипотечного кредитования, соблюдая все требуемые условия.

Программа для бюджетников позволяет сэкономить более миллиона рублей. И это еще не предел, данная программа будет совершенствоваться и дальше, так как это не только польза работникам бюджетной сферы, социальная ипотека также рассматривается как стимулирующий фактор для развития строительства жилья, ориентированного на иные льготные категории граждан РФ.

Программа "Доступная ипотека" разработана Корпорацией развития жилищного строительства Приморского края по поручению руководства региона для того, чтобы обеспечить жильем работников бюджетной сферы и привлечь в муниципалитеты новые кадры. В программе участвуют несколько застройщиков, с ними достигнута договоренность о цене квадратного метра жилья (рис. 3).

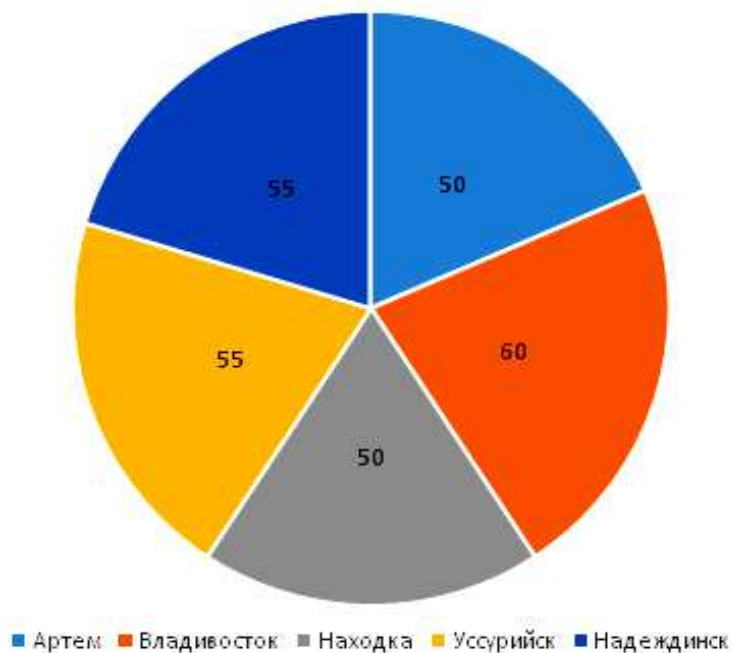


Рис. 3. Стоимость 1 м<sup>2</sup>

До конца 2019 года планируется выдать 120 льготных кредитов, в следующем 2020 году – 400.

Процедура оформления документов и подбора застройщика непростая. Сложность с подбором подрядчика состоит в том, что в программе на данный момент участвует не так много строительных компаний, и потенциальным покупателям не всегда удобен район, где они возводят дома. Программа является стимулирующей мерой, способствующей улучшению демографии, создает лучшие условия.

Таким образом, социальная ипотека для бюджетников в 2019 году предоставляет широкие возможности для разных категорий сотрудников.

1. Закон Приморского края от 26 мая 2011 г. № 772-КЗ "О социальной поддержке граждан в сфере ипотечного жилищного кредитования в Приморском крае"

2. Фролова, О.В. Программа ипотечного кредитования для бюджетников / О.В. Фролова [Электронный ресурс]. URL:<http://ipoteka-expert.com/>
3. Федеральный закон "Об ипотеке (залоге недвижимости)" от 16.07.1998 № 102-ФЗ.
4. Мукабенова, А. В. Ипотечное кредитование / А.В. Мукабенова // Молодой ученый. 2013. №6. С. 379-381. URL <https://moluch.ru/archive/53/6792>.
5. Тосунян, Г.А.Ипотека и кредит / Г.А. Тосунян // (22) май-июнь 2011. №3
6. Беляев, Е.К. Ипотечные Льготы / Е.К. Беляев // Дверь в мир. [Электронный ресурс]. URL: <https://doorinworld.ru/>
7. Ипотечные кредиты. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sberbank.ru/>



## ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ КАК ФУНДАМЕНТ ГОСУДАРСТВА

Э.К. Хачатрян, бакалавр  
А.К. Ерохин, преподаватель

Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»  
в г. Артеме, г. Артем, Россия

*Рассмотрены термины территория общественное самоуправление, дан критический анализ государственного управления России, изучены типы и модели самоуправления, проанализированы реформы самоуправления в восточной Европе, влияющие на процесс становления гражданского общества выявлены методы реализации государственных проектов.*

**Ключевые слова и словосочетания:** общественное самоуправление, гражданское общество, власть.

## TERRITORIAL PUBLIC SELF-GOVERNMENT AS THE FOUNDATION OF THE STATE

*Considered the terms territory of public self-government, given critical analysis of public administration of Russia, studied types and models of self-government, analyzed the reforms of self-government in Eastern Europe influencing process of formation of civil society, methods of realization of the state projects are revealed.*

**Keywords:** public self-government, civil society, governance

В данной работе затрагивается критический анализ концепций территориального общественного самоуправления.

Под территориальным общественным самоуправлением понимается самоорганизация граждан по месту их жительства на части территории поселения для самостоятельного и под свою ответственность осуществления собственных инициатив по вопросам местного значения.

Территориальное общественное самоуправление является фундаментом государства. Поскольку история формирования самоуправления в разных странах своя, в начале XXI в. можно говорить об определенной вариативности организационных форм местной власти и общественного самоуправления, в которой выделяется как минимум три основных типа: англосаксонский [3], французский [2] и германский [8]. Кроме того, исследователи отмечают, что в последнее время стал формироваться особый, четвертый тип самоуправления – восточно-европейский (табл. 1) [5].

Таблица 1

Типы общественного самоуправления

Англосаксонская модель	Великобритания, США, Канаде, Австралии др.
Континентальная модель	Континентальная Европа, Латинская Америка, Ближний Восток
Смешанная («гибридная») модель	Австрия, Германия, Япония
Советская модель	Страны СССР, Китай, КНДР, Куба

Британский тип самоуправления характеризуется высокой степенью автономии по отношению к центру, Деятельность правительства и центральных ведомств сосредоточена на решении крупных социально-экономических и внешнеполитических задач. Местные структуры, свободные от мелочной опеки центра, самостоятельно решают вопросы социального обслуживания населения, не участвуя при этом в большой политике. Одним из признаков англосаксон-

ского типа местного управления является отсутствие на местах полномочных представителей центрального правительства, которые бы опекали выборные муниципальные органы. В этом отношении муниципальные системы англосаксонской группы ближе стоят к идеалу местного самоуправления, чем, например, французская система, с ее административной опекой над муниципальными учреждениями.

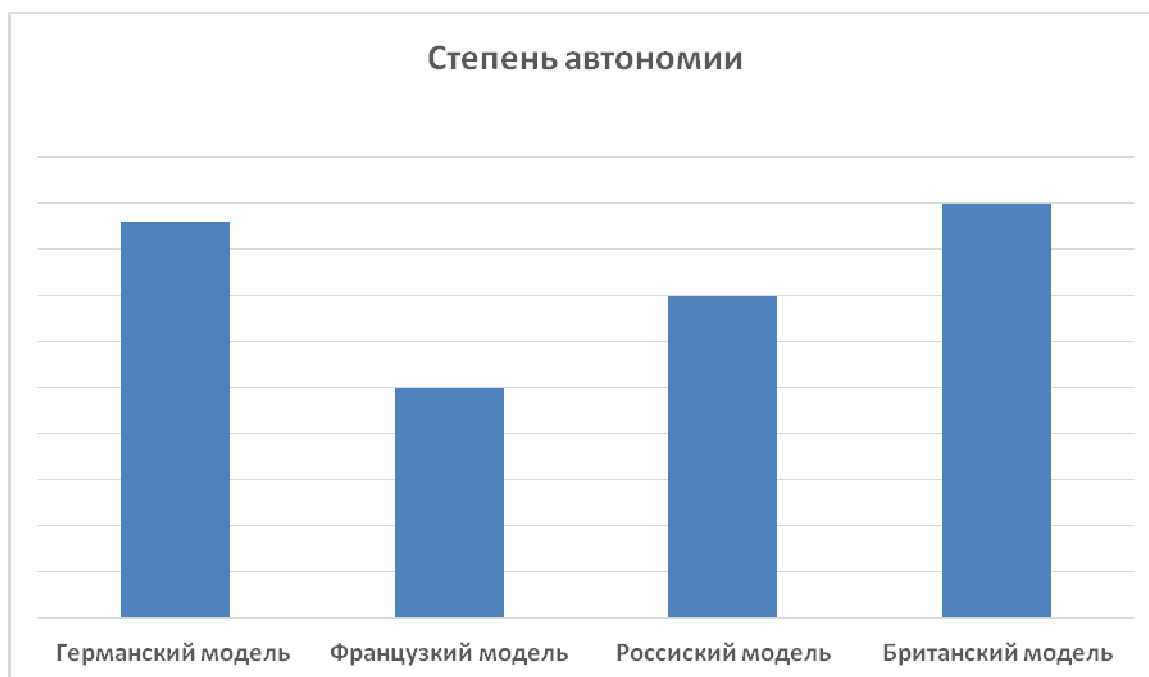


Рис. 1. Степень автономии

В основу французской модели местного управления заложена административная опека органов самоуправления и присутствие на местах агентов центрального правительства, а также усиление контроля законности со стороны органов государственной власти, которому подлежат все без исключения решения коммун. Таким образом, французская модель обладает достаточно высоким уровнем централизации, и жестким контролем со стороны государства за местными органами. Но, тем не менее, это не мешает эффективно функционировать местным органам власти.

Германскую модель местного самоуправления выделяют в качестве самостоятельной и считают ее одной самой эффективной в Европе. Единого порядка во взаимодействии между государственной властью и местным самоуправлением в Германии не существует, существует несколько форм местного самоуправления, которые имеют незначительные отличия. Особенностью является то, что федеральные органы власти практически не принимают участия во взаимодействии с органами местного самоуправления. Отношения между государственными органами и органами местного самоуправления строятся как на принципе построения «сквозного управления», то есть установления вертикали власти, так и делегирования достаточного количества полномочий общинам. Самоуправляющиеся единицы в Германии имеют разные виды полномочий: собственные полномочия, опирающиеся на принцип общей компетенции; обязательные полномочия, выполнение которых предписано законом; делегированные полномочия.

Результатом процессов реформ территориального общественного самоуправления в Восточной Европе стало обеспечение высокой эффективности деятельности самоуправляющихся сообществ. Собственные задачи территориального общественного самоуправления определены как публичные задачи, служащие удовлетворению потребностей самоуправленческого сообщества, а их реализация обеспечивается участием в публичных доходах.

Сходный принцип построения местного самоуправления по принципу «четкого определения» компетенции органов местного самоуправления характерен в настоящее время и для Российской Федерации после попыток в конце 90-х – нач. 2000-х гг. внедрить в практику британскую модель местного самоуправления как идеальную модель. Ее сторонники обращали внимание на то, что принцип «четкого определения» не соответствует Европейской хартии ме-

стного самоуправления 1985 г., которая в ст. 4 содержит положение о том, что органы местного самоуправления в пределах, установленных законом, обладают полной свободой действий для осуществления собственных инициатив по любому вопросу, который не исключен из их компетенции и не отнесен к компетенции другого органа власти [1]. Однако реформаторы не учли, что англосаксонская муниципальная система была слабо связана с российскими традициями, подобный вариант организации не имел глубоких исторических корней в обществе, кроме того, он мало соответствовал режиму государственной власти, утвердившемуся к середине 90-х гг. XX в.

В принятом в 2003 г. Федеральном законе № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» вводится двухуровневая модель организации МСУ, предполагающая обязательное наличие в муниципальной системе поселенческого уровня. По сути Закон закрепляет принципы, характерные для британской муниципальной системы. Но при этом нормы новой редакции закона о местном самоуправлении (2003 г.), в отличие от старой (1995 г.), во многих случаях, носят уже не рамочный, а прямо регулирующий характер [6]. Так, законом устанавливается, что по определенному перечню вопросов (принятие устава и изменений в него, бюджета и отчетов по бюджету, планов и программ развития муниципальных образований, преобразование муниципальных образований) обязательно должны проходить публичные слушания. А это значит, что роль государства в делах местного самоуправления усиливается.

Все это, в конечном итоге, привело к возникновению противоречий в развитии общественных основ местного самоуправления [7], формированию правовых коллизий в сфере отношений муниципальной власти и государства, которые не преодолены вплоть до настоящего времени. Поэтому одним из приоритетных направлений развития института местного самоуправления в России является дальнейшее совершенствование регламентирующей его деятельность государственной нормативно-правовой базы.

---

1. Европейская хартия местного самоуправления (совершено в Страсбурге 15 октября 1985 г.) // Собрание законодательства РФ. 1998. № 36. Ст. 4466.

2. Жамулдинов, В.Н. Особенности французской модели децентрализации государственного управления и развития местного самоуправления / В.Н. Жамулдинов, О.Е. Комаров // Отечественная юриспруденция. – 2015. – № 1 (1). – С. 14-20.

3. Красильщиков, Г.Г. Основные тренды в организации моделей местного самоуправления в России, Австрии, ФРГ и Швейцарии: сравнительный анализ / Г.Г. Красильщиков, А.А. Сабиров // *Ars Administrandi*. Искусство управления. – 2012. – № 2. – С. 64-72.

4. Малайкова, А.В. Общая характеристика моделей местного самоуправления / А.В. Малайкова // Новая наука: Стратегии и векторы развития. – 2015. – № 6-3. – С. 182-184.

5. Марков, П.Н. Система территориального общественного самоуправления в европейских странах / П.Н. Марков // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. – 2013. – № 4. – С. 212-221.

6. Нахушева, И.Б. Модели организации муниципального управления и местного самоуправления в Российской Федерации и зарубежных странах / И.Б. Нахушева // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2017. № 6 (85). С. 97-101.

7. Серова, Н.А. О современной модели местного самоуправления в Российской Федерации / Н.А. Серова // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 2 (39). С. 35а-38.

8. Шамхалов, М.А., Особенности развития местного самоуправления в Германии / М.А. Шамхалов, Д.Н. Муртазалиев // Государственная служба и кадры. 2018. № 2. С. 40-42.

## ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

**Н.А. Шин**, бакалавр  
**А.К. Ерохин**, преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в г. Артеме, г. Артем, Россия*

*В статье описан краткий обзор состояния рыбной отрасли в Приморском крае. Показаны проблемы в развитии рыбохозяйственного комплекса. А также рассматриваются пути решения этих проблем. Описываются этапы стратегии в развитии рыбохозяйственного комплекса и ожидаемые результаты. В данной работе уделено внимание на роль государства в процессах развития отрасли. Совершенно очевидно, что инновационные составляющие в рыбной отрасли способствуют социально-экономическому развитию отдельных регионов и в целом Приморского края.*

**Ключевые слова и словосочетания:** *рыбная отрасль, стратегия, рыбохозяйственный комплекс, государственное регулирование.*

## PROBLEM OF THE DEVELOPMENT OF THE FISHING INDUSTRY IN THE PRIMORSKY KRAI

*The article describes a brief overview of the state of the fish industry in Primorsky Krai. The problems in the development of the fisheries complex are shown. And also considered ways to solve these problems. The stages of the strategy in the development of the fisheries complex and the expected results are described. In this paper, attention is paid to the role of the state in the development of the industry. It is obvious that the innovative components in the fishing industry contribute to the socio-economic development of individual regions and the Primorsky Territory as a whole.*

**Keywords:** *fish industry, strategy, fisheries complex, the role of the state.*

Распоряжением Правительства от 7 марта 2013 г. № 315 установлена государственная программа Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса».

28 февраля на заседании Правительства РФ был обсужден план государственной программы. Премьер-министр Дмитрий Медведев обратил внимание, что программа направлена на решение накопившихся в хозяйстве проблем.

Министр сельского хозяйства Николай Федоров, который представлял проект, выделил, что стратегической целью, указанной в госпрограмме, является переход от экспортно-сырьевого к инновационному типу развития на основе сохранения, воспроизводства, разумного использования водных биологических ресурсов, внедрения современных технологий, создание конкурентоспособности товаров и услуг российского рыбохозяйственного комплекса.

Подготовлено шесть подпрограмм: «Развитие аквакультуры», «Наука и инновации», «Организация рыболовства», «Охрана и контроль», «Модернизация и стимулирование», «Обеспечение создания условий для реализации государственной программы». Эти подпрограммы реализуются в два этапа: 2013-2017 гг. и 2018-2020 гг.

Согласно статистической информации, добыча основных видов продукции рыболовства постоянно сокращается (рис. 1)

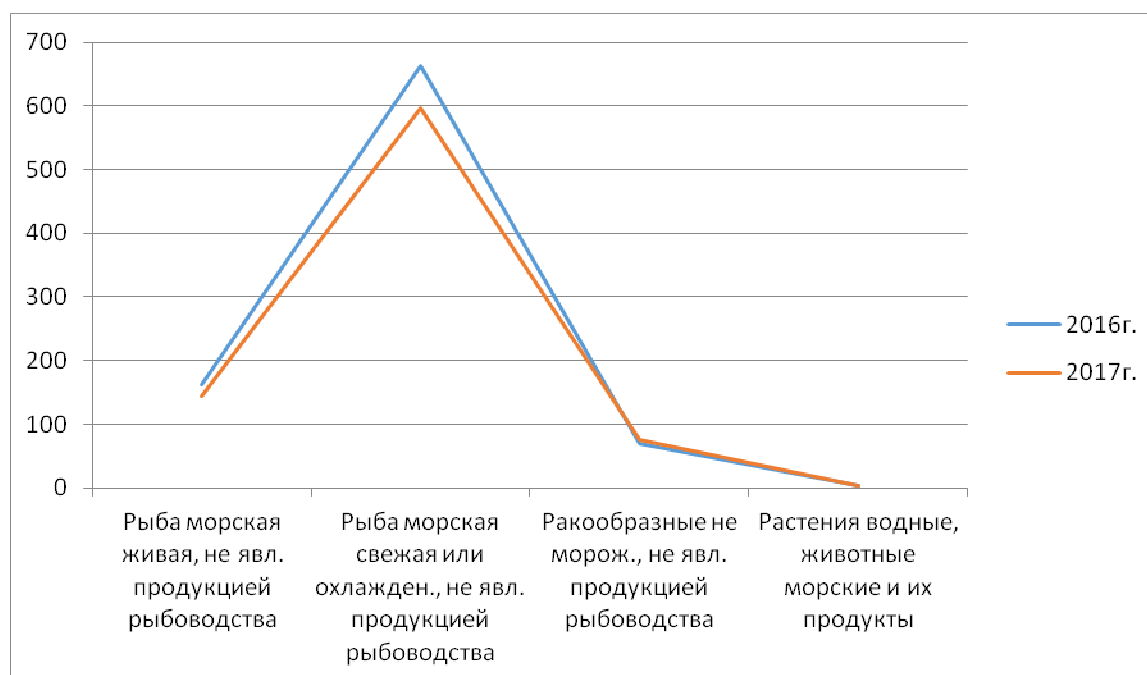


Рис. 1. Добыча (производство) основных видов продукции рыболовства (тыс. тонн)

Положительную линию имеет только добыча ракообразных, так в 2016г. добыча составила 69,3 тыс. тонн, а в 2017г. 75,6тыс. тонн.

Вместе со снижением добычи рыбы в России постепенно сокращается и выработка молоди водных биоресурсов, показатели которого представлены в табл. 1.

Таблица 1

**Выпуск молоди водных биологических ресурсов в водные объекты  
рыбохозяйственного значения (млн. штук)**

Показатели	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Выпуск молоди водных биолог. ресурсов из них:	6646,1	6938,6	10056,8	9275,6	8864,7	8974,8	8980,6	9076,8
осетровых	82,7	59,6	51,3	55,3	59,8	58,5	61,2	59,3
лососевых	684,7	682,5	1110,0	1016,4	1073,0	993,4	1033,2	1039,8
сиговых	46,1	45,4	109,2	26,8	48,7	95,7	147,9	462
растительных	50,8	83,3	24,0	26,4	25,5	27,4	11,3	15,2
частиковых	5781,9	6065,9	8757,1	8149,3	7653,9	7798,6	7724,2	7499,7

Однако из таблицы виден повышенный интерес к выращиванию дорогих пород рыб. Например, выпуск лососевых увеличился с 684,7 до 1039,8.

«Исполнение госпрограммы будет базироваться на глобальном обновлении материально-технической основы рыбохозяйственного комплекса, улучшение нормативной правовой базы, активном государственном вмешательстве на отраслевые экономические процессы, совершенствовании государственно-частного сотрудничества, осуществлении новых федеральных и ведомственных целевых программ», – говорится в релизе пресс-службы Правительства.

Следуя наилучшему плану, на финансовую поддержку проекта в 2013–2020 гг. предусмотрено 191,8 млрд. рублей, из них за счет средств федерального бюджета – 184,2 млрд. рублей (дополнительная потребность – 95,3 млрд. рублей), за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Федерации – 5,9 млрд. рублей и 1,7 млрд. рублей – внебюджетные источники.

В таблице 2 указаны прогнозы разработчиков при такой материальной поддержке.

Таблица 2.

Объем добычи водных биоресурсов	6,2 млн тонн
Объем производства продукции аквакультуры	410 тыс. тонн
Производство рыбы и продуктов рыбной Переработки и консервов	5,3 млн тонн
Среднедушевое потребление рыбы и рыбопродуктов населением страны	28 кг. в год
Доля отечественной пищевой рыбной продукции на внутреннем рынке	85%
Прирост производительности труда (к уровню 2011г.)	70%

Рыбное хозяйство одно из главных в структуре промышленности региона и оказывает большое влияние на экономику не только края и Дальнего Востока, но и всей России. В Приморском крае функционируют более 130 предприятий рыбного хозяйства. Ежегодно вылавливается более 1,5 млн. тонн рыбы и морепродуктов. Компании производят около 800 тысяч тонн разнообразной пищевой рыбной продукции, консервированной продукции производится более 110 млн. условных банок. В таблице 3 показан вылов основных промысловых рыб за 2015-2017гг.

Таблица 3

**Вылов основных морских промысловых рыб в морях Дальнего Востока,  
2015-2017 гг., тыс. т**

Виды рыб	2015г.	2016г.	2017г.
Минтай	1625,3	<b>1743,2</b>	1729,4
Сельдь	385,9	<b>399,1</b>	398,2
Треска	78,95	<b>87,6</b>	<b>100,7</b>
Камбала	74	<b>75,8</b>	<b>83,1</b>
Терпуг	34,96	22,9	<b>26,6</b>
Сайра	22,6	12,1	4,9
Навага	38	35,8	<b>44,2</b>
Бычки	38,3	36,1	35,8
Макрурус	23,4	<b>24</b>	<b>25,3</b>
Палтус	15,2	<b>16,9</b>	14,2
Итого	2349,1	<b>2453,5</b>	<b>2462,4</b>

*Примечание:* шрифтом указано изменение вылова по сравнению с предыдущем годом полужирный – увеличение, курсив – сокращение.

На рыбоводных зонах разводят гребешок приморский, мидию тихоокеанскую, устрицы, трепанг дальневосточный, ламинарию и морских ежей.

76 рыбоводным хозяйствам отведено в пользование 205 рыбоводных мест общей площадью более 44 тысяч гектаров.

В Приморье в 2018 году выловлено 707 тысяч тонн водных биологических ресурсов. Из них поймано более 455 тысяч тонн минтая и почти 100 тысяч тонн сельди.

Приморские рыбаки первыми в стране начали осваивать глубоководные ресурсы крабоволами-процессорами. Мощное новейшее снаряжение на судах, дает возможность осуществить промысел на глубине до 2,5 тысяч метров.

В 2018 году приморские рыбаки добыли более 25 тысяч тонн крабов, что на 4,5 тысячи тонн больше, чем в 2017 году. Также добыто более 2,8 тысячи тонн креветки.

Для экономики Приморского края, рыбное хозяйство (рыболовство, марикультура, переработка) является якорным сектором. Рыбное хозяйство вносит значительный вклад в формирование валового регионального продукта (ВРП) и имеет огромное значение в предоставлении населения Приморского края и других регионов страны рыбными продуктами. В 2015г.

доля рыболовства и рыбоводства в ВРП Приморского края составила около 40 млрд. рублей (5,6% от ВРП в целом), доля занятых в отрасли составила 2% от общего числа занятых региона. На рисунке 2 видно, что доля вылова ВБР в рыбохозяйственных бассейнах РФ, Дальневосточный бассейн занимает первое место.

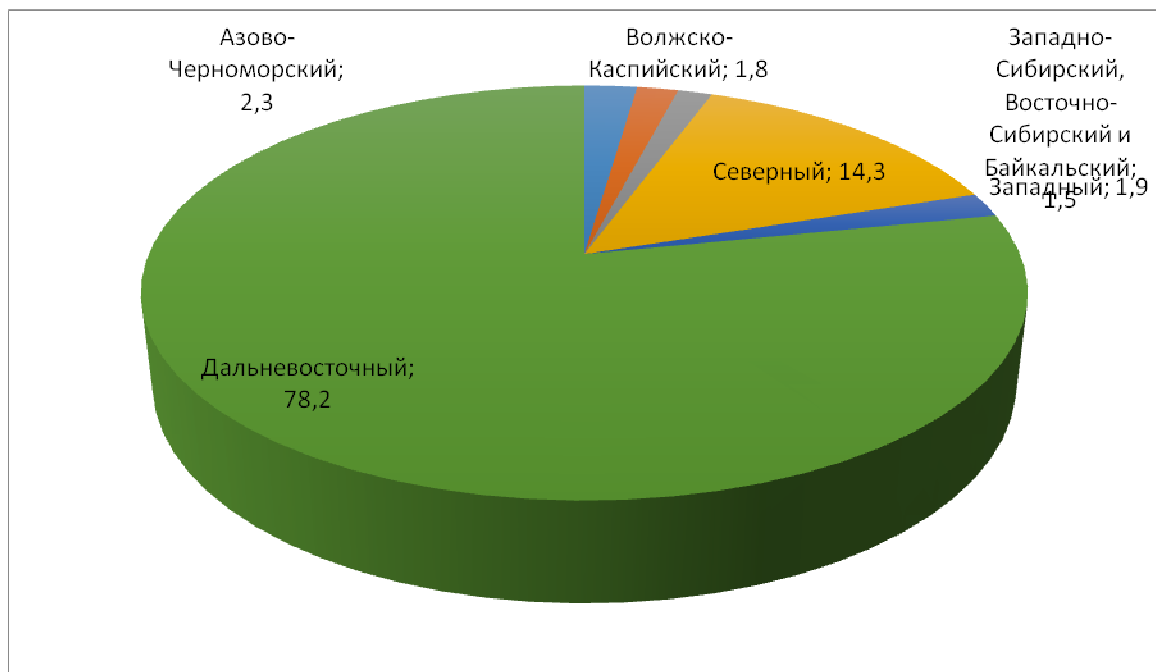


Рис. 2. Вылов ВБР в рыбохозяйственных бассейнах РФ в 2017г.,%

Компании Приморского края добывают около трети всей рыбы на Дальнем Востоке и пятую часть общероссийского объема (около 775 тыс. тонн рыбы в 2016г.). В таблице 4 показан вылов тихоокеанских лососей на Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне за период 2010–2017гг.

Таблица 4

**Вылов тихоокеанских лососей во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации на Дальневосточном рыбохозяйственном бассейне за период 2010-2017 гг., тыс. т**

Год	Горбуша	Кета	Нерка	Кижуч	Чавыча	Все лососи
2010	201,6	90,5	30,9	4,8	0,8	328,7
2011	389,5	75,6	33,6	5,3	0,7	504,7
2012	292,5	92,5	44,0	4,3	0,5	438,9
2013	241,2	102,9	50,9	9,9	0,5	405,5
2014	147,5	136,6	37,6	14,5	0,6	336,7
2015	162,9	142,3	45,3	14,4	0,9	365,8
2016	64,8	115,9	49,9	7,0	0,8	438,3
2017	204,4	97,6	46,2	8,4	0,4	352,9

Кроме того, регион – это основной дальневосточный хаб по доставке и перегрузке уловов с Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна. В Приморском крае находятся несколько крупных рыбных терминалов в Владивостокском морском рыбном порту, портах Находка и Зарубино.

Также в Приморском крае действует ряд научных организаций, такие как, Дальрыбвтуз, ДНИИМФ, ТИПРО-Центр. Организации сотрудничают с компаниями рыбной отрасли по осуществлению оценки рыбных запасов, разработке новых технологий, подготовке кадров.

Для развития рыбохозяйственного комплекса необходимо расширение промысловой деятельности (добыча скумбрии и сардины-иваси, выход на промысел в воды Мирового океана, глубоководный промысел), усовершенствование аквакультуры и создание рыбоперерабатывающих и импортозамещающего поддерживающего производств.

Чтобы реализовать потенциал следует снять ряд препятствий и ограничений. Основными проблемами развития рыбного хозяйства Приморского края являются изрядно потрепанный и устаревший рыболовный флот (средний возраст кораблей около 35 лет при норме в 25), низкий уровень развития судостроения и комплексного обслуживания судов. Региональные верфи, «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта», «Центр судоремонта «Дальзавод», «Находкинский судоремонтный завод» не имеют достаточного опыта проектирования и строительства «под ключ» рыбопромысловых судов.

На рисунке 3 можно увидеть фактическую и прогнозную динамику выпуска судов на российских верфях.

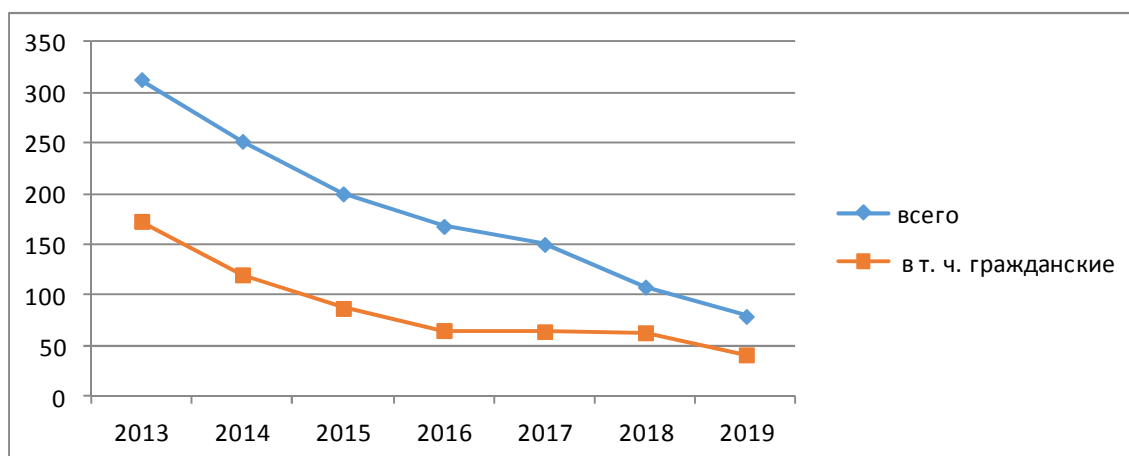


Рис. 3. Фактическая и прогнозная динамика выпуска судов на российских верфях, ед. техники

Согласно динамике выпуска судов, мы видим, что в ближайшее время наиболее вероятным будет инерционный сценарий, подразумевающий дальнейшее снижение объемов производства судов на российских верфях.

Существует и ряд препятствий, связанных с транспортно-логистическим комплексом, затрудняющих увеличению экспорта: остается неизменной высокая стоимость перевозки железнодорожным транспортом и перевалка неспециализированных грузов рыбными портами. Так, во Владивостокском порту переваливается, в основном, уголь.

Совершенствование аквакультуры, подающего надежды направления рыбной отрасли, сдерживается отсталостью производственной базы по разведению: транспортной удаленностью пригодных акваторий, низким уровнем компетенций предприятий и нехваткой навыков у ответственного персонала. В отдаленных северных участках нередки и инциденты браконьерства.

Процветание рыбного хозяйства напрямую зависит от возможности получить квоты на вылов рыбы. Реализация ряда инвестиционных проектов в Приморском крае зависит от размещения квот на инвестиционные цели.

Нехватка квалифицированных кадров (опытных капитанов), соответствующего промышленного и перерабатывающего оборудования и судов ограничивают объемы добываемой сардины-иваси.

Недостаточное финансирование научных исследований сказывается на своевременной оценке рыбных запасов перспективных пород рыб и темпах внедрения научных разработок.

Неимение качественной ремонтной базы на Дальнем Востоке и в частности в Приморском крае обуславливает необходимость транспортировки судов на ремонт в зарубежные страны, что влияет на объем выловленной рыбы и операционные затраты предприятий. В основном приморские суда ремонтируются в Китае, который находится далеко от рыбных промыслов (судно может плыть в одну сторону 15 дней).



На федеральном уровне утверждена стратегия пространственного развития РФ до 2025 г. Рыболовство и рыбоводство признано перспективной экономической специализацией для 24 регионов из 85.

Цель совершенствования рыбного комплекса Приморского края заключается в трехкратном увеличении экономического вклада сектора к 2030г. за счет увеличения добычи водных биоресурсов, значительного увеличения степени переработки рыбной продукции и укрепления позиций приморских компаний и продукции на российском и мировом рынках. Показателями, измеряющими достижение цели, являются объем отгрузки готовой продукции; численность работников, занятых в рыбохозяйственном комплексе.

В таблице 5 приведены значения целевых показателей конечного результата реализации стратегии по направлению развития рыбохозяйственного комплекса.

Таблица 5

**Значения показателя достижения цели стратегии**

Наименование показателя	Годы реализации стратегии											
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Этап 1		Этап 2					Этап 3				
Объем отгрузки готовой продукции, млрд руб	Не менее 83		Не менее 130					Не менее 213				
Численность работников, занятых в рыбохозяйственном комплексе, тыс. чел	Не менее 15,0		Не менее 15,3					Не менее 15,9				

Осуществление цели будет способствовать выполнению следующих задач стратегии:

Задача 1. Расширение вылова рыбы и морепродуктов за счет промысла перспективных пород рыб, глубоководного промысла и промысла в открытой части Мирового океана.

Задача 2. Увеличение объемов рыбы и морепродуктов, полученных с помощью аквакультуры.

Задача 3. Повышение добавленной стоимости выловленной рыбы путем развития переработки и сбыта рыбы и морепродуктов.

На первом этапе реализации Стратегии, до 2020 года, необходима управляемая модернизация отрасли, реализация проектов в рамках инвестиционных квот, в судостроении. Направлениями работ администрации и бизнеса по развитию рыбного хозяйства на данном этапе будут сопровождение проектов в сфере переработки продукции РХК; улучшение качества обслуживания грузов при транспортировке рыбы; совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры, в первую очередь портовой и железнодорожной; создание рыбной биржи; строительство рыбного рынка; создание условий для развития аквакультуры. Результатами этапа будут увеличение объема отгрузки готовой продукции рыбопромышленного комплекса на 40% и рост производства аквакультуры в 2 раза по отношению к 2016г.

На втором этапе реализации Стратегии, до 2025 года, необходимо добиться эффективного освоения национальной ресурсной базы. Важнейшими точками роста могут быть: повышение вылова сардины-иваси, скумбрии, а также других перспективных пород рыб и морепродуктов; развитие глубоководного лова; улучшение аквакультурных хозяйств; совершенствование рыболовецкого судостроения и судоремонта; развитие безотходного производства, включая производство рыбной муки, жиров, кормов, БАДов; выработка импортозамещающего поддерживающего производства для рыбной отрасли. Для капитализации точек роста администрации и бизнесу следует сконцентрироваться на улучшении флота для вылова сардины-иваси, скумбрии и прочих перспективных биологических ресурсов, а также глубоководного лова; стимулировании производства товаров с высокой добавленной стоимостью; развитии производства упаковочных материалов и промыслового вооружения; расширении экспорта морских биоресурсов; привлечении местного населения для работы на предприятиях аквакультуры. Результатами этапа будут увеличение объема отгрузки готовой продукции рыбопромышленного комплекса на 56% и рост производства аквакультуры на 63% по отношению к 2020г.

Если говорить о долгосрочной перспективе, на третьем этапе реализации Стратегии (до 2030 года), то необходимо добиваться выхода на промысел в открытые воды Мирового океана. Точками роста будут развитие промысловой активности в открытых водах Мирового океана и глобального экспорта переработанной продукции. Основными направлениями работ на данном этапе, при условии успешного выполнения предыдущих этапов, будут модернизация флота для обеспечения деятельности в открытых водах Мирового океана, а также продвижение продукции РХК на экспортных рынках. Результатами этапа будут увеличение объема отгрузки готовой продукции рыбопромышленного комплекса на 63% и рост производства аквакультуры на 38% раза по отношению к 2025г.

В рамках задачи по расширению вылова рыбы и морепродуктов на всех трех этапах реализации Стратегии необходимо осуществлять шаги для развития промысла перспективных пород рыб (сардины-иваси, скумбрии) и морепродуктов, глубоководного промысла, а также промысла в открытой части Мирового океана. Для увеличения промысла необходима активная модернизация судов, которая потребует развития импортозамещающего поддерживающего промысел производства. Для реализации мероприятий потребуется финансирование около 2 млрд рублей до 2030 г.

Для увеличения объемов рыбы и морепродуктов, полученных с помощью аквакультуры необходимо реализовывать следующие ключевые мероприятия: повышение доли находящихся в хозяйственном обороте акваторий; создание аквакультурного кластера. Для реализации мероприятий потребуется финансирование в размере 1,5 млрд рублей до 2030 г.

Наконец для повышения добавленной стоимости выловленной рыбы необходимо создавать предприятия глубокой переработки рыбы; развивать каналы сбыта продукции. Для реализации мероприятий потребуется финансирование в размере 0,86 млрд рублей до 2030 г.

Для достижения цели развития рыбохозяйственного комплекса до 2030 г. необходимо обеспечить успешную реализацию приоритетных проектов стратегии, включая проект «Доброфлота» по строительству завода по переработке рыбной продукции; проект «РК «Восток-1» по модернизации флота для глубоководного лова; проект «Ханаро холдингс» по организации рыбного рынка в г. Владивосток; проект «ВенЛян-Аквакультура» по организации аквакультурного кластера; проект «Владивостокского рыбного терминала» по модернизации специализированной холодильно-складской инфраструктуры и другие – всего 22 проекта на общую сумму около 72 млрд руб. до 2030г.

По завершению реализации Стратегии предприятия рыбохозяйственного комплекса Приморского края будут осуществлять промысел как в национальной двухсотмильной зоне, так и открытой части Мирового океана, выпускать как продукцию глубокой переработки рыбы, так и различные БАДы и функциональные продукты.

11 сентября 2018 года, в первый день работы IV Восточного экономического форума состоялась панельная сессия: «Рыбная отрасль: новые вызовы».

В 2018 году завершился первый этап отбора инвестиционных проектов по программе инвестиционных квот рыбной отрасли. В результате за компаниями закреплены квоты под обязательства строительства: 10 рыбоперерабатывающих заводов с совокупным объемом переработки более 300 тысяч тонн в год и 9 рыбопромысловых судов на российских верфях. Только лишь эти проекты увеличат рост доли перерабатываемой продукции в два раза, но это далеко от общемировых показателей крупнейших добывающих стран. У отрасли есть значительный потенциал для роста. В 2019 году начнется новый 15-летний период закрепления долей квот, поэтому сейчас необходимо определить основные правила и обсудить возможные изменения, необходимые для развития отрасли. Какие изменения ждут отрасль в новом периоде? Какие структурные изменения необходимо предусмотреть для стимулирования активного инвестирования участников отрасли и снижения рисков инвестирования? Как обеспечить стопроцентную реализацию проектов по «инвестиционным квотам» и какие риски реализации существуют? Какую современную продукцию производить и как ее продвигать?

Предваряя дискуссию, заместитель руководителя Федерального агентства по рыболовству Петр Савчук рассказал о планах по строительству 33 новых судов, в т. ч. 24 траулера планируется построить на российских верфях. Также в плане и строительство 18 береговых перерабатывающих заводов.

Участники дискуссии изложили свое видение проблем в отрасли, и предложили разработать и внедрить механизм корректировки инвестпроектов. Эксперты также отметили, что стабильность законодательства в сфере долгосрочного закрепления квот является залогом к

успеху всей рыбной отрасли. Решения же, принятые в этом году по изменению регулирования в сфере квотирования (регулярный пересмотр квот в течение 2–3 лет, а также изъятие квот), не позволят отрасли развиваться. Представители компаний рыбной отрасли надеются, что их позицию услышат и на Международном рыбопромышленном форуме, который пройдет 13–15 сентября в Санкт-Петербурге, где будут выработаны совместные решения по спорным вопросам

Сегодня можно сказать, что рыбохозяйственный комплекс края, успешно развивается, несмотря на объективные трудности. На ближайшую перспективу важно сохранить тенденции роста рыбного производства, налоговых платежей, увеличивать заработную плату, сохранить численность работающих в отрасли, что улучшит социально-экономическую ситуацию в крае», - подчеркнул Игорь Улейский.

Сенатор Людмила Талабаева посоветовала Минсельхозу и Росрыболовству рассказать аквафермерам о лучших отечественных технологиях в установках замкнутого водоснабжения. А также провести семинар-совещание по использованию УЗВ.

Руководители ассоциаций и компаний рыбной отрасли из разных регионов страны обратились к президенту Владимиру Путину с просьбой установить мораторий на изменение базовых принципов закона о рыболовстве. В этом списке – главы более 80 организаций.

Участники форума «Сообщество», организованного Общественной палатой, думают, что успешное развитие рыбной отрасли заключается в использовании экономических стимулов вместо аукционов и ликвидации административных барьеров.

В «майском» указе от 7 мая 2018г. президент Владимир Путин поручил правительству разработать национальный проект по международной кооперации и экспорту. Предполагается нарастить несырьевые поставки. По продукции АПК задана планка 45 млрд долларов в год. Глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев рассказал, что рыбное хозяйство вошло в число подотраслей с наибольшим экспортным потенциалом.

---

1. Проект Стратегии социально-экономического развития Приморского края до 2030 года

2. Государственный доклад «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017г.» стр. 234

3. Россия в цифрах. 2018: Крат.стат.сб./ Росстат. – М., 2018. – 525 с.

4. Бутов, А.М. Рынок продукции судостроения / А.М. Бутов. – М., 2018. – 73 с.

5. Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 № 389-па «Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие рыбохозяйственного комплекса в Приморском крае на 2013–2020 годы».

6. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 314 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса».

7. Приказ Росрыболовства от 30.03.2009 № 246 «Об утверждении Стратегии развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года».

8. Вотинова, Е.М. Рыбная промышленность России: анализ современного состояния / Е.М. Вотинова, М.В. Вотинов. – М., 2017.

Научное издание

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

Материалы XXI международной научно-практической  
конференции студентов, аспирантов и молодых ученых

апреля 2019 г.

В томах

Том

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

В авторской редакции  
Компьютерная верстка М.А. Портновой

Подписано в печать .2019. Формат 60×84/8  
Бумага писчая. Печать офсетная. Усл. печ.л. 13,75.  
Тираж 600 экз. Заказ

---

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса  
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41  
Отпечатано во множительном участке ВГУЭС  
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41