

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
Институт естественных наук

**ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ
ИЗУЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ**
Коллективная монография



Ижевск
2024

ISBN 978-5-4312-1171-3
DOI 10.35634/978-5-4312-1171-3-2024-1-457

© ФГБОУ ВО «Удмуртский
государственный университет», 2024
© Авторы, 2024

УДК 338.49
ББК 65.207
Г351

Рекомендовано к изданию редакционно-издательским советом УдГУ

Рецензенты: д-р геогр. наук, профессор каф. географии и картографии ин-та упр., экономики и финансов Казанского (Приволжского) федерального университета **М.В. Панасюк**,
д-р экон. наук, профессор, зав. каф. бухгалтерского учета, анализа и аудита в отраслях народного хозяйства Белорусского государственного экономического университета **Д.А. Панков**.

Отв. редактор: канд. геогр. наук, доцент В.П. Сидоров

Г351 Географические и экономические основы изучения инфраструктуры : коллективная монография : [Электрон. ресурс] / отв. ред. В.П. Сидоров. – Электрон. (символьное) изд. (3,85 Мб.). – Ижевск : Удмуртский университет, 2024. – 457 с.

В монографии на основе системного подхода рассматриваются особенности размещения и развития инфраструктурного комплекса в различных сферах географии и экономики.

Монография предназначена для представителей научно-педагогической общественности, студентов бакалавриата и магистратуры, для аспирантов и слушателей курсов повышения квалификации и профессиональной переподготовки.

Минимальные системные требования:

Celeron 1600 Mhz; 128 Мб RAM; WindowsXP/7/8 и выше;
разрешение экрана 1024×768 или выше; программа для просмотра pdf.

ISBN 978-5-4312-1171-3

© ФГБОУ ВО «Удмуртский
государственный университет», 2024
© Авторы, 2024

Географические и экономические основы изучения инфраструктуры
Коллективная монография

Подписано к использованию 02.05.2024
Объем электронного издания 3,85 Мб
Издательский центр «Удмуртский университет»
426034, г. Ижевск, ул. Ломоносова, д. 4Б, каб. 021
Тел. : +7(3412)916-364 Email:editorial@udsu.ru

ВВЕДЕНИЕ

Инфраструктура (лат. *infra* – «ниже», «под» и *structura* – «строение», «расположение») – это совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования процесса материального производства и обеспечения повседневной жизни населения. Элементы инфраструктуры по своему назначению условно делятся на две основные группы: производственная инфраструктура (обслуживающая хозяйственный комплекс) и социальная инфраструктура (обслуживающая население) (Географический словарь, 1988).

Отрасли, составляющие инфраструктурный комплекс, существовали задолго до появления в середине XX века самого термина «инфраструктура». И играли и играют исключительно важную роль в развитии территориальных социально-экономических систем любого уровня. Поэтому неудивителен тот интерес, который проявляли к инфраструктуре представители научного сообщества.

В России и СССР изучением инфраструктуры в целом или отдельных ее отраслей занимались: во второй половине XIX века статистики А.И. Чупров, И.В. Вернадский, экономист Н.Х. Бунге, химик и экономист Д.И. Менделеев; в первой половине XX века инженер И.Г. Александров, экономист и географ С.В. Бернштейн-Коган; во второй половине XX века экономисты и экономико-географы Б.Н. Хомелянский, А.Ю. Шарипов, Г.В. Копанев, И.В. Никольский, Н.Н. Казанский, С.Б. Шлихтер, Г.А. Гольц, И.М. Маергойз, М.Д. Шарыгин, эколог Н.Ф. Реймерс и другие ученые.

ЧАСТЬ I. ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел 1. История изучения инфраструктуры

Глава 1.1. История развития инфраструктуры на территории современной Удмуртской Республики

Инфраструктура – это «тень», собственно, структуры (территориальной), на что и указывает этимология термина. Понятие инфраструктуры широко и многогранно и его можно трактовать с различных позиций: политэкономических, экономических, инженерно-технических, а также географических. Инфраструктура – это совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования процесса материального производства и обеспечения повседневной жизни населения. Элементы инфраструктуры по своему назначению условно делятся на две основные группы, а именно, производственная и социальная инфраструктура (Географический словарь, 1988).

Н.Ф. Реймерс (1990) под инфраструктурой понимает комплекс хозяйственных и культурных объектов и отраслей, обслуживающих производство, составляющих его подоснову. Инфраструктуру принято делить на собственно производственную и социальную.

И.М. Маергойз (1986), анализируя территориальную структуру хозяйства, считает, что транспорт, энергетика и водное хозяйство (прежде всего водоснабжение как ядро) вместе взятые составляют костяк той сферы народного хозяйства, которую называют инфраструктурой. Она включает отрасли, функцией которых является продолжение процесса производства в сфере обращения. Инфраструктура не только сама является системой, но и играет известную системообразующую роль для всего народного хозяйства.

Г.В. Копанев (1994) инфраструктуру определяет как совокупность систем жизнеобеспечения хозяйственного организма различных по своему значению территорий. Инфраструктура – это то,

что обеспечивает нормальное функционирование и развитие хозяйственного и социального организмов. Она обеспечивает движение, накопление, сохранение, очищение всех составляющих хозяйственной деятельности человека. Именно инфраструктура обеспечивает устойчивость хозяйства, поступательное его развитие. Материальными элементами инфраструктуры являются здания, сооружения, оборудование, передаточные устройства, транспортные пути и подвижной состав на них, трубопроводы, линии электропередачи и т. п. Принимая во внимание, соглашаясь с основными моментами приведенных выше определений, считаем нужным сказать об инфраструктуре конкретной территории как о выражении ее *освоенности*, а уровень развития инфраструктуры трактовать как степень этой освоенности. В связи с этим хотелось бы указать на не тождественность понятий «освоение ресурсов» и «освоенность территории». Первое по смыслу уже и является предметом изучения, в частности региональной экономики. Второе более географично и акцентирует внимание на комплексности, территориальности и историчности этого процесса. Надо заметить, что инфраструктура – это одновременно и результат освоения территории, и условие для дальнейшего его продолжения. Говоря об инфраструктурном потенциале территории, нужно подразумевать под ним не просто совокупность инфраструктурных объектов (элементов инфраструктуры), а именно наполненность, степень насыщенности территории объектами инфраструктуры. Тогда можно говорить о мере соответствия этой насыщенности производству и населению. Соответствие инфраструктуры требованиям всех составляющих социально-экономического потенциала является важным условием эффективности его функционирования и сбалансированного развития территории в целом (Ростом, 1992). Весьма важным для развития территории (региона) является расчет ее потребностей в энергетике, соответствия ее производству и нуждам населения. Однако, развиваясь, хозяйственные объекты и население предъявляют новые требования по обеспечению их ресурсами.

Недостаточная мощность инфраструктурных составляющих снижает возможности производства и качество жизни населения. Инфраструктура территории – производственная и социальная (непроизводственная) – тесно увязана со *специализацией* этой территории.

Специализация, в свою очередь, обусловлена участием территории в *географическом (территориальном) разделении труда* (ГРТ). Отрасли хозяйственной специализации формируют инфраструктуру, и прежде всего, производственную: транспорт и транспортную инфраструктуру (дороги, вокзалы, депо, парки порты, аэропорты, склады, топливозаправочные пункты, трубопроводы и т. д.). Очевидно, что производственная инфраструктура – это система *вспомогательных отраслей* хозяйства, обеспечивающих отрасли специализации транспортом, сырьем и полуфабрикатами, связью, энергией и т.п. Отрасли специализации территории (район, регион, страна) будучи концептуально ориентированы на вывоз продукции за пределы территории, свои существованием обязаны также *транспортно-географическому положению* (ТГП) (частный случай более широкого, экономико-географического положения территории). Экономическая целесообразность дальнейшего усиления специализации, например, региона, может инициировать меры по улучшению его ТГП, что выглядит как усиление транспортной инфраструктуры: рост протяженности дорог, рост густоты дорожной сети, появление транспортных узлов и т. п.).

Итак, производственная инфраструктура напрямую определяет специализацию территории. А непроизводственная (социальная) определяет специализацию косвенно, опосредованно, а именно через количество и качество рабочей силы или шире, человеческого капитала территории. Социальная инфраструктура есть система обслуживающих отраслей, обеспечивающих население, занятое в отраслях специализации – и не только – продуктами и услугами. От качества функционирования социальной инфраструктуры зависит качество участия территории в географическом разделении труда.

Несмотря на то, что термин «инфраструктура» был введен в экономический и соответственно в экономико-географический оборот в конце 1940-х гг., допустимо и уместно, тем не менее, его употребление и в отношении *доиндустриальной* экономики, употребление в координатах доиндустриальной эпохи. Главное условие – наличие хозяйственной, производственной специализации территории, а также территориальной структуры хозяйства и шире, территориальной организации общества.

Итак, памятуя о том, что термин «инфраструктура» этимологически и системно связан с производством, производственной специализацией и, шире с ГРТ, необходимо историю и географию инфраструктуры территории Удмуртии рассматривать именно в контексте истории развития ее хозяйственной специализации и участия в географическом разделении труда.

Территория современной Удмуртии (УР), а точнее ее Прикамье (современные Сарапульский и Каракулинский муниципальные районы) оказалась участником географического разделения труда с 1558 года. Именно с середины шестнадцатого века, после падения Казанского ханства территория современной Удмуртии постепенно структурно встраивается в политическое и экономическое пространство Русского царства, территориально организуясь в нем [7].

Что представляло собой это экономическое и политическое пространство Руси-России во второй половине шестнадцатого века? Каким было общество этой эпохи? Какова была его территориальная организация? Московская Русь времен покорения Казани была типичным аграрным обществом со всеми присущими ему чертами. Это была страна, в которой подавляющее большинство населения было занято в полунатуральном сельском хозяйстве и проживало в сельских населенных пунктах. Полунатуральный характер сельского хозяйства и отсутствие развитого общественного разделения не предполагали развитого географического разделения труда. Дело в том, что практически отсутствовали специализированные территории: население аграрно освоенной к тому времени территории было занято примерно одним и тем же, а именно выращиванием

скромного набора зерновых, бобовых, овощей, а также разведением низкопродуктивного молочного скота, коневодством, бортничеством, рыболовством, охотой. Вывозить куда-либо однородную сельскохозяйственную продукцию было бессмысленно. К тому же и объемы ее производства были незначительным, и все потреблялось на месте. Нет условий для развития торговли – нет и предпосылок для развития транспорта. Нет транспорта – нет географического разделения труда (верно и обратное утверждение). Тем не менее, существовавшие природные условия и прежде всего, густая речная сеть, в которой находилось Русское царство, потенциально были готовы к перевозкам товаров (правда, лишь в теплое время года).

Все описанные черты российского аграрного общества, были присущи и присоединившимся землям, населенным удмуртами. Тем не менее, здесь, в Прикамье нашелся товар, который и стал вывозиться «на Москву». Речь идет о *рыбе* (камской стерляди), лов и вывоз которой стал первой специализацией территории современной Удмуртии, которая с этого времени начинает участвовать в географическом разделении труда. А речной транспорт – судановодники, позволяющие транспортировать живую рыбу – явился первым видом транспорта, задействованным в географическом разделении труда. Кроме того, рыболовство на средней Каме способствовало развитию города Сарапула, становящегося заметной речной грузовой пристанью. Постепенно, по мере развития земледелия в относительно плодородном Прикамье и образования излишков продукции в товарный оборот стал вовлекаться *хлеб*. Этот важный продукт сухим путем стал вывозиться через Урал в западную Сибирь для снабжения казаков-первопроходцев [6].

С конца XVI века в общероссийское географическое разделение труда втягивается и Чепецкий речной бассейн (север современной Удмуртии): земледелие здесь ценой заметных усилий населения порождает некоторый излишек, что позволяет вывозить через доступный волжско-северодвинский водораздел продукцию растениеводства на Северную Двину и далее, к Архангельску. Весьма

вероятно, что хлеб, ячневая крупа и толокно северных районов современной Удмуртии уже в XVII веке участвовали в международном разделении труда: на Белом море действовала английская Московская компания [1].

Необходимо отметить, что в географическое разделение труда в первую очередь были вовлечены территории, имеющие выгодное *транспортно-географическое положение*, а именно, находящиеся в бассейнах (на берегах) судоходных (сплавных) рек, что приближало их к центру государства, к берегам Белого моря, к Уралу. Географическое местоположение нахождение в волжском бассейне в XVI–XVII столетиях потенциально означало и выход к Балтийскому, Азовскому и Каспийскому морям, а, следовательно, к европейскому, закавказскому и среднеазиатскому рынкам. Специализированными становились именно востребованные продукты, которых не хватало на местах их ввоза.

Постепенно, по мере расширения границ Русского государства (падение Сибирского и Астраханского ханств) и выхода на Каспий и в Среднюю Азию в товарооборот стали вовлекаться такие удмуртские продукты как мёд, воск, пенька, пушнина, а также лескружляк. Освоение горного Урала вызвало к жизни поставки хлеба из Прикамья в этот регион страны. Также не ослабевал вывоз сельхозпродукции и в Архангельск. Как видим, все основные массовые товары отправлялись по рекам.

Что и вызвало развитие речного транспорта. На Каме, Вятке, и их многочисленных притоках в XVII–XVIII веках функционировало довольно большое количество речных (гребных, парусных) судов различных классов, отражающих специализацию в перевозках: расшивы, шитики, неводники, тихвинки, ладьи, лодки. Широко использовались плоты. Вся эта флотилия периодически прибегала к помощи бурлаков.

Рост и развитие речного транспорта на Каме закономерно повлекли за собой создание «портовой» инфраструктуры, как-то: судоверфи, пристани, склады, пакгаузы, «магазины», береговые подъездные пути, жильё для речников, грузчиков, бурлаков, развитие

торговых городов и сёл с купеческим сословием, ссудо-сберегательными учреждениями, рынками, ярмарками [7]. Надо сказать, что функционировали речные пристани не только на Каме и Чепце. Территория современной Удмуртии, покрытая густой речной сетью сплавных рек, имела десятки пристаней на реках Сива, Вала, Иж, Лоза, Кильмезь и др. [2].

Эти речные пристани как узловые хозяйственные центры постепенно становились центрами и административными. Характерным примером в данном случае является город Сарапул, село Каракулино на Каме и город Глазов на Чепце. Именно Сарапул и Глазов в 1780г. получили статус уездных городов, что автоматически повлекло и формирование в них элементов социальной инфраструктуры (учебные заведения самого разного уровня и специализации, учреждения здравоохранения, торговли, культуры).

Через Сарапул и Глазов проходили важные сухопутные тракты – Арская дорога и Сибирский тракт, связывающие центральную Россию и Зауралье. Эти дороги являлись, прежде всего, почтовыми трактами с соответствующей инфраструктурой в виде почтовых станций. С середины XVIII века на территории современной Удмуртии возникает мануфактурная промышленность в виде металлургических (железоделательных и медеплавильных) заводов. Это Бемыжский, Пудемский, Варзино-Алексеевский, Воткинский, Ижевский, Камбарских заводы. Появляется качественно новая специализация территории и расширенное участие в общероссийском географическом разделении труда. Надо отметить, что появление «прикамской» группы заводов было обусловлено, между прочим, выгодным транспортно-гео-графическим положением данной территории по отношению к судоходной Каме. Изначально металлургические предприятия Воткинска, Ижевска и Камбарки были сориентированы на доставку на них уральского чугуна и вывоз готового железа в центральную Россию. И на Каме появился новый класс крупных речных судов – коломенки – перевозящие от 10 до 30 тыс.

пудов чугуна и железа. Эти заводы сразу стали элементами производственной инфраструктуры общероссийской металлургической отрасли 2-й пол. XVIII в.

Новая производственная специализация (металлургическая) территории породила качественно новую производственную инфраструктуру. Это, прежде всего, огромные заводские здания и огромные заводские пруды с их гидротехническими сооружениями. Яркими примерами в данном случае являются Воткинский и Ижевский заводы. Специфику им придало перепрофилирование их в начале XIX в.: Воткинский завод начал выплавлять качественную сталь, а Ижевский завод стал оружейным. Заводские пруды – это падающая вода и вращающая десятки колес и турбин, передающих энергию на сотни станков. Как объекты производственной инфраструктуры выделяются заводские корпуса, из которых наиболее впечатляющим выглядит главный корпус Ижевского оружейного завода.

Ни в одном уездном городе Вятской губернии не было ничего подобного по масштабу и величию. Ничто не могло сравниться с 3-4-этажным корпусом, протянувшимся вдоль почти полукилометровой плотины более чем на 300 м. В цехах, мастерских одновременно трудилось более 2 тыс. оружейников и мастеровых. Для сравнения: в уездном городе Глазове проживало примерно такое же количество жителей всего! Характерно, что в заводском корпусе помимо производственных подразделений размещались два учебных заведения, библиотека, духовой оркестр, а также самодеятельный театр.

С середины XIX в. особенно сильно трансформируется Воткинский завод, став машиностроительным предприятием России. С конца 40-х гг. здесь начинается выпуск пароходов, с 60-гг. XIX в. – производство паровозов. И Ижевский, и Воткинский заводы имеют надежную гужевую транспортную связь со своими речными пристанями на Каме, с которых осуществляется ввоз сырья и вывоз готовой продукции. А в 90-е гг. XIX в. от Воткинского завода до его камской пристани Галёво была проложена первая на территории

современной Удмуртии железная дорога (Камско-Воткинская железная дорога [7]). Это качественно изменило характер транспортной инфраструктуры региона. Примечательно, что «всепогодную» коммуникацию проложили для бесперебойного снабжения крупного российского предприятия, производящего продукцию (пароходы и паровозы) для общероссийского рынка: территория Удмуртии имела важную производственную специализацию и участвовала в географическом разделении труда. Постройкой железной дороги резко улучшилось и экономико-географическое положение воткинского Прикамья.

С открытием во второй пол. XIX в. пароводного судоходства по Каме, качественно меняется и транспортная инфраструктура на реке. Появляются новые пристани, обеспеченные соответствующим оборудованием и дополнительные речные суда. Интенсификация навигации по Каме заметно повышает роль Сарапула как центра узлового торгового района. В речном порту появляются новые крупные складские помещения, развивается оптовая торговля. Выгодное экономико-географическое положение Сарапула способствует возникновению в нем новых отраслей, в том числе, пищевой и легкой [5].

Социально-экономические реформы 2-й пол. XIX в. заметно меняют экономическую географию территории современной Удмуртии, которая активнее участвует в общероссийском разделении труда. Появляются новые отрасли промышленной специализации – легкая (обувная), пищевая (маслобойная, кондитерская, пивоваренная) (Глазов и Сарапул), стекольная (Сюгинский, Валамазский, Сергиевский заводы), химическая (Кокшанский, Бондюжский заводы), производство спирта (Байтерьяковский и Голышурминский заводы). Появляются здания и сооружения, новые заводские пруды и заводские тракты, то есть, история и география новых предприятий – это история и география усложняющейся инфраструктуры.

Эпоха генерирует новый вид энергии – паровой, чуть позднее электрический. Первые электростанции были возведены на Ижевском (1892г.) и Воткинском (1903г.) заводах, что позволило

ввести электрическое освещение цехов и соответственно ночные рабочие смены. На оружейном заводе появляется внутризаводская телефонная связь (1894 г.), а со всей страной его связывает первый в Прикамье телеграф (1871 г.). И вновь наблюдается тенденция улучшения инфраструктуры, прежде всего, на предприятиях общероссийской специализации, участвующих в географическом разделении труда.

Развитие промышленности, производственной инфраструктуры в течение XIX в. было бы затруднительно без развития инфраструктуры социальной. И, прежде всего, без развития образования и здравоохранения.

Системная работа по созданию [светских] школ на территории современной Удмуртии началась в 80-е гг. XVIII в. Тогда по плану правительства Екатерины II предполагалось создать народные училища: в губернских городах главные народные училища, а в уездных городах – малые. Во исполнение этих намерений в 1790 г. в уездном Сарапуле было открыто первое в Удмуртии народное училище. Это была единственная в то время светская школа на территории современной Удмуртии. Скромное, небольшое всесословное учебное заведение, где обучалось три десятка человек [5].

В первой четверти XIX века в Сарапуле и Глазове открываются друг за другом уездные и приходские (духовные) училища.

Шагом, сделанным в сторону создания уже не единичных учебных заведений, а целой сети школ была реформа государственных крестьян, осуществлявшаяся графом Киселевым (Министерство государственных имуществ) (1842 г.).

В соответствии с этим к 1845 г. на территории Удмуртии функционировало около 40 сельских приходских училищ, где обучалось более 1100 чел. Эти заведения были открыты во всех волостях четырех «удмуртских» уездов Вятской губернии и они были размещены достаточно равномерно по казенным селениям. «Свои» училища открыло Министерство уделов (в прикамских селах). В округе Ижевского оружейного завода были открыты 3 школы

для детей непрременных работников этого предприятия, в Камско-Воткинском горном округе 2 подобных школы. Всего к середине XIX столетия в крае функционировало уже 80 школ с 4000 учащихся [5]. Еще в начале века специализированные учебные заведения (горные школы) были открыты при Воткинском и Ижевском железоделательных заводах. В них обучались дети мастеровых. Вскоре после открытия Ижевского оружейного завода, в 1827 г. была учреждена школа арсенальных учеников, выпускники которой после ее окончания служили в местном арсенале и арсеналах по всей стране, а также полковыми оружейниками в регулярных воинских частях. Кроме этого, в Ижевском заводе начинают функционировать училище для детей заводских чиновников и офицеров и школа для «мастерских» детей [8].

Успешно развивалось начальное образование в Воткинском заводе, где была открыта первая на территории Удмуртии женская школа (1841 г.). А в 1848 г. здесь начало действовать окружное горное училище.

Как видно, в 1-й пол. XIX в. на территории Удмуртии активно развивается специализированное начальное образование. Выпускники заводских школ пополняли кадры на предприятиях, что способствовало улучшению качества и количества выпускаемой продукции. Во многом благодаря достаточно высокому уровню мастеровых и оружейников осуществился успешный переход к индустриальной стадии развития производства, высокого качества продукция пользовалась спросом за пределами описываемого региона, участвуя в географическом разделении труда.

Возникновение такого важного элемента социальной инфраструктуры как здравоохранение (с соответствующими учреждениями, специалистами, с системой профилактических мероприятий) на территории Удмуртии также произошло Воткинским и Ижевским заводами. Именно в них еще во 2-й половине XVIII в. возводятся госпитали со штатными врачами, лекарями, аптекой. В начале XIX в. появляются небольшие больницы в уездных Сарапуле и Глазове. Обеспеченность медицинской помощью этих огромных

территорий была мизерной. В то время подавляющая масса населения Удмуртии занималась самолечением, и, при этом, продолжая с подозрением относиться к врачам в «казенном мундире» [5].

Коренной перелом в деле образования, здравоохранения и культуры в Вятской губернии в целом и ее удмуртских уездов в частности, (в самом широком смысле слова) наступил при реформах 1860-х гг., в том в связи с земской реформой 1864 г. «По заботливости о народном образовании и охранении общественного здоровья Вятское земство, бесспорно, занимает первое место в ряду всех других земств...» [4]. На территории современной Удмуртии появляются, наряду с начальными, средние учебные заведения, в которых шла подготовка сельских учителей (учительские семинарии). Появились сельскохозяйственные, ремесленные школы. Зародилось серьезное образование на удмуртском языке. Практически в каждой волости имелась, а часто и не одна школа. Численность обучающихся достигла нескольких тысяч человек. Земская инициатива привела к существенным сдвигам в деле территориального распространения земских больниц с максимальным набором штатных специалистов. Медицинские учреждения также распространились на уровень волостей. Налицо в начале XX в. более равномерное социально-инфраструктурное освоение территория удмуртских уездов Вятской губернии.

В конце XIX – начале XX вв. на волне индустриализации, развития русского капитализма в производство начинает активно внедряться механизация, паровая энергетика, электроэнергия. Заметно увеличивается производство машин (Воткинский завод), оружия (Ижевский завод), стекла (Сюгинский, Валамазский, Сергиевский), строительных материалов (кирпич), продуктов питания, химической продукции, лесоматериалов и многое другое. Внушительные объемы представляло собой производство сельского хозяйства, особенно продукция растениеводства. Значительная часть произведенного участвовала в географическом разделении труда, то есть становилась товаром и вывозилась за пределы региона. Существовавшие грунтовые тракты (довольно густая сеть) и камская

водная магистраль, по сути, являлись сезонными, и это сдерживало рост производства. Транспортная инфраструктура однозначно нуждалась в росте и развитии. В 1899г. по северной Удмуртии (через Кез, Балезино, Глазов и Яр) и прошла Пермь-Котласская железная дорога, оставив в тени исторический и архаичный Сибирский тракт. Это резко улучшило экономико-географическое положение и вовлекло тяготеющую к дороге территорию в межгубернские экономические связи. При этом север Удмуртии однозначно экономически отделился от остальной ее части. И даже проложенные в 1906 г. гужевые тракты (Воткинский завод–Кез и Ижевский завод–Балезино) задачи не решили. Основная часть произведенной продукции Удмуртии, в том числе индустриальной, продолжала вывозиться гужом к Каме (Галево, Гольяны, Сарапул) и сплавляться по ней. Камой же в навигацию в Удмуртию прибывали и пассажиры.

Удивительно, но передовые производства Ижевского и Воткинского заводов продолжали использовать в качестве топлива древесину (дрова). К началу XX в. потребности возросли настолько, что было принято решение ходатайствовать о постройке узкоколейных железных дорог, ведущих в лесные дачи заводов: перебои с поставкой топлива могли негативным образом сказаться на выпуске оружия. В 1909–10 гг. лесовозная железная дорога Ижевский завод-станция Постол была пущена в действие. Через три года аналогичная дорога была проложена к северу от завода, до станции Узгинская (Кекоран).

Таким образом, мы видим, в первом десятилетии нового века состояние транспортной инфраструктуры территории Удмуртии было неудовлетворительным, не соответствующим масштабам производства промышленной продукции и объемов ее вывоза.

Кардинально разрешить данное противоречие вынудила начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война. Тогда по планам Особого совещания и во исполнение его решений была оперативно проложена железнодорожная ветка Ижевский завод – грузовая пристань Гольяны (1914 г.). В 1915–1916 гг. через южную Удмуртию прошла железная дорога Казань–Екатеринбург (к 1917 г. дошла

до Сарапула) с ответвлением от станции Агрыз до Ижевского завода и далее до Воткинского. Только форс-мажорные обстоятельства масштаба мировой войны подтолкнули к налаживанию надежной круглогодичной транспортной связи. При этом железной дороги, связывающей Казанскую и Пермскую дороги, или юг и север Удмуртии так и не было построено. Это существенно консолидировало бы процессы экономического тяготения этих двух частей территории Удмуртии, и вообще всех восточных уездов Вятской губернии. Хозяйственно, экономически целостная территория, как правило, является предпочтительной основой для консолидации административно-территориальной и культурной (в данном случае, внутриэтнической). Как показало будущее, чтобы в хозяйственных целях был проложен этот путь, нужна была Вторая мировая (Великая Отечественная) война, проложившая эту дорогу в целях оборонительных.

В целом можно констатировать, что производственная и социальная инфраструктура территории современной Удмуртии в начале XX века, хотя и достигла определенных успехов в развитии, тем не менее, в описываемое время уже не соответствовала моменту. Не было единого плана, единой политики развития транспорта, образования, медицины, культуры. Налицо выборочное решение частных задач, межведомственные барьеры, мешающие комплексному развитию инфраструктурной освоенности территории. Все эти и другие проблемы стали решаться в уже иной социально-экономической и политической обстановке в нашей стране, наступившей в 1917 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бродель Ф. Время мира: Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. – Т.3 /Пер. с фр. д-р ист. наук Л.Е. Куббель, вступительная ст. и редакция д-ра ист. наук Ю.Н. Афанасьева. – М.: Прогресс, 1992. – 638 с.

2. Гришкина М.В. Удмурты. Этюды из истории IX–XIX вв. Ижевск: Удмуртия, 1994. – 168 с.
3. Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Николаевичу в память посещения гор. Сарапула 9-го июня и Ижевского Завода 21–22 июня 1887 г. от граждан г. Сарапула / Историко-статистическое описание города Сарапула и его уезда. Дозволено цензурою. Москва, августа 8 дня 1887 года (репринтное переиздание 1993 г.).
4. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении / Под общей ред. П.П. Семенова, вице-председателя Императорского Русского географического общества. Том.8, часть 2 «Приуральский край» Издание книгопродавца-типографа О.М. Вольфа, 1881–1901, Санкт-Петербург-Москва (Проект репринтного переиздания 2007 г. финансируется «Уральской горно-металлургической компанией». – Екатеринбург, 2007.
5. История Удмуртии: Конец XV – начало XX века / Под ред. К.И. Куликова, введение М.В. Гришкиной, Н.П. Лигенко. – Ижевск: УИИЯЛ УрО РАН, 2004. – 552 с.: илл.
6. Кудрявцев А.Ф. Социально-экономическая география Удмуртии в доиндустриальную эпоху: учебное пособие. – Ижевск: Изд-во «Удмуртский университет», 2012. – 170 с.: илл.
7. Советская Удмуртия / Сборник посвящен XX-летию Удмуртской Автономии (1920–1940). – Ижевск: Удмуртгосиздат, 1940. – 199 с.: илл.
8. Центральный государственный архив Удмуртской Республики (ЦГА УР) Дело № 157 «О введении в действие Положения об Ижевском оружейном и железоковательном заводах, Высочайше утверждён. 19 декабря 1829 г. (676 л.).

Глава 1.2. История развития транспортной инфраструктуры города Ижевск

1. Автобус

Автобус как общественный вид транспорта в Ижевске начал функционировать в июне 1932 г. Большой по площади территории город-завод с оружейным производством (завод № 10) остро нуждался в общественном транспорте для быстрой доставки оружейников и металлургов к месту работы. Одновременно, в ходе выполнения первой пятилетки была поставлена задача превращения «села Ижевский завод» в социалистический город Ижевск с хорошо развитым и четко функционирующим общественным транспортом [2]. Первые два небольших автобуса Ижевского отделения Нижегородского Автогужтреста, курсировавшие в основном по центральным улицам города, выполняли, скорее, пропагандистскую функцию, но, тем не менее, с сильным психологическим эффектом.

Постепенно город покрывался сетью автобусных маршрутов. С 30-х гг. происходили реорганизации института автобусного общественного транспорта. Ижевское производственное объединение пассажирского автотранспорта (ИПОПАТ) было образовано в мае 1973 г. Оно являлось единственным перевозчиком во внутригородских перевозках [2].

С 90-х гг. формируется рынок по оказанию услуг по перевозкам пассажиров автотранспортом. Кроме ИПОПАТ, появляются и другие перевозчики (коммерческие автобусы и маршрутные такси, осуществляющие перевозки по нерегулируемым тарифам). Весь пассажирский автотранспорт размещен в двух автобусных парках.

Постепенно с ростом города (городской территории), ростом численности горожан увеличивалось и количество единиц автобусного парка. К настоящему времени это число составляет 640 автобусов. Из них 455 (71 %) принадлежит ИПОПАТ, а 185 (29 %) – пяти другим автотранспортным организациям. В часы «пик» на маршруты выходит более 350 автобусов [2]. Общая протяженность маршрутов более 300 км. Густота транспортной сети для всей

территории города составляет около 0,95 км/км². Если же учитывать только территории селитебных и производственных, общественно-деловых и рекреационных внутригородских зон (порядка 84 км²), то есть площадь собственно городской территории, то указанный показатель достигает 3,5 км/км².

В отличие от электротранспорта, автотранспорт в состоянии обеспечивать перевозки и в пригородной зоне, связывая воедино разрастающуюся площадь «Большого Ижевска». Для этой цели функционируют пригородные маршруты (в основном ИПОПАТ), проходящие в значительной степени по Ижевску.

2. Трамвай

Первую трамвайную (однопутную) линию в Ижевске начали прокладывать 22 апреля 1935 г., в день празднования 65-летней годовщины со дня рождения Ленина. Она протянулась по улице Карла Маркса от железнодорожной линии Ижевск–Воткинск (Воткинская линия) до Вятской улицы (в 1936 г. переименована в улицу Кирова). К осени работы были завершены и в ноябре 1935 г., в ознаменование 18-й годовщины Октябрьской революции, первый трамвайный вагон вышел в маршрут. Это был действительно заметный шаг вперед в деле строительства социалистического города на Иже. Было положено начало транспортно-коммуникационной связности довольно большого по площади территории города. Хотя численность населения столицы Удмуртской автономии к середине 30-х гг. прошлого века не превышала 150–160 тыс. чел., оно было рассепо индивидуальным деревянным жилым строениям (избам). Ижевск 30-х – это «одноэтажный» город. Главное градообразующее предприятие – Ижстальзавод (Завод № 10). Чтобы как-то обеспечить своевременную доставку на завод трудящихся, проживающих на дальних улицах и переулках, необходим был городской транспорт. Открывшееся в 1932 г. автобусное сообщение в полной мере с этим справиться не могло (небольшое автобусный парк, неудовлетворительное состояние улиц и др.). Необходим был массовый городской электротранспорт – трамвай. Он стал реальностью в 1934 г.,

со вступлением в строй в городе Ижевске Вотской государственной районной электростанции (ВотГРЭС), позволившей обеспечивать энергией новый вид транспорта. И, как уже известно, первый трамвай пошел в Ижевске на следующий год [4].

Постепенно росла протяженность трамвайных путей, и прокладывались вторые пути. Увеличивалось количество единиц подвижного состава. Еще до Великой Отечественной войны трамвайная линия протянулась до железнодорожного вокзала, до парка им. Кирова, в Соцгород [4].

По данным ИЖГЭТ, в настоящее время подвижной состав ижевского трамвая насчитывает почти 230 вагонов, размещенных в двух депо. По 11-ти маршрутам курсирует ежедневно более 140 трамвайных вагонов.

Суммарная протяженность трамвайных маршрутов около 240 км. При общей площади города, равной 315,5 км², густота трамвайной сети составляет 0,75 км/км². Если же учитывать только территории селитебных и производственных, общественно-деловых и рекреационных внутригородских зон (порядка 84 км²), т. е. площадь собственно городской территории, то густота трамвайной сети достигает 2,8 км/км². При этом значительные территории новых районов Ижевской агломерации с преобладающей одноэтажной застройкой (за пределами собственно городской территории) совершенно не обеспечены общественным электротранспортом. Здесь транспортная связность территории обеспечивается автотранспортом – преимущественно индивидуальным.

3. Троллейбус

Появление другого вида электрического пассажирского транспорта – троллейбуса – также было приурочено к «красному дню календаря». Как и трамвай, троллейбус в Ижевске был пущен 7 ноября – в ознаменование 51-й годовщины Октябрьской революции (1968 г.). Пуск троллейбусного движения был обусловлен дальнейшим экстенсивным ростом территории города и появлением новых жилых районов (приуроченных к открывающимся предприятиям

крупной индустрии, в частности Буммаш) [5]. Также в конце 60-х гг. началось возведение в северо-восточной части города автопроизводства с одновременным заложением крупного жилого района, продолжалось развитие Соцгорода (юго-восток города), городка Metallургов (северо-запад) и другие. Возникла необходимость усиления транспортной связности отдельных районов города. Улучшалась и энергетическая база развития электротранспорта, а именно: введена на полную мощность Воткинской ГЭС, увеличена подача электроэнергии с Закамской ТЭС (Пермская область), модернизирована ТЭЦ-1 в Ижевске (бывшая ВотГРЭС), а также запланирована к строительству новая ижевская ТЭЦ-2.

По данным ИжГЭТ, подвижной состав троллейбусного парка составляет около 230 машин, размещенных в двух депо. По 8-ми (а если считать «длинные» варианты маршрутов как отдельные), то по 13-ти маршрутам курсирует почти 170 единиц подвижного состава.

Общая протяженность троллейбусных маршрутов равна примерно 250 км. При общей площади города, равной 315,5 км², густота троллейбусной сети составляет 0,79 км/км². Если же учитывать только территории селитебных и производственных, общественно-деловых и рекреационных внутригородских зон (порядка 84 км²), т. е. площадь собственно городской территории, то указанный показатель достигает 2,9 км/км². При этом следует отметить, что значительные территории новых районов Ижевской агломерации с преобладающей одноэтажной застройкой (за пределами собственно городской территории) совершенно не обеспечены общественным электротранспортом. Здесь транспортная связность территории обеспечивается автотранспортом, преимущественно индивидуальным.

4. Водный транспорт

В Ижевске также функционирует водный (озерно-речной) транспорт. Его можно назвать старейшим в городе, если не считать гужевого. В середине XIX века традиционные вёсельные лодки и парусники дополнили катера и буксиры, а в 1892 году появился

первый пароход. Прежде всего, они выполняли производственные задачи градообразующего предприятия, в том числе и перевоза рабочих на отдаленные лесопилки и к проходной завода [7].

С 1932 года существует постоянный пассажирский маршрут протяженностью 14 км от пристани Ижевск через Юровский мыс, Соловьевские дачи до микрорайона Воложка. После 1936 года на пруд прибыли речные трамваи, которые стали осуществлять основные пассажирские перевозки [7].

В послевоенные годы парк речных судов пополнялся катерами и быстроходным теплоходом, что позволяло жителям за короткое время добираться до самых отдаленных частей города. Но быстрое развитие автомобильного транспорта в последние десятилетия отодвинуло озерно-речной на второй план.

В настоящее время основная масса пассажиров речных трамваев – туристы и местные жители, совершающие поездки в рекреационных целях. На балансе АО «Парки Ижевска» состоит 2 судна-теплохода (речные трамваи «Москва»), которые курсируют в период с мая по октябрь.

5. Такси

Безусловно, гужевой транспорт для пассажирских перевозок в Ижевске использовался с момента основания завода в 1760 году. Первоначально это был ведомственный транспорт, перевозящий работников, а основные маршруты пролегали не по поселку-заводу, а скорее, связывали предприятие с отдаленными производственными участками и пристанью завода на Каме.

Первый в Ижевске автомобиль такси («извозчик на авто») появился уже в 1913 году, но и тогда его основной маршрут стал пролегать между Ижевским заводом и пристанью в селе Гольяны, хотя принадлежал он не заводу, купцу Симакову [6]. Трагические события первой половины XX века не дали возможности развиваться таксопарку города до начала Великой Отечественной войны.

Первое такси, в современном понимании, появилось в городе в 1949 году [1], а в 1953 парк автотранспорта был разделен на две автоконторы. В АТК-1 были переданы автобусы и таксомоторы известной марки «Победа». Развитие и рост города способствовали расширению таксомоторного парка, в результате чего в 1967 году образовано отдельное от автобусного Ижевское пассажирское автотранспортное предприятие № 2 (ИПАП-2) [3]. Основной специализацией данной организации стала перевозка граждан на такси. К концу советского периода число автомобилей марки «Волга» в парке насчитывало более 250 единиц [1].

Переход к рыночной экономике полностью изменил всю организационную структуру таксомоторного транспорта. Вместо крупных предприятий монополистов появилось несколько относительно небольших частных компаний, как имеющих собственный автопарк, так и оказывающих исключительно информационные услуги (службы заказа). В последнее время, в связи с массовой цифровизацией жизни общества, крупные общероссийские интернет-сервисы стали вытеснять мелких игроков с рынка такси. В этих условиях любой владелец автомобиля может стать таксистом и работать сразу с несколькими агрегаторами, что сильно усложняет оценку общего числа автомобилей такси в городе.

ЛИТЕРАТУРА

1. История развития транспорта в Удмуртии / [Электронный ресурс] // Студопедия: [сайт]. – URL: https://studopedia.ru/27_41085_istoriya-razvitiya-transporta-v-udmurtii.html (дата обращения: 04.10.2023).
2. Маршрут длиной в 75 лет / [авт.-сост.: Кузнецова Н. В. ; редкол.: Копосов М.И., Грязнов В. И., Ильина А. Б.]. – Ижевск : Парацельс, 2007. – 110 с.
3. Открытое акционерное общество «Ижтакс» города Ижевска / [Электронный ресурс] // Архивная служба Удмуртии : [сайт]. –

- URL: <http://fc.gasur.ru/fund/20000132478> (дата обращения: 04.10.2023).
4. Развитие трамвайного движения города Ижевска / [Электронный ресурс] // ижгэт.рф : [сайт]. – URL: <https://ижгэт.рф/pages/istoriya-predpriyatiya/> (дата обращения: 04.10.2023).
 5. Развитие троллейбусного движения города Ижевска / [Электронный ресурс] // ижгэт.рф : [сайт]. – URL: <https://ижгэт.рф/pages/istoriya-predpriyatiya/> (дата обращения: 04.10.2023).
 6. Такси в Ижевске появилось раньше автобусов / [Электронный ресурс] // Комсомольская правда : [сайт]. – URL: <https://www.izh.kp.ru/daily/26049.4/2961497/> (дата обращения: 04.10.2023).
 7. Шумилов Е.Ф. История Ижевского пруда и его плотины // Ижевский пруд. – Ижевск, 2002. – С. 9–35.

Раздел 2. Особенности изучения транспортной инфраструктуры

Глава 2.1. Транспортная инфраструктура

Введение

Пространственное развитие регионов в современных условиях предполагает изменение традиционных взглядов, подходов, критериев эффективности к проблемам развития территории. В частности, транспорт рассматривается не только как отрасль хозяйства, осуществляющая перевозки грузов и людей, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования людей. Всё более признается факт, что транспорт является необходимым условием преодоления отсталости в развитии территории. С созданием эффективной транспортной системы появляется реальная возможность для осуществления территориального разделения труда, углубления и расширения товарного обмена.

На стадии современного реформирования экономики и социальной сферы Россия особенно нуждается в разработке государственной транспортной политики, основанной на учете влияния транспорта на региональные процессы. Это особенно важно, так как именно в такой период значительно нарастает дефицит финансового обеспечения транспортной системы и возникает потребность привлечения в отрасль негосударственных инвестиционных ресурсов. Улучшение транспортной доступности населенных пунктов является одним из приоритетов государственной (в т. ч. региональной) политики России. Обеспечение и улучшение транспортной доступности является составным элементом социально-экономических стратегий отдельных регионов (субъектов РФ), а также макрорегионов (федеральных округов, экономических зон) в составе России. Особое значение необходимости обеспечения лучшей транспортной доступности представлено в Национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года¹.

Транспортная доступность – мера способности территории быть достигнутой при помощи транспорта, измеряемая временем, в течение которого данная территория может быть достигнута из определенной точки или другой территории при помощи различных видов транспорта по транспортной сети².

Таким образом, можно сказать, что сегодня главная цель развития транспортной системы РФ заключается в достижении максимального вклада в подъём национальной экономики и обороноспособности страны, а также эффективного использования трудовых, природных и производственных ресурсов.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 24.09.2020 №2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года».

² Транспортная стратегия РФ (Распоряжение Правительства РФ №3363-р от 27 ноября 2021 г.).

Транспортная инфраструктура в географическом изменении

Современная транспортная инфраструктура имеет комплексный характер и включает в себя: дорожную сеть, включая автомагистрали, шоссе, городские улицы и мосты; железнодорожную сеть, включая пассажирские и грузовые линии; авиационную инфраструктуру, включая аэропорты, взлетно-посадочные полосы и терминалы; водный транспорт, включая морские порты, речные порты, причалы и яхт-клубы; транспортные узлы и переходные пункты, включая автобусные и железно-дорожные станции, аэропорты и порты; транспортную логистику и системы управления транспортом; многообразные средства транспорта, такие как автомобили, грузовики, поезда, самолеты и автобусы; системы безопасности дорожного движения, например, дорожные заторы, светофоры и дорожные знаки.

Весь этот комплекс транспортной инфраструктуры позволяет обеспечивать высокую скорость и безопасность передвижения людей и грузов на дальние расстояния, связывая различные регионы и страны в единую экономическую и транспортную систему.

Географические аспекты изучения транспортной инфраструктуры включают в себя:

1. Размещение транспортных объектов на территории: их географическое положение, планирование и размещение новых инфраструктурных объектов, с учетом местности и ее особенностей.

2. Развитие транспортной инфраструктуры в разных регионах: изучение влияния географических, климатических, экономических, социальных и политических факторов на развитие транспортной инфраструктуры в разных регионах.

3. Взаимодействие транспортных систем: анализ связей между разными видами транспорта, распределение грузов и пассажиров между транспортными системами в разных регионах.

4. Экологические аспекты: изучение влияния транспортной инфраструктуры на окружающую среду, прогнозирование воздействия новых инфраструктурных объектов на окружающую среду.

5. Экономические аспекты: анализ экономических последствий развития транспортной инфраструктуры, включая определение экономической эффективности проектов, подсчет стоимости инвестиций и доходности транспортных систем.

6. Социальные аспекты: изучение социальных последствий и влияния транспортной инфраструктуры на качество жизни населения, прогнозирование изменений в мобильности населения.

Современные направления географического изучения транспортной инфраструктуры включают:

1. Географию транспортных потоков и мобильности людей и грузов. Исследования в этой области направлены на анализ маршрутов, путей, объёмов перевозок, времени и стоимости перевозок, а также на оценку воздействия транспорта на окружающую среду.

2. Географию транспортных систем и логистики. Изучаются организация и управление транспортными системами, развитие и оптимизация каналов доставки, а также проблемы логистики и управления цепями поставок.

3. Географию транспортной инфраструктуры. Изучаются инфраструктурные объекты, такие как дороги, железные дороги, аэропорты и порты, их развитие и модернизация, а также проблемы эксплуатации и инженерной поддержки.

4. Географию геопространственных технологий и мобильности. Изучаются технологии и системы геопространственной информации, которые используются в транспортной инфраструктуре, а также связь мобильности с геоданными.

5. Географию транспортной безопасности. Изучаются различные аспекты безопасности в транспортной инфраструктуре, включая техническую безопасность, пожарную безопасность, охрану труда и экологическую безопасность.

Государственная политика России в сфере развития транспортной инфраструктуры (географические аспекты)

Миссия государства в сфере обеспечения функционирования и развития транспортной системы заключается в создании условий для повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат, использование географических особенностей Российской Федерации в качестве её конкурентного преимущества [1; 2; 3].

В Российской Федерации транспорт является одной из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры. При реализации Транспортной стратегии была сформулирована стратегическая цель развития транспортной системы – удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных по сравнению с лучшими мировыми аналогами.

Для достижения этой цели были инициированы и реализованы ключевые проекты по развитию транспортного комплекса:

– в отношении дорожного хозяйства и автомобильного транспорта – строительство и реконструкция дорог федерального значения, включая автомобильные дороги М-4 «Дон», М-11 «Нева», участки Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области, Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, автомобильную дорогу Надым – Салехард, федеральную автомобильную дорогу общего пользования «Таврида», строительство автомобильных дорог регионального и местного значения с финансированием из федерального бюджета, строительство обходов городов (Торжок, Подольск, Муром, Вышний Волочек, Одинцово и др.), запуск системы «Платон» для контроля большегрузного

транспорта, обновление подвижного состава в городах, в том числе в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги»;

– в отношении водного транспорта – строительство новых портовых мощностей и расширение имеющихся в рамках проектов в портах Сабетта, Бронка, Усть-Луга, Высоцк, Новороссийск, Мурманск, Калининград, Тамань и Темрюк, строительство уникальных новых атомных ледоколов для развития Северного морского пути, реконструкция со строительством новых судоходных гидроузлов Кузьминск и Белоомут на р. Оке, строительство речных вокзалов в гг. Ханты-Мансийске, Архангельске и Салехарде, пассажирских причалов в Ленинградской области и Республике Татарстан;

– в отношении воздушного транспорта – появление первой в Российской Федерации низкобюджетной авиакомпании, строительство новых аэропортов Гагарин в Саратове, Жуковский в Москве и новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в аэропорту Шереметьево, ввод в эксплуатацию объектов аэродромной инфраструктуры в аэропортах Новый (Хабаровск), Баландино (Челябинск), Алыкель (Норильск), Минеральные Воды, Соловки (аэродромный комплекс), Верхневилуйск (Республика Саха (Якутия), Оссора (Камчатский край), возобновление работы ряда региональных аэропортов (Грабцево в Калуге и др.), обновление парка воздушных судов в рамках государственной поддержки, развитие системы субсидирования региональных перевозок;

– в отношении железнодорожного транспорта – модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей, перевод железнодорожной инфраструктуры на острове Сахалин на общероссийскую колею, начало работ по строительству северного широтного хода, запуск скоростных пригородных поездов («Ласточка» и «Иволга») на ряде направлений, запуск пассажирского движения на Московском центральном кольце, создание с запуском Московских центральных диаметров единой системы пригородно-городского рельсового транспорта в Москве, начало строительства Большой кольцевой линии Москов-

ского метрополитена, переход к использованию технологии интервального регулирования движения поездов с подвижными блоками на Московском центральном кольце, Журавке – Миллерово, перевальных участках Восточного полигона, внедрение технологий обработки больших данных, использование машинного зрения в вагонном хозяйстве, в области диагностики и мониторинга, обновление подвижного состава грузового и пассажирского железнодорожного транспорта;

– в отношении пунктов пропуска – обустройство пунктов пропуска и оснащение объектов транспортной инфраструктуры вне пунктов пропуска;

– в отношении мостов – возведение таких крупнейших уникальных мостов, как мост на остров Русский в г. Владивостоке и мост через Керченский пролив, а также крупные новые мосты в гг. Иркутске, Новосибирске, Самаре, Красноярске, Благовещенске и Волгограде.

Реализация инфраструктурных проектов позволила обеспечить растущий спрос на грузовые и пассажирские перевозки, в том числе в рамках проведения таких международных спортивных мероприятий, как Олимпиада в г. Сочи 2014 года, Универсиада в г. Красноярске 2019 года и чемпионат мира по футболу 2018 года.

Перспективное развитие транспортной инфраструктуры (основные элементы федеральной государственной политики): географические аспекты

Железнодорожный транспорт. Предусматривается увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузки на ось, строительство железнодорожных линий в районах нового освоения и для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, развитие сети железных дорог на направлениях международных транспортных коридоров, строительство обходов крупных железнодорожных узлов.

Автомобильные дороги. Предусматривается повышение доступности дорожной сети для населения, начало формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, строительство и реконструкция автомобильных дорог в районах Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающих освоение природных ресурсов и связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью, а также строительство обходов крупнейших городов.

Воздушный транспорт. Предусматривается расширение аэродромной сети в результате развития, главным образом, региональной авиатранспортной инфраструктуры, развития инфраструктуры аэропортов, в том числе не вошедших в состав опорной сети, поддержания в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети и обеспечения сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта.

Морской транспорт. Предусматривается увеличение пропускной способности морских портов и повышение эффективности их работы в координации с созданием логистической системы, включающей как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны, включая «сухие порты».

Внутренний водный транспорт. Предусматривается развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, включая развитие воднотранспортного соединения между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами, а также развитие туристического бизнеса. Планируется устранение участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой, реконструкция гидротехнических сооружений, реконструкция пассажирских вокзалов.

Транспортная инфраструктура и стоимость объектов недвижимости (географические аспекты)

Транспортная инфраструктура является одним из важнейших факторов, влияющих на стоимость земельных участков. Чем более развита транспортная инфраструктура в районе, тем выше стоимость земли. Это связано с тем, что хорошо развитая транспортная инфраструктура облегчает доступность к участку, ускоряет передвижение и обеспечивает быстрое и удобное перемещение. В связи с этим, покупатели готовы платить за доступность земли к транспортной инфраструктуре или за непосредственное расположение на маршрутах транспортных средств. Например, земельные участки, расположенные рядом с автомобильной трассой или железной дорогой, могут стоить дороже, чем участки, которые находятся далеко от дорог и общественного транспорта. Также, стоимость земли может изменяться в зависимости от типа транспорта и его доступности. Например, участок, расположенный в непосредственной близости от метро, может стоить дороже, чем участок, который находится вдали от остановок общественного транспорта.

Как правило, стоимость недвижимости в городах и агломерациях зависит от транспортной доступности. Могут повлиять и другие факторы, таких как площадь жилья, количество комнат, состояние здания, наличие инфраструктуры и др.

В целом, чем ближе расположена недвижимость к центральным районам города или хорошо развитой транспортной инфраструктуре (например, близость к метро), тем выше ее стоимость.

К примеру, в Москве стоимость жилья вблизи метро может быть в среднем выше на 20–30 % по сравнению с аналогичными объектами, расположенными дальше от метро. В Лондоне также наблюдается сходная зависимость цен от транспортной доступности.

Однако, стоимость недвижимости в городах и агломерациях может существенно отличаться в разных странах и зависит от многих факторов.

Таким образом, транспортная инфраструктура имеет большое значение для стоимости земельных участков, что позволяет инвесторам и девелоперам выбирать наиболее выгодное расположение для своих проектов.

Географические аспекты развития транспортной инфраструктуры для целей региональной политики

Географические аспекты развития транспортной инфраструктуры имеют большое значение для региональной политики, так как они определяют доступность исходных ресурсов, а также местоположение центров производства и потребления. Региональная политика в этом случае может направлять свои усилия на организацию транспортных коммуникаций, например, строительство дорог и мостов, с учетом особенностей ландшафта и расстояний между городами и населенными пунктами. Также географические аспекты могут влиять на выбор типов транспорта, например, на развитие железнодорожных и автотранспортных соединений в регионах, где они более эффективны и доступны, чем водный или воздушный транспорт. Важность географических аспектов развития транспортной инфраструктуры заключается в том, что они помогают оптимизировать экономические и социальные процессы в регионах, повышать уровень жизни и обеспечивать устойчивое развитие.

Особенности государственной политики в области развития транспорта в труднодоступных и слабоосвоенных регионах, а также в регионах Крайнего Севера связаны с уникальными условиями данных территорий, в которых существуют ограничения на использование традиционных транспортных средств.

Для развития доступных транспортных связей в этих регионах необходимо привлекать дополнительные ресурсы и использовать инновационные технологии. В частности, государство может выделять средства на строительство автомобильных дорог, ремонт и обслуживание транспортной инфраструктуры, а также развитие авиационной и морской транспортной отрасли.

Для обеспечения надежности и безопасности транспортных связей в труднодоступных регионах также могут применяться специальные виды транспорта, такие как вертолеты, гусеничные и летающие аппараты-амфибии.

В регионах Крайнего Севера основными транспортными видами являются морская и авиационная транспортные средства. Государственная политика в этой области направлена на обеспечение безопасности, надежности и эффективности транспортных связей, а также на развитие технологий, позволяющих справляться с трудностями экстремальных природных условий.

Важной особенностью государственной политики в области развития транспорта в труднодоступных и слабоосвоенных регионах является учет мнения и интересов местной населенности, а также привлечение инвестиций и партнеров из бизнес-сектора для реализации совместных проектов.

Государственная политика в области развития транспорта в приграничных регионах имеет ряд особенностей: принцип ускорения развития транспортной инфраструктуры на приграничных территориях. Главная цель – улучшение доступности территории и увеличение объема транспортных перевозок; специфические мероприятия для усиления социально-экономического развития приграничных регионов за счет эффективного использования транспортной логистики и создание благоприятных условий для международного сотрудничества; развитие инфраструктуры, ориентированной на трансграничные транспортные потоки, таких как автомобильные дороги, железнодорожные, воздушные и водные транспортные сооружения; вовлечение общественности в процесс разработки и реализации государственной политики в области транспорта приграничных территорий; уделение внимания охране окружающей среды и решению проблем экологического характера; обеспечение доступности и равномерного развития транспортных услуг на все приграничные регионы, включая те, которые находятся в отдаленных и труднодоступных местах; стимулирование развития

местных экономик через создание материальных благ и улучшение социальной сферы – развитие мелкой индустрии, туризма и т. д.

Географические аспекты развития транспортной инфраструктуры на примере генеральных планов городских округов и мастер-планов городов

Основная цель мероприятий в области транспортной инфраструктуры генплана – развитие транспортной системы, ориентированной на приоритетное использование общественного транспорта (за определенным исключением) в гармонии с развитием высокоплотной застройки и общественных пространств, для повышения качества жизни на территории городского округа и в некоторой степени для части крупных городов – также и на территории существующей или формирующейся агломерации.

Можно выделить следующие основные решаемые задачи в области развития транспортной инфраструктуры.

Задача 1: гармоничное развитие общественного транспорта и общественных пространств для достижения целевых показателей качества транспортного обслуживания (скорость, комфорт, безопасность). Снижение негативного влияния пересадок за счет планировочной интеграции видов транспорта.

Задача 2: ограничение автомобилепользования. Улучшение восприятия населением общественного транспорта для смещения приоритетов в части его использования от индивидуального к общественному.

Задача 3: обеспечение экономической эффективности транспорта в долгосрочной перспективе, в том числе путем гармонизации плотности застройки и плотности транспортной сети. Формирование приоритетных проектов.

Задача 4: обеспечение устойчивого развития транспорта в гармонии с окружающей средой. Развитие транспортных систем является одним из ключевых конфликтов городского развития, начиная с 1960–1970 гг., когда крупные города Западной Европы и Северной Америки впервые столкнулись с возрастанием интенсивности

использования личного автомобиля в повседневной жизни горожан. В то время наиболее очевидным решением казалось увеличение пропускной способности улиц и адаптация городской среды под массовое использование автотранспорта. Проведение такой политики стимулировало всё большее возрастание использования личного автотранспорта в последующие десятилетия, что привело к ухудшению качества городской среды и деградации общественного транспорта. Поэтому в 1990–2000-е годы во всем мире происходило переосмысление транспортной политики. Сегодня специалисты по городскому развитию убеждены, что удовлетворение спроса на городскую мобильность только использованием личного автотранспорта является пагубным для городов, а эффективный и развитый общественный транспорт является обязательным признаком городов, удобных для жизни.

В настоящий момент крупные российские города находятся на начальном этапе осознания важности развития общественного транспорта. Можно сказать, что в 1990–2010-х гг. многие крупные российские города пытались реализовывать политику «приспособления к автомобилю» вопреки положениям генпланов предшествующих десятилетий. В этот период во многих городах наблюдались одиозные попытки реконструкции УДС, в том числе путем увеличения количества полос и строительства многоуровневых развязок и эстакад в центральных районах города. Наблюдались и непоследовательные мероприятия, касающиеся развития общественного транспорта, будь то необоснованное развитие метрополитенов при игнорировании проблем наземного городского транспорта.

Результаты такой политики полностью повторяли опыт западноевропейских и североамериканских городов. Улучшения условий движения ни в одном крупном городе РФ не произошло. Развитие транспорта идет в крупнейших городах мира опережающими темпами, как в количественном, так и в качественном выражении. На горизонте транспортного планирования в «умных городах» не только беспилотный транспорт и электромобили, но и рост

мобильности населения с социально-культурными целями при одновременном сокращении трудовой маятниковой миграции. Специалистам понятно, что ни один город самостоятельно не в состоянии создать новый вид транспорта. В крупных российских городах копируется медленно развивающийся метрополитен московского глупого заложения.

Крупнейшие города – Москва и Санкт-Петербург – нуждаются в высокоскоростном транспорте с большой провозной способностью, чему соответствует метрополитен. Большинство же других крупных городов более нуждается во внеуличном транспорте, промежуточном между обычным (нескоростным) трамваем и классическим метрополитеном. Чтобы не повторять грубых ошибок, допущенных рядом городов, основной целью транспортной политики крупных и крупнейших российских городов на перспективный период должно стать развитие транспортной системы в соответствии с современными зарубежными практиками и на основании приоритетности развития общественного транспорта. Потребность в новых решениях развития транспортной инфраструктуры в городах. К сожалению, многие из мероприятий в области транспортной инфраструктуры в российских городах не выполняются и не выполнялись в срок последние два десятилетия. Не построен метрополитен в Омске, не реализованы проекты строительства крупных мостовых переходов в Уфе. Лишь необходимость реализации крупных национальных проектов способствовала созданию крупных инфраструктурных проектов: строительство и ввод в эксплуатацию аэропорта «Платов» около Ростов-на-Дону, аэропорта «Гагарин» около Саратова, мостовых переходов во Владивостоке (в т. ч. на остров Русский) и др. Генпланы в современных российских условиях учитывают краткосрочные и очень редко средне- и долгосрочные планы создания объектов транспортной инфраструктуры регионального или федерального значения. Действующие в России на начало 2019 года федеральные концепции и стратегии (в т. ч. Транспортная стратегия России) ограничиваются 2030 годом. Многие из объектов

федерального уровня постоянно переносятся на будущее, без конкретизации как сроков, так и реального местоположения, трассировки объектов на местности. Сюда можно отнести проект «Белкомур», железнодорожную линию «Кызыл – Курагино» и множество других крупных проектов. Ежегодно сокращаются горизонты планирования новых объектов транспортной инфраструктуры: вместо 15–25 лет речь идёт в лучшем случае о 5–10-летнем горизонте планирования. Неопределённость и постоянное изменение перспективных планов снижает ценность генпланов и схем территориального планирования на всех территориальных уровнях.

Транспортная инфраструктура и развитие крупных и крупнейших городов, а также городских агломераций (географические аспекты)

Государственная политика в области развития транспорта в городских агломерациях обычно направлена на решение следующих задач:

1) *Снижение уровня автомобильного трафика и загрязнения окружающей среды.* Для этого принимаются меры по стимулированию использования общественного транспорта, включая субсидирование его стоимости, создание комфортных условий для пассажиров и развитие сети транспортных узлов;

2) *Развитие инфраструктуры для велосипедистов и пешеходов.* В рамках этой задачи осуществляется строительство велодорожек, пешеходных зон, парковок для велосипедов и другие меры, направленные на улучшение мобильности пешеходов и велосипедистов;

3) *Развитие мультимодальной транспортной системы.* Эта задача заключается в продвижении использования электромобилей, каршеринга, услуг такси и других новых технологий для улучшения мобильности горожан;

4) *Разработка системы парковок для автомобилей.* Для снижения уровня загруженности улиц городов государственная политика направлена на создание многоэтажных парковок, а также

на внедрение систем электронного управления парковочными местами;

5) *Повышение экономической эффективности транспортной системы.* В рамках этой задачи осуществляется оптимизация маршрутов общественного транспорта и постоянное повышение качества обслуживания пассажиров.

6) *Содействие устойчивому развитию городов.* Государственная политика в области развития транспорта в городских агломерациях систематически учитывает влияние на окружающую среду, экономику, социальное благополучие города и качества жизни его жителей.

В целом, государственная политика в области развития транспорта в городских агломерациях предполагает создание комплексной системы, позволяющей снижать автомобильный трафик, развивать общественный транспорт, улучшать условия для пешеходов и велосипедистов, повышать экономическую эффективность транспортной системы и обеспечивать устойчивое развитие городов.

В современных условиях вопросы регулирования пространственной организации хозяйства становятся ключевыми в функциональном базисе России. При этом в качестве приоритетов регионального развития Российской Федерации на период до 2025 г. названа поддержка развития городских агломераций, которые сформируют вектор и целевые установки стратегии пространственного развития страны.

При колоссальной значимости агломераций в современном и перспективном развитии страны, в ее инвестиционном развитии, их сущность и тесная взаимосвязь с остальным заселенным пространством России, место и значение в жизни общества, в общественном прогрессе, в рационализации территориального устройства России до сих пор не осознаны всерьез в органах власти России. Агломерации не отражены в законодательно-правовых документах государства, отсутствуют в статистическом учете, использование их территории никоим образом не контролируется.

Транспортный каркас территории – основные современные или перспективные элементы транспортной сети того или иного региона.

Если рассматривать схему территориального планирования региона (ранее – схему районной планировки), которая является по существу искусством совмещения различных каркасов территории (природно-экологического, культурно-исторического, производственно-технологического и т. п.), то транспортный каркас является важнейшим среди них с точки зрения пространственной организации общества.

Актуальность транспортного каркаса возрастает в связи с необходимостью в будущем «сжатия» пространства многих агломераций. «Сжать» пространство можно только с помощью экономии затрат времени на поездки, в первую очередь, за счет развития скоростной транспортной инфраструктуры.

Такой подход активно применяется в ряде стран. Так, ещё в 2005 г. Министерство транспорта Китая анонсировало амбициозную программу повышения транспортной доступности до 2,5 дней для 80 % населения страны (кроме Тибета и Синьцзян-Уйгурского автономных районов) за счет строительства скоростных автодорог в течение 20 лет (53 млрд долларов). По существу, поставлен новый тип государственной задачи – *повысить контактность населения* (единство нации за счет свободы перемещения в экономически и биологически приемлемые сроки). В Нидерландах, где одна из самых густых транспортных сетей, правительство для еще большего сжатия пространства страны решило построить к 2025–2030 гг. кольцевую скоростную железную дорогу.

Влияние автомобильных дорог на развитие отдельных отраслей и повышение капитализации региона существенно, но его размеры и формы различны в регионах разного типа.

Анализ транспортных систем городских агломераций (ГА) – сложная теоретическая и практическая задача. Теоретическая сложность связана с существующей до настоящего времени размытостью понятий ГА, критериев их выделения (как в целом, так

и отдельных элементов, в т. ч. внешних границ), а также стадий развития ГА в современных российских условиях. Практическая сложность связана с нехваткой адекватных источников информации, отсутствием регулярного сбора и анализа ряда статистических показателей (даже не в границах ГА, а в границах отдельных муниципальных образований всех типов и уровней). *В настоящей работе мы рассмотрим пространственно-планировочный аспект сравнения транспортных систем ГА современной России* (на примере отдельных городских агломераций). Крупнейшие и по-своему уникальные транспортные системы Московского столичного региона (Московской городской агломерации) и Санкт-Петербургской агломерации мы не рассматриваем. Основой настоящей работы являются выполненные (в т. ч. автором настоящей работы) проекты, концепции и схемы территориального планирования ГА в России в последние 5 лет (с 2012 г.): Махачкалинской, Приморской (Владивостокской), Омской, агломерации Кавказских Минеральных Вод (КМВ).

В советский период развития транспортных наук, градостроительства и территориального планирования, особенно в 1960-е-1980-е гг. годы данная тема была отражена во множестве как теоретических, так и проектных работах. Например, можно выделить работы А.В. Сигаева, Э.В. Шабаровой и многих других исследователей и проектировщиков³.

Изучение советского и современного российского (а также зарубежного) опыта территориального планирования внегородских транспортных систем (региональных транспортных систем разного уровня) невозможно без сравнения транспортных систем ГА.

В нашем понимании под *транспортной системой ГА* (зоной влияния одного или нескольких крупных и (или) крупнейших городов) *следует понимать транспортную сеть, транспортные процессы и внутранспортные внешние эффекты, создаваемые*

³ См. книги: Сигаев А. В. Планировочные и транспортные проблемы городских агломераций. М.: Стройиздат, 1978, 152 с., а также: Шабарова Э. В. Система пассажирского транспорта города и агломерации. Системный анализ и проектирование. – Рига, «Зинатне», 1981 г. – 280 с.

функционирующей транспортной системой на территории городской агломерации.

Будут ли транспортные системы ГА реальностью как системы в своём основном понимании? Или они останутся лишь бумажными проектами и схемами? Это вопрос не столько экономический, транспортно-технологический или пространственно-географический. Этот вопрос почти полностью нужно рассматривать в политической плоскости – с позиций объединения, либо кооперации соседних муниципальных образований (первое происходит намного чаще второго). *Крупным и крупнейшим городам не хватает территории для своего развития, и агломерационные проекты помогают обосновывать постепенное расширение крупного города (как правило, регионального центра).* Это уже произошло с рядом подобных городов в последние годы. Например, г. Тула поглотил прилегающий Ленинский район Тульской области.

Несколько сложнее вопрос с изменением статуса, укрупнением муниципальных образований. Например, идущий в Московской области процесс преобразования муниципальных районов в городские округа создал благоприятные для населения условия снижения тарифов в пригородном сообщении. В новых городских округах вводится единый («городской») тариф на автобусные пассажирские перевозки (чего не было в ранее существовавших муниципальных районах). А чем больше освоенная территория района, тем выше были транспортные издержки пассажиров (так как тариф на пригородные автобусные перевозки почти пропорционален длине маршрута).

Возникает вопрос, что именно можно и нужно сравнивать в транспортных системах ГА?

Территориальное планирование внегородского транспорта (в т. ч. то, что понимается действующими российскими нормативно-правовыми документами) предполагает планирование размещения объектов транспортной инфраструктуры (в первую очередь, объектов капитального строительства) во взаимосвязке с другими объектами (точечными, линейными, площадными). Вопрос о первичности (или вторичности) развития транспортной инфраструктуры

по сравнению с развитием внутранспортных объектов напрямую не рассматривается⁴. Довольно упрощенно понимается собственно графическая часть территориального планирования транспорта (как городского, так и внегородского)⁵. Так, в пределах городов можно выделить только три типа автомобильных дорог, улиц. Такого понятия, как пешеходная улица для генеральных планов в их графической части (как пример) в России в принципе не существует⁶. Поэтому мы рассматриваем территориальное планирование транспорта ГА шире, чем этого требует современное законодательство в области территориального планирования и градостроительства.

Несмотря на то, что ГА является объектами территориального планирования (в России разработаны и утверждены десятки схем территориального планирования ГА), все эти работы основывались на собственном представлении о том, что и как нужно изучать и отображать в подобном документе. Это же можно сказать и о целях, задач изучения транспортных систем ГА в России в современных условиях.

Таким образом, мы пришли к выводу, что единой методики (и тем более методологии) изучения, анализа и проектирования развития транспортных систем ГА в современной России нет⁷. Используемая

⁴ См. Приказ Минрегиона РФ от 26.05.2011 №244 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке проектов генеральных планов поселений и городских округов»

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 09.02.2012 №162-р «Об утверждении перечней видов объектов федерального значения, подлежащих отображению на схемах территориального планирования Российской Федерации»

⁶ Приказ Минрегиона РФ от 30.01.2012 №19 «Об утверждении требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения»

⁷ Помимо выполненных в ОАО «Гипрогор» работах, посвященных ГА в России (Схемы территориального планирования, концепции развития городских агломераций и др.) автором были проанализированы аналогичные работы, выполненные в других проектных и научно-исследовательских организациях.

нами методика (которая реализована нами лишь частично ввиду отсутствия как искомым данным, так и времени для детальной и глубокой проработки искомым материалов) основывается на следующих (нижеперечисленных) отдельных компонентах.

1. *Изучение пространственной формы, пространственной структуры ГА.* Большинство ГА в России, как известно, являются моноцентричными. Однако агломерация КМВ и Приморская (Владивостокская) агломерации развиваются именно как полицентричные. Отдельные города-ядра агломерации довольно стабильны в социально-экономическом плане, так и в плане транспортной связности всей агломерации (агломерационной зоны). Как известно из теории географии, все территориальные структуры, приближающиеся по форме к кругу, всегда более конкурентоспособны, эффективнее вытянутых (линейных), не считая территориальных структур, имеющих приморское положение. Аналогично мелкоселенность сельского расселения в зоне ГА (например, Омской ГА) не способствует эффективности многих планировочных решений в области развития дорожного хозяйства и общественного пассажирского транспорта.

2. *Изучение внешних границ агломераций* (основываясь на пресловутых изохронах транспортной доступности ядер агломерации). Выявлена закономерность: более крупное ядро (город – центр агломерации) с течением времени (стадии своего развития) ограничивает рост агломерации (за счет заторов в движении, за счет того, что основные транспортные узлы и центры остаются в его центральной части (в т. ч. автостанции), а не переносятся на городскую периферию). Однако в случае параллельного развития скоростного пригородного транспорта (маршрутов-экспрессов поездов пригородного сообщения) возникает «многоуровневая» транспортная система агломерации, дающая возможность выбора скорости и (или) направления движения из (в) центр городской агломерации. Однако у обычных пассажиров часто нет выбора: в их пригородный город, посёлок, село и т. п. можно добраться лишь каким-то одним способом (нет альтернативности пассажирских маршрутов). Изучение

собственно внешних границ агломераций осложнено поиском ядра-центра агломерации. «Расползание» ядра агломерации усложняет построение и анализ изохрон транспортной доступности. Этот процесс очень характерен для быстро растущей Махачкалинской агломерации (население которой (по разным оценкам) увеличилось за последние 25 лет более, чем в 2 раза. Для слабоосвоенных территорий РФ, имеющих агломерации, характерна ситуация, когда даже парная доступность двух городов (центра агломерации и пригородного населённого пункта) существенно различаются при использовании разных видов транспорта (личный и общественный транспорт; либо автобусный и железнодорожный транспорт). Соответственно в таких парах существенную экономию времени даёт использование личного транспорта и пригородного железнодорожного транспорта. Для рассматриваемых нами ГА это особенно характерно для Омской и Владивостокской (Приморской ГА). Подобный эффект наблюдается и в крупнейшей в России Московской городской агломерации (на коротких расстояниях при анализе парной доступности пригородный железнодорожный транспорт позволяет достигать искомые объекты намного быстрее, чем автобусный или автомобильный (личный) транспорт.

3. *Изучение эволюции, стадий развития ГА.* Данный вопрос подразумевает сравнительный анализ подобных форм эволюции ГА. Однако скорость и особенности их трансформации существенно различаются. Пока никем не изучен вопрос, как и в какой степени соразмерен процесс эволюции транспортных систем ГА в России и других, внетранспортных составляющих эволюции ГА. Необходимо отметить, что через подавляющее число ГА проходят транспортные коммуникации регионального и федерального значения, развитие (изменение, реконструкция и т. п.) которых находится вне компетенции муниципальных органов власти тех муниципальных образований, в пределах которых находится городская агломерация. Таким образом, эволюции разноуровневой транспортной системы ГА является отдельным процессом, напрямую не связанным с расширением и развитием собственно городской агломерации.

4. *Процессы урбанизации внутри отдельных составных элементов городской агломерации.* Различные формы и стадии урбанизации, в т. ч. рурбанизация, рурализация, субурбанизация также находят своё отражение в транспортных системах ГА. Слабоосвоенные пригороды Омска (а Омская агломерация находится на начальных этапах формирования ГА) постепенно превращаются (как во многих других российских регионах) в дачно-коттеджные посёлки. Потребность в транспорте (а это, как правило, не постоянные населённые пункты), ограничивается небольшим ростом протяженности автомобильных дорог с организацией сезонных дачных маршрутов в весенне-летнем периоде. Граница «дачной» зоны ГА также важна для оценки уровня транспортных потребностей и транспортной обеспеченности территории. При этом согласно нормам в области гражданской обороны и ликвидации (предупреждения) чрезвычайных ситуаций, норм в области доступности экстренной медицинской помощи все населённые территории (даже временно) должны иметь внешние транспортные связи по дорогам с твёрдым покрытием (есть исключения, в т. ч. для зоны Крайнего Севера и приравненных территорий).

5. *Превращение города в агломерацию.* Активное развитие агломерационных процессов способствует постепенной трансформации центральной части агломерации (не считая её ядра) в новый, более крупный город (за счёт сросшийся малых, средних, крупных и крупнейших городов). Активное развитие Махачкалинской агломерации (ограниченная городами и морем территория, быстрый рост населения и как следствие высокая ценность земельных ресурсов) привело к фактическому срастанию городов Махачкала и Каспийск (единый транспортный тариф между городами (без учёта протяженности поездки) доказывают данный процесс). Однако это территория (Махачкалинская агломерация) представляет собой 4 муниципальных образования верхнего уровня (помимо ранее перечисленных городов (городских округов) это также территория Карабудахкентского и Кумторкалинского районов Дагестана). Создание и функционирование межмуниципальных маршрутов в России

осуществляется повсеместно, особенно при передаче этих маршрутов в компетенцию регионального уровня власти.

6. *Развитие отдельных городов в рамках формирующейся агломерации.* Развитие городов (ядер) или агломерации в целом (их транспортных систем): что важнее и/или что первичнее? На этот вопрос также сложно дать ответ. Строительство объездной дороги вокруг всё более крупного города – характерная черта эволюции транспортных систем агломерации. Однако строительство объезда (даже без учёта того, чья (по принадлежности) эта дорога: муниципальная, региональная или федеральная (а может быть и частная) часто захватывает территорию другого муниципального образования (которому совершенно не нужно строительство данной автодороги, которая не будет выполнять для жителей и экономики муниципалитета никаких дополнительных положительных функций). Поэтому развитие одних элементов транспортной системы ГА может изменять всю транспортную систему ГА, но не всегда в оптимальном отношении.

7. *Противоречивость развития элементов транспортной инфраструктуры в ГА.* Современная тенденция крупных городов – вынос части транспортных функций за его пределы (см. также пункт 6). Дефицит и дороговизна территории крупного города; санитарные, строительные и иные нормы способствуют «выталкиванию» транспортных объектов в пригородные зоны (скорость «выталкивания» зависит от множества условий, поэтому общих закономерностей в рассматриваемых агломерациях мы не нашли). В первую очередь, это касается землеёмких объектов: логистических комплексов и аэропортов. Вынос аэропортов (а также использование бывших военных аэродромов для гражданских нужд) может способствовать появлению новых городов – аэрополисов (аэротрополисов) – городов-спутников, ориентированных на развитие и использование приаэропортовой инфраструктуры. Подобные проекты предусмотрены в планах развития Омской, Новосибирской и некоторых других агломераций.

8. *Сбалансированное развитие разных секторов и поясов ГА.* Можно и нужно выделять отдельные сектора и (или) пояса развивающихся ГА. Каждый из этих поясов в идеале должен иметь свой стандарт транспортного обслуживания (не только для местных «муниципальных» нужд, но и для «общеагломерационных»). К сожалению, данная тема также почти не разработана для современных российских условий. Каков должен быть предел регулярного пригородного маршрута общественного транспорта? Можно считать как по времени, так и по расстоянию. Разумно ли «ускорять» маршруты дальних пригородов? Если да, то насколько? Этот вопрос имеет также политическую составляющую. Приток новых работников выгоден крупному городу-ядру ГА (если мы не наблюдаем крупных кризисных явлений в его развитии), но при этом мы «оголяем» периферию, способствуем её вымиранию, а также большей концентрации населения в крупных городах ГА. Таким образом, развитие и «ускорение» транспорта является часто злом, если мы одновременно не позаботимся о сохранении и увеличении числа новых рабочих мест в разных частях агломерации (а это – одна из основных внутранспортных задач территориального планирования ГА).

9. *Проектирование транспортных потоков.* К сожалению, российская государственная и муниципальная статистика, а также деятельность органов исполнительной власти не способствует планомерному сбору и (или) систематическому изучению транспортных потоков. В этом отношении никакой достоверной информации нет – каждый проект в идеале предусматривает изучение транспортных потоков (а также анкетирование трудовых мигрантов, совершающих поездку в пределах агломерации). Данные Всероссийской переписи населения (последняя из них была проведена в октябре 2010 г.) могли бы частично решить эту проблемы. Однако перепись проходит только один раз в 8–10 лет (до 2010 года переписи населения проводились в 2002 и в 1989 гг. соответственно). В последних переписях населения был вопрос, посвященный маятниковой миграции населения (соотношение места жительства (населенный пункт, муниципальное образование, субъект РФ) с местом

работы). Для всех рассматриваемых агломераций видна ярко выраженная трудовая маятниковая миграция (по данным переписи 2010 г.). Однако перепись не даёт информации о направлении миграционных потоков (и тем более, за качество собранных и опубликованных материалов никто не несёт персональной ответственности).

10. *Соподчинённое развитие (планирование) элементов транспортной системы ГА разных уровней свойств.* Ранее нами была предложена модель иерархии четырёх уровней свойств региональных транспортных систем⁸. Каждый из элементов (уровней свойств) может рассматриваться по отдельности, однако между ними возникает взаимовлияние. Нижний уровень свойств транспортной системы предопределяет последующий верхний уровень свойств. В условиях рассматриваемых транспортных систем ГА уровнями свойств являются: 1) транспортные сети, их качество и протяженность; 2) топологические свойства транспортной сети, парная и интегральная транспортная доступность; 3) транспортные потоки (и их структура, направления по тем или иным участкам транспортной сети; 4) внешние транспортные эффекты, объясняемые транспортно-географическим положением территории и фактически существующими транспортными потоками.

Покомпонентное изучение перечисленных выше процессов способствует разработке оптимальных решений в области как сугубо отраслевого, так и территориального планирования транспортной системы ГА. Например, проблема связности территории автодорогами с твёрдым покрытием (что особенно актуально для сельских населённых пунктов) рассматривается как решение проблемы первого (первичного) уровня свойств транспортной системы. Тогда как проектирование новой дороги (объездного участка, либо создание участка автодороги с целью приближения экономического расстояния к географическому) для пары городов со значительными

⁸ См. Крылов П. М. Типологии региональных транспортных систем России. Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата географических наук. М.: ИГ РАН, 2007 г., 24 с. [Рукопись]

транспортными потоками является решением проблемы на уровне второго (вторичного) уровня свойств транспортной системы.

Косвенные методы в изучении географических аспектов транспортной инфраструктуры

В традиционном понимании территориальное планирование транспортной инфраструктуры опирается на официальную статистику Росстата (и его территориальных органов), ведомственную статистику, ведомственные отчёты, анкетирования и опросы. Также широко используется картографический и сравнительно-описательный методы, использование ГИС. В меньшей степени используются методы математического моделирования (из-за нехватки или недостоверности исходных данных). Часть проектных работ основано на нормативах градостроительного проектирования (региональные и муниципальные (местные) нормативы градостроительного проектирования), СНиПах, СанПиНах и т. п. В исключительных случаях (но не для мелкомасштабных работ (например, для схемы территориального планирования субъекта РФ)) используются методы натуральных наблюдений. Однако в последние годы использование вышеперечисленных методов не может гарантировать качественный результат – планирование и проектирование на территории транспортных путей, объектов капитального транспортного строительства (автовокзалы, морские и речные причалы, АЗС, АГЗС и т. п.). Основная причина – недостоверность и неполнота получаемой информации. Так, зарегистрированный парк автотранспортных средств по регионам (субъектам РФ) всё в меньшей степени говорит о реальной обеспеченности местного населения личным автотранспортом (который часто зарегистрирован в другом регионе по месту покупки или в силу более низкого налога на транспортное средство). Количество перевезённых пассажиров отдельными видами транспорта официальной статистикой также далеко от реальных значений (особенно для автобусного транспорта): все перевозчики стремятся сократить число реально перевезённых пассажиров для сокращения налоговых и иных выплат.

Изучение рынка транспортных услуг – сложная задача для большинства научных и практических задач. Недостаток информации и её недостоверность существенно усложняют изучение транспортных процессов, в т. ч. и в региональном измерении. Официальная статистика (Росстата), а также ведомственная (корпоративная) статистика часто не дают ответов на многие существенные вопросы в области транспортных услуг. Часть значимых данных о работе транспорта представлена на сайтах профильных ведомств. Так, расчётные данные о структуре выбросов в атмосферный воздух химических соединений по городам и регионам (субъектам) РФ от нестационарных источников загрязнения (а именно: от автомобильного и железнодорожного транспорта) представлены на сайте Роспотребнадзора. Тогда как Росстат подобные сведения публикует в ограниченном объёме.

Опросы населения могут дать важную для подобных исследований информацию, однако они проводятся нерегулярно по разным методам и не могут полноценно использоваться в географических исследованиях.

На основании собственного опыта в области территориального планирования и градостроительства считают приемлемым использование следующих методов, практик, способов изучения транспортных процессов для территориального планирования внегородского транспорта в России.

1. Косвенные методы изучения транспортной инфраструктуры внегородского транспорта.

Метод № 1 – использование данных о загрузке автомобильных дорог (Яндекс-карты). Позволяет оценить плотность транспортных потоков на автомобильных дорогах. Метод основан на изменении скорости движения владельцев мобильных телефонов, смартфонов и др. устройств, снабженных сим-картами. Метод плохо работает в условиях небольших транспортных потоков. Другие сервисы Яндекса (в т. ч. расчёт расстояний для разных видов автомобильного транспорта, расписания и др. также существенно облегчают задачу сбора и анализа информации). Расчет среднего времени

перемещения транспортного средства говорит в т. ч. и о качестве автомобильной дороги.

Метод № 2 – использование картосхем роуминга операторов мобильной связи. Можно увидеть плотность предоставляемых услуг связи. А это не только крупные города, но и межселенные территории (включая транспортные магистрали) со значительным транспортным потоком, вдоль которых установлены наземные станции операторов мобильной связи.

Метод № 3 – сравнение стоимости услуг транспортных компаний (в т. ч. таксомоторов) – можно оценить реальную потребность в услугах транспорта (а тариф позволяет оценить платежеспособность местного и пришлового населения (с учётом расстояния перевозки пассажиров)).

Метод № 4 – данные переписи населения России (показатель соотношения место проживания человека и места его работы: говорит не только о возможности и потребности маятниковой миграции, но и о транспортной доступности мест приложения труда (как правило, в соседнем муниципальном образовании)). К сожалению, последние переписи населения России прошли в 2002 и в 2010 гг., возможности их использования существенно ограничены.

Метод № 5 – использование сервисов попутчиков в нужном направлении (например, сайт <https://www.blablacar.ru/>) – появляется возможность оценить доступность и конкуренции между различными предложениями транспортных услуг между населёнными пунктами. Подобные Интернет-сервисы становятся в России всё более популярными, так как позволяют точно спланировать поездку при значительной (до 75 % стоимости) экономии средств относительно базовых тарифов крупных частных и государственных транспортных компаний (в области железнодорожных или автобусных перевозок).

Метод № 6 – изучение уровня развития рынка аренды автотранспорта, каршеринга. Позволяет оценить спрос на местном рынке транспортных услуг. За пределами крупных городов эти явления развиваются в местах с развитым туристическим рынком.

Метод № 7 – поиск маршрутов поездок с пересадками. В России подобных хорошо работающих сервисов нет (в том числе в силу отсутствия единой базы расписаний общественного транспорта). Как пример зарубежного сервиса – сайт <https://www.rome2rio.com/ru/> позволяет спланировать поездку по времени, стоимости, набору видов транспорта.

Как видно, косвенные методы изучения транспортных процессов и явлений могут в существенной степени улучшить качество территориального планирования внегородского транспорта в современных российских условиях.

2. Использование сайтов частных объявлений. Можно рассмотреть возможность использования информации, полученной от сервиса (Интернет-сайта) частных объявлений www.avito.ru. Данный сервис является крупнейшим подобным сайтом в России. В отдельных городах России тем не менее, существуют параллельно и другие местные популярные сайты частных объявлений разной направленности. Безусловно, использование Интернет-сайтов вообще и рассматриваемого сайта в частности не одинаково в разных населённых пунктах и в целом в разных регионах России. Среди пользователей сайта в целом мало пожилых людей. А в некоторых из регионов Азиатской части России до сих пор есть проблемы с доступом в сеть Интернет не только в сельских, но и в городских населённых пунктах.

Проблема отображения объектов транспортной инфраструктуры в картографической части документов территориального планирования, в научной и учебно-методической литературе

Транспортная инфраструктура в виде точечных, линейных и площадных объектов является важным и неотъемлемым элементом почти всех современных документов в области территориального планирования, включая генеральные планы, схемы территориального планирования и другие планировочные документы, выполняемые в соответствии с положениями Градостроительного кодекса России

и иных нормативно-правовых актов. В настоящей статье мы не рассматриваем объекты транспорта необщего пользования, также частично учитываемые в некоторых видах территориального планирования (включая документы ограниченного доступа), например, объекты Министерства обороны РФ. В соответствии с частью 13 статьи 9 Градостроительного кодекса Российской Федерации требования к описанию и отображению в документах территориального планирования устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере градостроительства.

На основании Положения о Министерстве экономического развития Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 05.06.2008 № 437, данное Министерство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию, в том числе в сфере территориального планирования.

Требования к картографическому отображению объектов транспортной инфраструктуры в документах территориального планирования прошли в России длительную эволюцию. За последние двадцать лет они неоднократно менялись как в результате нововведений в законодательстве РФ, так и под влиянием общественности, предприятий и организаций (преимущественно проектных организаций в сфере градостроительства и территориального планирования), занимающихся выполнением соответствующих работ.

Лишь в предпоследней редакции подобных требований (Приказ № 10, 2018 г.) появился класс объектов (автомобильные дороги и улицы) в том виде, в котором они необходимы при отображении действующей и проектировании новой транспортно-дорожной инфраструктуры городов и иных населенных пунктов. Например, «магистральная дорога скоростного движения» (в классе объектов «улично-дорожная сеть городских населенных пунктов») или «хозяйственный проезд, скотогон» (в классе «улично-дорожная сеть

сельского населенного пункта»). Одной из нерешенных проблем остаётся отсутствие разделения на классы объектов транспортной инфраструктуры для документов территориального планирования разного типа и разного масштаба. То есть, для схемы территориального планирования большого по площади субъекта нужно использовать те же значки, что и для небольшого городского или даже сельского поселения, имеющего площадь в сотни тысяч раз меньше субъекта РФ. Мосты и эстакады на мелкомасштабных картах можно по желанию исполнителя проектной работы в области территориального планирования и градостроительства не отображать, так как они по российскому законодательству являются элементами автодорог. Но никакого ограничения по масштабам отображения подобных объектов не существует.

Транспортная инфраструктура для целей развития особо охраняемых природных территорий (ООПТ), а также для целей развития туризма и рекреации (географические аспекты)

Особо охраняемые природные территории (ООПТ) традиционно не входят в круг научных и практических интересов с позиций транспортной доступности. Транспортная доступность ООПТ не рассматривается в российских региональных и местных (муниципальных) нормативах градостроительного проектирования, то есть транспортная доступность ООПТ не должна в обязательном порядке учитываться при создании и актуализации градостроительных документов (генеральных планов, схем территориального планирования, проектов детальной планировки и др.). Нет учитывается транспортная доступность ООПТ и при создании отраслевых транспортных документов развития территорий – проектов комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) субъектов РФ и отдельных муниципальных образований. Транспортная доступность объектов в общественной географии рассматривается в двух видах: в качестве парной доступности двух объектов и в качестве множественной доступности между большим количеством объектов на изучаемой территории (её называют интегральной

транспортной доступностью (ИТД)). ИТД может считаться аналогом (одним из пониманий) концепции транспортно-географического положения (ТГП). Транспортная доступность тесно связана с понятием *транспортной уязвимостью населения – ограничениями для жителей территорий в возможности посещения социально значимых объектов в силу слабого (недостаточного) развития путей сообщения (или только общественного транспорта при наличии путей сообщения в сочетании с низкой плотностью населения)*. Но в понятие транспортной уязвимости населения также не входит изучение и улучшение транспортной доступности ООПТ. Так как посещение ООПТ относят к эпизодическим социально-экономическим потребностям населения.

Для посетителей ООПТ и их работников можно рассматривать транспортную доступность с учётом разных принципов. Доступность работников, не связанная с ежедневным рабочим циклом, обычно обеспечивается транспортом, не рассчитанным на массовое посещение объектов ООПТ (с использованием вездеходов, вертолётов, речного и морского транспорта необщего пользования) [5, 6]. В методических материалах, определяющих принципы создания ООПТ, также почти ничего не сказано про транспортную доступность.

Транспортную доступность ООПТ можно рассматривать с позиций *внутренней и внешней доступности*. Внутренняя доступность изучает создание, сохранение и развитие путей сообщения (автомобильных дорог необщего пользования, пешеходных троп и других путей) в пределах территории ООПТ. Как правило их появление и развитие является прерогативой администрации ООПТ. В России очень часто автомобильные и железные дороги общего пользования возникают до появления ООПТ и существуют позже в пределах их территории, вызывая многочисленные конфликты между органами управления ООПТ, операторами и владельцами транспортной инфраструктуры и органами власти. С одной стороны, должна быть обеспечена транспортная доступность к отдельным объектам (ландшафтам) внутри территории ООПТ. С другой

стороны, наличие автомобильных дорог ухудшает экологическое состояние ООПТ, снижает её экологическую значимость, оказывает негативное экологическое воздействия (выхлопы от автотранспорта, мусор от проезжающих транспортных средств. Также это приводит к необходимости строительства экодучок. Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации утвердило свод правил «Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования». Биопереходы – экодучки – позволят сократить количество ДТП с участием диких животных, а также создать условия для безопасной миграции животных⁹. Создание экодучок рекомендуется на территории многих регионов России, на территории которых созданы и в перспективе будут созданы ООПТ.

Внешняя транспортная доступность обеспечивает доступ к ООПТ из любых других населённых пунктов, регионов и зарубежных стран. Транспортную доступность ООПТ в редких случаях учитывают на региональном и муниципальном уровнях. Транспортная доступность может измеряться в единицах времени, стоимостных единицах или в упущенных возможностях получения социально-экономических благ. Лучшая транспортная доступность ООПТ приводит к росту числа посетителей, однако функционирование объектов транспортной инфраструктуры (её негативные последствия) ухудшают экологическое состояние объектов ООПТ. Авторы одних из рекомендаций по созданию ООПТ отмечают хорошую транспортную доступность обнажений в Красноярском крае, содержащих раннедевонскую флору, что создает благоприятную почву для нерегламентированного сбора палеонтологических экспонатов, а также возникновению несанкционированных свалок. В результате деятельности карьеров, цементного завода и интенсивного движения большегрузного автотранспорта происходит

⁹ Сборник правил «Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования» утверждён Приказом Минстроя России от 16.12.2019 № 802/пр «Об утверждении свода правил «Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования».

загрязнение атмосферного воздуха и, в частности, запыление прилегающей территории ООПТ, особенно в сухие безветренные дни в летний период. В целом, большинство ООПТ посещаются в качестве рекреационных объектов в рамках однодневного посещения. Поэтому большинство посетителей ООПТ – жители ближайшего крупного города и территории его агломерации. Развитие сети автомобильных дорог в США в XX веке во многом совпало с освоением территории страны в виде создания новых ООПТ во многих штатах. Поэтому сложно сказать, что является первичным, а что – вторичным: транспортные системы и их элементы или ООПТ разного типа.

Метод транспортно-путевых затрат оценивает готовность платить за экологические блага исходя из стоимостных или временных затрат на достижение места нахождения этих благ потребителем, которые рассматриваются как заменитель платы за экологическую услугу. Это метод обнаружения предпочтений. Общая выгода от использования данного объекта получается, как разность между расходами людей на посещение данного природного объекта и средствами на уход за ним. Метод широко используется для определения рекреационной ценности территорий, национальных парков и участков дикой природы и т. д. Ценность объекта рекреации определяется по числу посетителей за год как функция доходов посетителей, цены объекта для посетителя и расстояния от места жительства посетителей до места расположения оцениваемого объекта. Цена складывается из входной платы, расходов на поездку и упущенных доходов, спрос на пользование природным объектом убывает с ростом затрат на посещение (люди, живущие на значительном расстоянии от рекреационного места, посещают его нечасто из-за высоких транспортных расходов, а живущие рядом – значительно чаще). Метод широко используется для определения рекреационной ценности территорий, национальных парков и участков дикой природы, туристической ценности водно-болотных угодий в тропических странах. Ограничивает применение метода необходимость объёмной информации, чувствительность к статическим

методам, применяемым для построения зависимостей. Как правило, ценность объекта рекреации определяется по числу посетителей за год как функция доходов посетителей, цены и ряда социально-экономических характеристик. Цена складывается из входной платы, расходов на поездку и упущенных доходов. Здесь имеет место типичная убывающая кривая спроса в соотношении между затратами на визит и числом сделанных визитов. Например, люди, живущие на значительном расстоянии от рекреационного места (имеющие высокие транспортные затраты), делают немного визитов в год, в то время как живущие рядом (с низкими транспортными затратами) имеют тенденцию к более частым визитам. При более детальном анализе используется регрессионная зависимость, где экологическая ценность выступает в качестве одной из переменных спроса.

Заключение

Концепция устойчивого развития регионов предполагает изменение традиционных взглядов, подходов, критериев эффективности к проблемам развития территории. В частности, транспортная инфраструктура рассматривается не только как отрасль хозяйства, осуществляющая перевозки грузов и людей, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования людей. Всё более признается факт, что транспорт является необходимым условием преодоления отсталости в развитии территории. С созданием эффективной транспортной системы появляется реальная возможность для осуществления территориального разделения труда, углубления и расширения товарного обмена. На стадии современного реформирования экономики и социальной сферы Россия особенно нуждается в разработке государственной транспортной политики, основанной на учете влияния на них транспорта. Это особенно важно, так как именно в такой период значительно нарастает дефицит финансового обеспечения транспортной системы и возникает потребность привлечения в отрасль негосударственных инвестиционных ресурсов.

Таким образом, можно сказать, что сегодня главная цель развития транспортной инфраструктуры РФ заключается в достижении максимального вклада в подъём национальной экономики и обороноспособности страны, а также эффективного использования трудовых, природных и производственных ресурсов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Волкова И.Н. Проблемы и перспективы территориальной организации и территориального планирования региональной транспортной системы (на примере Свердловской области) / И. Н. Волкова, П.М. Крылов, М. Ю. Евдокимов // Вестник Удмуртского университета. Серия Биология. Науки о Земле. – 2022. – Т. 32, № 2. – С. 192–204.
2. Крылов П.М. Методологические подходы к территориальному планированию городских агломераций (на примере Омской агломерации) / П.М. Крылов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. – 2017. – № 1. – С. 69–76.
3. Крылов П.М. Роль транспортной инфраструктуры в устойчивом развитии и территориальном планировании региона (транспортно-географический аспект) / П.М. Крылов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. – 2017. – № 2. – С. 50–58.
4. Крылов П.М. Типологии региональных транспортных систем России. Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата географических наук. – М.: ИГ РАН, 2007. – 24 с.
5. Морозов М.А., Морозов М.М. Транспортная доступность как фактор привлекательности и конкурентоспособности туристской дестинации // Транспортное дело России. – 2017. – № 6. – С. 85–86.
6. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. – 2016. – Т. 10. № 4 (65). – С. 43–55.

7. Приказ Минрегиона РФ от 26.05.2011 № 244 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке проектов генеральных планов поселений и городских округов».
8. Приказ Минрегиона РФ от 30.01.2012 № 19 «Об утверждении требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения».
9. Приказ Минэкономразвития России от 09.01.2018 № 10 (ред. от 28.02.2023) «Об утверждении Требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения и о признании утратившим силу приказа Минэкономразвития России от 7 декабря 2016 г. № 793».
10. Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 10.04.2023) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения».
11. Распоряжение Правительства РФ от 24.09.2020 № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года».
12. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».
13. Сборник правил «Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования» утверждён Приказом Минстроя России от 16.12.2019 № 802/пр «Об утверждении свода правил «Биопереходы на объектах транспортной инфраструктуры. Правила проектирования».
14. Сигаев А.В. Планировочные и транспортные проблемы городских агломераций. – М.: Стройиздат, 1978. – 152 с.

15. Шабарова Э.В. Система пассажирского транспорта города и агломерации. Системный анализ и проектирование. – Рига: Зинатне, 1981. – 280 с.

Глава 2.2. Транспортная инфраструктура и логистика

Транспорт, территориальная транспортная система представляют собой один из важнейших элементов социально-экономического комплекса любой страны или территории. Транспортная сеть в значительной степени определяет конфигурацию систем хозяйства и расселения, т.е. всей территориальной общественной системы. Рационально организованная транспортная система позволяет реализовать все выгоды географического разделения труда, гарантировать мобильность рабочей силы, обеспечить коммуникативные потребности населения [1, 4].

Транспортная система – важнейший объект изучения географии транспорта.

Она предназначена для удовлетворения транспортных потребностей человека и включает в себя средства транспортировки, объекты транспортировки, а также окружающую среду. Устойчивость транспортной системы – способность транспортной системы удовлетворять транспортные потребности общества в настоящем, не лишая при этом будущие поколения возможности удовлетворять их транспортные потребности [7, 8, 9].

Транспорт – один из важнейших элементов любых логистических систем и цепочек. Свойства транспортной системы (совместимость элементов; существование определенным образом упорядоченных и организованных устойчивых связей между элементами; необходимость преодоления пространства; способность к пространственной и непространственной организации своих компонентов) вполне соответствуют свойствам систем логистических [10, 11].

Транспорт играет значительную роль в развитии социально-экономического комплекса любого региона. Наземные, воздушные и морские транспортные коммуникации обеспечивают традиционные

хозяйственные связи региона и создают благоприятные условия для расширения делового сотрудничества с российскими и иностранными партнерами.

Системность транспорта определяется существованием прямых и обратных связей (потоков) между элементами системы, без которых само её существование невозможно [5]. Географичность определяется возможностью реализации большинства этих связей (пассажирских и грузовых потоков) через преодоление пространства. Оптимальность функционирования транспортной системы (ТС) зависит от скорости реализации связей (прохождения потоков), полноты и качества предоставляемых услуг. Услуги – это объекты коммерческой продажи, количество и качество которых зависит от возможностей и (или) способностей предоставляющего услуги и обычно (как в случае с транспортными услугами) подразумевают присутствия в одном месте в одно время и услугодателя и услугополучателя (клиента).

В современной географии транспорта и транспортной деятельности нередко оптимизация связей (потоков) в ТС между перевозчиком и клиентом предполагается и производится не в комплексе, а по отдельным видам связей – пространственно и по времени не связанным. Всё это кажется оптимальным с позиций перевозчика, но может сказаться отрицательно на оценке клиентом в целом качества приобретённого им перевозочного продукта.

В свете вышесказанного кажется возможным и нужным применение в транспортно-перевозочной деятельности возможностей логистики.

Логистика – это наука об управлении и оптимизации материальных, финансовых, информационных потоков, а также *потоков услуг* на основе применения современных технологий, более обоснованных и совершенных экономических решений, которая должна с учётом реальных возможностей связать внутренние и внешние связи (потоки) для получения конечных (оптимальных) результатов [1, 8, 9]. Цель логистики – обеспечение потребителя продукцией или услугами в нужное время в нужном месте при минимальных

временных и финансово-ресурсных затратах на осуществление логистических операций и имеющихся возможностях. Логистическая операция – действие, связанное с возникновением, преобразованием или поглощением материального и (или) нематериального потока (связи), ограниченное областью поставленной логистической задачи. Логистическая функция – это совокупность связанных логистических операций, направленных на достижение одной из поставленных перед логистической системой или её элементами задач. Главный объект воздействия логистической операции – логистический поток [1, 2, 8, 9]. Логистический поток – это совокупность объединённых по определённому признаку объектов, перемещаемых в физическом (географическом) или виртуальном (например – электронном) пространстве, а также во времени и преобразуемая в соответствии с воздействием на неё субъекта управления. Логистические потоки различаются по регулярности, непрерывности, стабильности, изменчивости, характеру перемещения элементов, сложности и некоторым другим параметрам. Основные правила логистики: товар - только нужный; качество – только высокое; количество – необходимое; время предоставления услуг (доставки) – точное; место – чётко определённое; затраты – минимальные [1, 2, 4].

Логистический характер ТС можно подтвердить логистическими по форме и сути основными связями (потоками) в ней.

В самом общем виде можно выделить несколько этапов возникновения этих связей (потоков) [6, 7].:

Связи (потоки) первого этапа:

– клиент – перевозчик. Это связи (потоки) нематериальные, дискретные (меняющиеся во времени), нерегулярные (стохастические, когда параметры запроса изменяются случайным образом), неравномерные, с меняющейся интенсивностью, однотипные, управляемые, встречные (от потребителя к производителю), ламинарные (которые меняются лишь под воздействием и изменений условий);

– перевозчик – клиент. Эти связи (потоки) непрерывные, детерминированные (с практически постоянными параметрами), относительно стабильные, в основном нематериальные, управляемые,

разнородные, ламинарные и прямые (от производителя к потребителю).

Связи (потоки) второго этапа:

– клиент – перевозка к точке назначения (потребления транспортных услуг). Эти связи (потоки) материальные, стабильные, детерминированные (когда параметры относительно постоянны), простые, управляемые, прямые, внутренние (по отношению к рассматриваемой ТС).

– клиент – точка назначения. Эти связи (потоки) дискретные, материальные и нематериальные, стохастические, нестабильные, нестационарные (когда потоки неустановившиеся с изменяемой интенсивностью с течением времени), сложные, управляемые, турбулентные (хаотически изменяющиеся относительно положения элементов и в связи с изменением параметров), встречные, внутренние.

Связи (потоки) третьего этапа:

– клиент – реакция на потреблённые транспортные услуги. Эти связи (потоки) нематериальные, периодичные, нестабильные, неравномерные, встречные, ламинарные, внешние.

Показанная выше возможность логистических характеристик связей (потоков) в перевозочной деятельности позволяет говорить о том, что свойства ТС соответствуют свойствам систем логистических:

1. В ТС присутствует совместимость элементов: клиент (пассажир или владелец груза) – транспортная фирма или агентство – транспортный продукт (например, перевозка или что-то другое) – транспортная инфраструктура.
2. Существование устойчивых связей между элементами ТС – прямых (всегда) и обратных (в большинстве случаев).
3. Связи между элементами ТС имеют определенную упорядоченность и чёткую организацию.
4. Большинство связей (потоков) в ТС предполагает преодоление пространства – в это плане ТРС логистическая географическая система.

5. ТС обладает интегративными свойствами пространственной и непространственной организации своих компонентов и выражается в ней [6, 7].

Всё вышесказанное подтверждает возможность и указывает на необходимость применения методического аппарата логистики при исследовании параметров, оценке эффективности и поиске путей оптимизации функционирования территориальных транспортных систем любого уровня и сложности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. – 110 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика. – М.: Дашков и К, 2013. – 420 с.
3. Гвозденко А.А. Логистика в туризме. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 270 с.
4. Гольц Г.А. Транспорт и расселение. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
5. Ласточкин А.Н. Общая теория геосистем. – СПб: Лема, 2011. – 980 с.
6. Левкин Г.Г. Логистика: теория и практика. – Ростов н/Д: Феникс, 2009. – 221 с.
7. Сидоров В.П. Проблемы и перспективы отечественной географии транспорта // Вестник Удмуртского университета. Серия 6: «Биология. Науки о Земле». – 2012. – № 4. – С. 149–151.
8. Сидоров В.П. Оценка состояния пассажирского транспорта региона (на примере Татарской АССР): автореферат диссертации... канд. геогр. наук. – Москва, 1989. – 16 с.
9. Сидоров В.П. Оценка состояния и потенциала городского пассажирского транспорта // Фотинские чтения. Сборник материалов Третьей международной научно-практической конференции. Весеннее собрание. – Ижевск: Издательство проект, 2016. – С. 114–117.
10. Сидоров В.П. Транспортно-географическое положение Удмуртской Республики // Окружающая среда и устойчивое развитие регионов. Труды второй Всероссийской научной конференции

- с международным участием. – Казань: Изд-во «Отечество», 2013. – С.237–238.
11. Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей: методы анализа топологических закономерностей. – М.: ИГ, 1989. – 221 с.
 12. Тяпухин А.П. Логистика. – М.: Юрайт, 2013. – 568 с.
 13. Шаш Н.Н., Азимов К.А., Шепелева А.Ю. Логистика. – М.: Юрайт, 2010. – 205 с.

Раздел 3. Туристская инфраструктура

Глава 3.1. Туристская инфраструктура и ее роль в повышении конкурентоспособности региона

Инфраструктура является основой для экономического и социального развития региона, повышения его конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности. Она обеспечивает доступность и связанность различных территорий, создает условия для развития промышленности, сельского хозяйства, туризма и других отраслей экономики.

Кроме того, инфраструктура способствует обеспечению качественных условий жизни населения, предоставляет доступ к образованию, медицинскому обслуживанию и другим социальным благам. Инфраструктура играет важную роль в развитии территории, так как обеспечивает передвижение людей и товаров, доступ к услугам и ресурсам, а также создает условия для осуществления экономической деятельности. Наличие хорошо развитой инфраструктуры способствует повышению качества жизни населения и привлечению туристов и предпринимателей.

Важно отметить, что развитая инфраструктура способствует привлечению инвестиций, развитию туризма и повышению конкурентоспособности региона. Она является ключевым фактором в привлечении новых жителей и развитии бизнеса.

Таким образом, инфраструктура является главным стимулом для развития территории и обеспечивает повышение ее конкурентоспособности.

Инфраструктура включает в себя такие элементы, как дорожная сеть, коммуникационные системы, водоснабжение, энергетика, транспорт, образование, здравоохранение, туризм и другие компоненты, необходимые для конкурентоспособного и устойчивого развития территории. Инфраструктура также включает системы коммуникаций, такие как телефонная сеть, интернет и телевидение. Они обеспечивают связь и обмен информацией между людьми и организациями, а также являются основой для развития информационных технологий и цифровой экономики.

Сложность туристско-географического анализа заключается в том, что в территориальном разрезе инфраструктура – это понятие иерархическое. Речь может идти об инфраструктуре международной, внутригосударственной, межрайонной, внутрирайонной (междузловой) и локальной (узловую, внутригородские).

Термин «инфраструктура» не имеет отдельного, точного определения. Постоянное изучение и усовершенствование расширяет это понятие, таким образом, в настоящее время оно уже охватывает обслуживающие системы производства и социальной сферы. Сущность инфраструктуры наиболее полно раскрывается через описание ее функций. В географических исследованиях инфраструктуры функциональный подход включает изучение ее деятельности и оценку ее влияния на территориальное развитие регионов [6].

В географических исследованиях отмечается, что инфраструктура включает в себя такие элементы, как дорожная сеть, коммуникационные системы, водоснабжение, энергетика, транспорт, образование, здравоохранение и другие компоненты, необходимые для устойчивого развития территории.

Инфраструктура – совокупность расположенных на определенной территории сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования и развития материального производства и обеспечения повседневной жизни населения.

Общепринятое деление инфраструктуры на производственную и социальную носит условный характер, т. к. одни и те же элементы инфраструктуры (например, ЛЭП, автомобильные и железные дороги, аэропорты, системы водоснабжения и проч.) в большинстве случаев имеют двойное назначение. Практически то же относится и к особому виду инфраструктуры – военной (рокадные дороги, аэродромы, системы жизнеобеспечения и управления войсками и др.), т. к. элементы гражданской инфраструктуры в случае необходимости могут использоваться для военных целей и наоборот.

Развитие инфраструктуры отражает степень освоенности (обустроенности) территории. Распространено также не четко детерминированное понятие «инфраструктурные отрасли», к которым обычно относят отрасли экономики, обеспечивающие материальное производство и условия жизни населения на конкретной территории: энергетику, транспорт, связь, жилищно-коммунальное хозяйство, здравоохранение, образование, социальное обеспечение, розничную торговлю, управление [10].

Как правило, выделяют следующие виды инфраструктуры:

- социальная – объединяет предприятия и отрасли, с целью обеспечения оптимальной жизнедеятельности населения;
- транспортная – подразумевает совокупность всех отраслей, занимающихся транспортными перевозками, а также организаций, которые занимаются их выполнением и обслуживанием транспорта;
- инженерную – данная система включает организацию сети инженерно-технического объединения;
- информационная – совокупность информационных подсистем, которые обеспечивают развитие информационно-обменного пространства в целом;
- экономическая – объединяет все сферы деятельности для обеспечения производственной и хозяйственной систем;
- военная – состоит из специализированных объектов и сооружений;

– инновационно-научная – состоит из научно-исследовательских институтов, исследовательских и технологических центров и других организаций;

– рыночная инфраструктура – представляет систему учреждений и организаций, которые обеспечивают движение товаров и услуг на рынке.

В настоящее время можно добавить в данный перечень еще один вид – туристскую (туристическую) инфраструктуру, которая включает в себя, в том числе, и отдельные элементы вышеназванных видов. В то же время границы понятия «туристская инфраструктура» расплывчатые, поскольку не сформулирована целостная совокупность существенных признаков, отличающих данный объект или класс объектов (явлений) от всех сходных с ними.

Туристская инфраструктура – это организации, предприятия и службы, обеспечивающие предоставление услуг на всех этапах туристского путешествия: средства размещения, транспорт, предприятия питания и коммуникации, связь, коммунальное, бытовое и медицинское обслуживание, экскурсии, анимация и т. д. [9].

Классификация элементов туристской инфраструктуры может быть представлена в виде следующей схемы (рис. 1).

Как видно из рис. 1, инфраструктура туризма – это трёхуровневый комплекс, состоящий из производственной инфраструктуры, предприятий и организаций, участвующих в обеспечении туристской деятельности и предприятий туристской индустрии: гостиничная инфраструктура, инфраструктура туроперейтинга, специализированная транспортная инфраструктура, учебная инфраструктура, информационная инфраструктура, научная инфраструктура, предприятия по производству товаров туристского спроса, специализированная туристская торговая инфраструктура [1]. Туристская инфраструктура способствует не только удовлетворению нужд путешественников, но и является важной составляющей повседневной жизни местного населения. Это касается как экономической составляющей (на объектах инфраструктуры создаются рабочие места), так и социальной

(все появившиеся блага доступны для использования коренными жителями).

В целом понятие «туристская инфраструктура» является крайне многогранным. Чаще всего авторы выделяют отдельные элементы туристской инфраструктуры. Например, И.В. Зорин и В.А. Квартальнов отмечают, что туристская инфраструктура представляет собой комплекс сооружений и сетей производственного, социального и рекреационного назначения, который используется для удовлетворения туристских потребностей [2]. Соглашаясь с авторами, можно заметить, что практически все элементы индустрии туризма, так или иначе относятся к объектам туристской инфраструктуры.



Рис. 1. Элементы инфраструктуры туризма [1]

Авторам наиболее близко определение «туристской инфраструктуры», данное М.С. Обориным, под которым понимается «сложный материально-экономический, историко-культурный и социальный комплекс объектов, направленных на организацию лечебной, оздоровительной, рекреационной, познавательной видов деятельности с целью удовлетворения разнообразных потребностей человека на территории, отличающейся от места постоянного проживания» [4].

Рассмотрим подробнее основные элементы туристской инфраструктуры и их роль на развитие сферы туризма.

1. Инфраструктура размещения. Не секрет, что первое, о чем думают туристы при посещении города или курорта – это место временного проживания. Существует огромное количество современных средств размещения (отель, пансионаты, хостелы, апартаменты, гестхаузы, мотели, капсульные отели и пр.) и у каждого есть свои преимущества и недостатки. Таким образом, при развитии индустрии туризма следует обращать внимание на формирование комплекса средств размещения, способного удовлетворить любые категории туристов, либо те, которые являются приоритетными на данной конкретной территории.

2. Инфраструктура питания. После того, как решены вопросы размещения, самой актуальной становится проблема организации питания гостей. Здесь также необходимы различные варианты, позволяющие как перекусить быстро и практически на ходу (фастфуд, стритфуд, столовые, бистро и пр.), так и кафе, рестораны, где туристы могут в неспешной обстановке принимать пищу. Многие исследователи называют данный элемент туристской инфраструктуры главным среди всех, так как:

– отсутствие вариантов организации питания служит непреодолимым препятствием не только при туристских поездках, но и при организации загородных экскурсий;

– формирование на конкретной территории современных привлекательных объектов питания может стать дополнительным (а иногда и основным) стимулом для туристов при принятии решения о поездке;

– наличие сети объектов общественного питания на туристских территориях имеет сильнейший социально-экономический эффект, который выражается в увеличении занятости населения, получении дополнительной прибыли местной администрацией и пр.

3. Предпринимательская инфраструктура. Туристы при посещении определенных территорий готовы пользоваться дополнительными услугами. Каждая дестинация предлагает определенное количество и качество развлечений и сопутствующих отдыху товаров и услуг. Чаще всего предпринимательская инфраструктура начинает формироваться исходя из спроса туристов, однако иногда также создаются и специфические виды услуг, характерные только для конкретной местности. Важным аспектом является поддержка предпринимательской активности, которая может выражаться в налоговых льготах, либо в помощи проектирования.

4. Рекреационная инфраструктура. Включает как историко-культурные объекты показа и рассказа, так и прочие объекты, способствующие формированию положительного восприятия местности у туристов. Чаще всего при формировании туристского предложения весь процесс начинается с комплексной оценки территории, на основе которой выделяются основные дестинации, где природные и историко-культурные объекты создают ядро будущего туристского центра или кластера. Постепенно это ядро начинает обрастать всеми необходимыми элементами туристской индустрии, формируя разнообразный туристский продукт.

Как показывают примеры разных стран – не бывает плохой местности, но бывают плохо оцененные рекреационные возможности. Это касается и городской местности, и сельской, и даже ООПТ. Важно при проектировании рекреационной инфраструктуры максимально задействовать все возможные службы (специалистов туризма, экологов, урбанистов и т.д.), так как при реализации проекта зачастую бывает уже сложно или невозможно исправить неточности, особенно при работе с хрупкой природной составляющей.

5. Дорожная инфраструктура. Наличие развитой сети дорог является одним из важнейших условий при формировании туристского

продукта. Если путь до объекта показа занимает несколько часов в одну сторону, а дорожное покрытие не качественное, многие туристы отказываются от посещения дестинации. Большое значение имеет также наличие или отсутствие необходимых элементов дорожной инфраструктуры на пути между городами, таких как АЗС, места остановок с туалетами и предприятиями питания. В самих городах ширина дорог и наличие парковок, а также трафик оказывают серьезнейшее влияние на перемещения туристов, особенно на тех, которые приехали на собственном транспорте.

Особое внимание также следует уделить строительству новых автомагистралей, связывающих крупнейшие города страны. Несомненно, открытие осенью 2023 года трассы М-12 по маршруту Москва-Казань будет способствовать увеличению потока туристов в обоих направлениях и позволит гостям выбирать наиболее для них удобный формат путешествия.

6. Транспортная инфраструктура. Необходимое количество и качество транспорта (как общественного, так и частного) является важным условием комфортного пребывания туристов в месте отдыха. Следует отметить, что практически все дестинации сталкиваются с транспортными проблемами. Так, крупные мегаполисы сталкиваются с нехваткой автобусов в новогодние праздники и прочие пиковые даты. В малых городах содержание автобусного парка может быть низкорентабельным.

Вместе с интенсивным развитием электромобилей большое значение получает наличие мест заправки для данного вида транспорта, что на многих направлениях нашей страны практически не учтено. При этом для владельцев данного вида транспорта часто делаются преференции за отсутствие вредных выбросов в атмосферу в виде бесплатного проезда по ряду автомагистралей нашей страны.

7. Торговая инфраструктура. Торговля товарами или услугами является неотъемлемым элементом путешествий, поэтому важно грамотно организовать специальные места под эту потребность. Развитие туризма позволяет вывести на новый уровень кустарное

производство и продажу сувениров местными жителями. Некоторые товары постепенно могут стать символами местности и в дальнейшем послужить основой формирования бренда территории. Особое внимание следует уделять организации торговли товарами, которые являются уникальными и свойственными только для данной дестинации (например, янтарь в Калининградской области).

8. Информационная инфраструктура. В современном мире наличие качественной информации о туристском объекте или дестинации является важнейшим фактором привлечения гостей. Информационная инфраструктура может быть разного вида и уровня:

- печатная рекламная информация (буклеты, брошюры, карты туристских достопримечательностей и пр.);

- интернет сайт дестинации, где есть вся необходимая информация о локации. Могут параллельно существовать несколько сайтов. Например, сайт комитета по туризму города или субъекта с официальной информацией руководства местности, а также сайт с туристскими предложениями от туроператоров и экскурсионных бюро;

- социальные сети дестинации, где в неформальной обстановке у туристов есть возможность уточнения тех или иных деталей своего путешествия;

- современный качественный бренд дестинации со всеми его атрибутами (фирменным знаком, продукцией и визуализацией);

- сарафанное радио. Вероятнее всего наилучшим вариантом распространения информации, несмотря на наличие современных средств, является передача от одного человека другому. Чаще всего туристы не запоминают глубокую историческую информацию, но надолго в памяти остаются впечатления, которыми они активно делятся с близкими и знакомыми, в том числе и через социальные сети. Особенно следует отметить, что ярче всего запоминается и распространяется негатив, поэтому любой дестинации крайне важно максимально увеличивать удовлетворенность туристов своим путешествием.

9. Социальная инфраструктура. К данному разделу относятся больницы, поликлиники, парки и скверы – то есть все объекты, которыми пользуются и местные жители. Необходимо не только создавать комфорт на объекте показа, но и постоянно вести работу по совершенствованию общей социальной среды. Некоторые объекты социальной инфраструктуры даже стали отдельными местами посещения туристами (Центральный парк Нью-Йорка). Ярким нежелательным примером могут служить фешенебельные отели в беднейших странах Африки, где в самом средстве размещения туристы получают высококлассное обслуживание, но при этом за порогом их встречает абсолютно не развитая инфраструктура. Мы выделили 9 основных элементов туристской инфраструктуры, которые являются важнейшими при создании качественного и комплексного туристского продукта. Безусловно, есть и более мелкие группы туристской инфраструктуры, которые также являются составляющими индустрии туризма и гостеприимства. Рассмотрим данные элементы на примере Республики Татарстан – региона, где за короткий промежуток времени была сформирована высокодоходная индустрия туризма.

Формирование туристской инфраструктуры Республики Татарстан началось в начале 2000-х годов и связано в первую очередь с двумя мега-событиями. В 2005 году Казань (столица Республики Татарстан) отмечала 1000-летний юбилей, а в 2013 году проходили игры всемирной летней Универсиады. Проведение подобных мероприятий вынудило власти города и региона обратить внимание на создание всей необходимой инфраструктуры.

К юбилею городу были завершены работы по включению Казанского Кремля в объекты Всемирного Культурного Наследия, был увеличен номерной фонд средств размещения. Далее стала формироваться сопутствующая инфраструктура в виде дополнительных туристских маршрутов и экскурсий.

Огромная работа властями Казани была проведена при подготовке к Универсиаде. Был построен и открыт новый стадион на 45 тысяч болельщиков, а также более 30 спортивных сооружений

по разным видам спорта. Для спортсменов и членов команд построили целый микрорайон «Деревня Универсиады», который после проведения основного события, стал:

а) общежитием для многочисленных иногородних студентов казанских ВУЗов;

б) местом, где можно было расселять большое количество гостей при следующих мероприятиях.

В регионе появилась ассамблея туристских волонтеров, объединившая студентов ВУЗов и просто неравнодушных людей. Организация стала не просто помощником при проведении мероприятий, но и начала оказывать консультации туристам на основных улицах города в летние месяцы, когда наблюдается основной поток гостей.

В целом к 2010 году был сформирован полноценный туристский кластер «город Казань» со всеми необходимыми элементами инфраструктуры. Началась планомерная работа по развитию индустрии туризма на отдаленных от Казани объектах. Главными местами притяжения выступили Остров-град Свияжск и город Болгар (как культурно-исторические объекты), а также Голубые озера и Камское море (как природные). На примере данных мест можно охарактеризовать весь процесс становления туристской инфраструктуры, который представляет собой несколько этапов:

1) Изучение и проектирование культурно-исторической составляющей местности;

2) Определение природно-географических аспектов, которое включают в себя:

– формирование перечня туристско-привлекательных природных объектов;

– анализ возможностей использования существующих природных объектов (в том числе по временам года);

– анализ возможностей проектирования/создания новых объектов;

3) Создание начальной дорожной инфраструктуры (возможность доехать до объекта показа);

4) Формирование и позиционирование главного объекта притяжения туристов. На данном этапе чаще всего появляются первые экскурсионные маршруты, позволяющие оценить интерес у гостей, а также сформировать перечень дальнейших шагов по созданию или улучшению туристской инфраструктуры;

5) Работа по созданию остальных элементов туристской инфраструктуры (социальная, питание, размещение и пр.).

Процесс создания туристской инфраструктуры может занимать долгое время, но есть и примеры быстрых изменений, когда за 1–2 года создавался качественный туристский продукт. Главными условиями интенсивного развития являются финансирование и помощь местных властей с проектированием, а также оформлением различных бумаг.

Ярким примером может послужить пандемия коронавируса 2020 года, когда закрытые границы вынудили наших соотечественников обратить внимание на отечественные курорты и популярные города. Произошел всплеск интереса на поездки в Калининградскую область, а также на курорты Краснодарского края. Кроме морских дестинаций вырос спрос и на ранее хорошо развитые туристские центры: Москву, Санкт-Петербург, Казань, Нижний Новгород и пр.

Некоторые регионы (такие как Дагестан) в сложившейся обстановке стали быстро формировать основную туристскую инфраструктуру и также показали значительный рост туристского потока. Однако, при подобном интенсивном развитии туристской инфраструктуры в течение 1–2 лет неизбежен процесс притирки и обкатки различных оказываемых услуг. Так, например, в 2021 году в Калининградской области летом наблюдались проблемы с транспортной логистикой, когда люди не могли попасть в переполненные электрички, следовавшие из Калининграда до городов на побережье. Дороги также не справлялись с потоком машин и были огромные пробки.

В это же время в Дагестане более половины приехавших туристов жаловались на низкий уровень сервиса и огромные цены на отели (количество отелей не соответствовало спросу и, соответственно, росли цены).

Те города и регионы, где туристская инфраструктура формировалась в течение продолжительного времени и имела время на внесение изменений и дополнений стали главными бенефициарами от закрытых в результате пандемии границ. Согласно опросам туристов, посетивших Казань в 2021–2022 годах, более 97 % удовлетворены полностью.

Однако в целом рынок туристских поездок внутри страны продолжает оставаться ненасыщенным. Так, по данным ВЦИОМ за последние 5 лет до 2021 только 45 % жителей страны ездили отдыхать в другой регион. 23 % гостей остались недовольны своим отдыхом: из-за высоких цен (13 %) и низкого уровня сервиса (6 %). Из положительного туристы отметили природу и климат, возможность посетить новые интересные места и экологическую обстановку [5]. Результаты исследования показывают важность не просто быстрого создания туристской инфраструктуры, а именно планомерной работы по ее улучшению на основе опросов гостей, а также слаженной работе местных властей, бизнеса и неравнодушных и инициативных жителей.

В феврале 2022 года началась специальная военная операция на Украине (СВО), в результате которой на нашу страны были наложены санкции, и практически полностью остановлено авиасообщение со странами Европейского Союза, США, Австралией, Японией и пр. Данный аспект еще более сфокусировал внимание туристов на отдых внутри страны и способствовал ускорению развития необходимой туристской инфраструктуры (места размещения, питания, экскурсионные отделы).

Инфраструктура стала решать еще одну крайне важную задачу – обеспечение максимального комфорта для путешественников. Следует отметить, что в данном вопросе конечной точки нет, так как в современном мире категории путешественников крайне сильно разнятся по финансовым, физическим и прочим аспектам, тем самым туристская инфраструктура призвана удовлетворять как классические (ночлег, питание, экскурсионное обслуживание и пр.),

так и специфические запросы туристов (ВИП-обслуживание, поддержка лиц с ограниченными возможностями здоровья и пр.).

Развитие инфраструктуры туризма в настоящее время приобретает важное значение для повышения конкурентоспособности туристских дестинаций. С момента первых путешествий появилась необходимость в становлении и развитии туристской инфраструктуры, призванной изначально просто создать необходимые условия при длительных и далеких перемещениях. В-первую очередь это были основные условия для обеспечения жизнедеятельности человека (возможность пополнить запасы воды и пропитания, обеспечение корма для животных, возможность ночлега, либо кратковременного отдыха).

В дальнейшем туристская инфраструктура оказывает воздействие на объёмы туристских потоков и экономические показатели не только туристской индустрии, но и региона в целом. Повышение туристской активности в регионах вызывает необходимость внесения изменений в развитие туристской инфраструктуры, улучшения ее качественной составляющей. В свою очередь, это требует глубокого научного изучения, раскрытия закономерностей и выявления основных тенденций развития как туристского рынка в целом, так и отдельных составляющих его элементов, в частности, инфраструктуры [12].

Интерес к проблеме конкурентоспособности стран, регионов, отраслей и предприятий в условиях перехода общества на постиндустриальную стадию развития и усиления глобализации все больше возрастает.

В связи с тем, что до сих пор не существует единого мнения по поводу того, что понимать под конкурентоспособностью страны и региона в научной литературе встречаются различные методологические подходы и методики оценки конкурентоспособности территориальных образований.

Оценка конкурентоспособности и позиционирование могут быть произведены на различных уровнях – отдельных стран, регионов и других, более мелких территориальных систем.

Концепция конкурентоспособности, на наш взгляд, должна выстраиваться во взаимосбалансированности всех принципов социально-экономического развития региона. В работе посвященной конкурентоспособности регионов [11] была предложена схема блоков составляющих конкурентоспособности региона. Предложено рассматривать конкурентоспособность по четырем основным блокам: экономическому, территориальному, природно-экологическому и социально-демографическому (рис. 2). На основе данной схемы составлялся диагностический набор показателей, а также проводилась оценка с использованием балльного метода.



Рис. 2. Блоки составляющих конкурентоспособности

Среди множества слагаемых региональной конкурентоспособности необходимо отдельно отметить роль инфраструктурной составляющей.

Влияние на региональную конкурентоспособность оказывают все основные виды инфраструктуры: транспортная, производственная и социальная [8]. Без развитой инфраструктуры невозможно сбалансированное развитие регионов.

Инфраструктурная составляющая региональной конкурентоспособности так или иначе может проявляться во всех четырех блоках составляющих, упомянутых выше.

Наиболее отчетливо инфраструктурная составляющая просматривается в экономическом блоке. Данный блок состоит из двух подблоков: экономическая деятельность и условия развития экономики, в каждом из которых были выделены по три группы показателей. Инфраструктура представлена группой показателей в подблоке «Условия развития экономики». Для оценки конкурентоспособности территориальных образований были использованы два показателя, связанных с понятием инфраструктуры: плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием и показатель основных фондов (ПОФ).

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в километрах, приходящаяся на единицу площади территории (на 1000 кв. км) Российской Федерации или субъекта. К автомобильным дорогам общего пользования (включая протяженность улиц) относятся автомобильные дороги федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц [7].

Основные фонды – произведенные активы, подлежащие использованию неоднократно или постоянно в течение длительного периода (не менее одного года), для производства товаров, оказания рыночных и нерыночных услуг, для управленческих нужд либо для представления другим организациям за плату во временное владение и пользование или во временное пользование. К основным фондам относятся здания, сооружения, машины, оборудование и транспортные средства, культивируемые биологические ресурсы животного и растительного происхождения и другие виды основных фондов [7].

Необходимо отметить, что эти два показателя были включены в оценку, так как они удовлетворяют сразу нескольким критериям. Во-первых, они характеризуют инфраструктурный аспект условий развития экономики в территориальных образованиях. Во-вторых,

оба этих показателя могут быть определены для всех анализируемых территориальных образований. В-третьих, оба этих показателя могут быть определены на основе данных государственной статистики, причем как региональной, так и муниципальной [8].

При более глубоком анализе влияния инфраструктуры на экономическую составляющую региональной конкурентоспособности могут быть использованы и другие показатели. Так, например, для ряда территорий большое значение могут иметь не только автомобильные, но и железные дороги, инфраструктура водного транспорта и т. д.

В социально-демографическом блоке инфраструктурная составляющая представлена элементами социальной инфраструктуры. Социально-демографический блок был поделен на два подблока: демографическая ситуация и социальная обстановка, в каждом из которых были выделены по три группы показателей. Инфраструктура представлена группой показателей в подблоке «Социальная обстановка». Для оценки конкурентоспособности территориальных образований были использованы два показателя, связанных с понятием инфраструктуры: обеспеченность муниципальными библиотеками и уровень проникновения широкополосного доступа в Интернет.

Показатель обеспеченности библиотеками, был необходим для оценки возможностей культурного развития населения территорий. Но нужно отметить, что с каждым годом роль данного показателя снижается.

Роль показателя проникновения широкополосного доступа в Интернет, наоборот, с каждым годом все возрастает. Согласно методологическим пояснениям Росстата, широкополосный доступ к сети Интернет – доступ к сети Интернет со скоростью передачи данных 256 Кбит/с и выше. Интернет сегодня является для значительной части населения России основным источником информации. Именно проникновение Интернета снижает роль библиотек и других культурных учреждений, как инфраструктуры для развития культуры человека. Уровень проникновения широкополосного

доступа в Интернет будет актуальным показателем при оценке конкурентоспособности территориальных образований в ближайшее десятилетие. Даже при приближении во всех территориальных образованиях показателя проникновения доступа в Интернет к 100 % роль развития соответствующей инфраструктуры при оценке конкурентоспособности не изменится. В этом случае вместо показателя проникновения широкополосного доступа в Интернет необходимо будет использовать другие показатели, например уровень развития инфраструктуры для обеспечения доступа в Интернет, соответствующей наиболее современным на тот момент стандартам.

При более глубоком анализе влияния инфраструктуры на социально-демографическую составляющую региональной конкурентоспособности могут быть использованы и другие показатели. Так, например, для дополнения или замены показателя обеспеченности библиотеками, в оценку могут быть введены различные показатели, характеризующие развитие инфраструктуры культуры: число театров, музеев, кинозалов и т. д. В оценку могут включаться и показатели развития медицинской и образовательной инфраструктуры, т. к. они оказывают большое влияние на социально-демографические аспекты регионального развития.

Природно-экологический блок был также поделен на два подблока: воздействие на окружающую среду и охрана окружающей среды. В данном блоке инфраструктурная составляющая может быть представлена не так явно, как в экономическом и социально-демографическом.

В научной литературе выделяют понятие экологическая инфраструктура, к объектам которой относится комплекс специализированных предприятий и учреждений, отдельных природоохранных объектов, инженерных сооружений и коммуникаций, структурно-функциональных элементов производственно-технологических систем и объектов социального назначения, которые должны обеспечить охрану окружающей природной среды, воспроизводство,

сохранение и приумножение природных ресурсов, поддержание окружающей среды в благоприятном состоянии.

Таким образом, можно отметить, что влияние на природно-экологические аспекты региональной конкурентоспособности оказывает развитие инфраструктуры как снижающей воздействие на окружающую природную среду, так и обеспечивающей охрану окружающей природной среды.

При оценке природно-экологического блока использовались два показателя характеризующих развитие сети особо охраняемых природных территорий в муниципальных образованиях региона. Это показатели доли ООПТ от общей площади района и плотности распределения ООПТ по районам.

При анализе влияния инфраструктуры на природно-экологическую составляющую региональной конкурентоспособности необходимо расширить число показателей для учета влияния развития экологической инфраструктуры на снижение выбросов в атмосферный воздух, сбросов в поверхностные воды и других видов воздействия на окружающую природную среду.

Следует отметить, что роль развития экологической инфраструктуры в региональной конкурентоспособности постоянно возрастает. Регион, получающий сиюминутную прибыль за счет эксплуатации природных ресурсов и с чрезмерными нагрузками на территорию, пренебрегающий экологией, не может считаться конкурентоспособным. Пренебрежение экологией дорого обойдется ему в будущем (особенно если это ресурсодобывающий регион). Пройдет время, и ресурсная база исчерпается. Регион потеряет прибыль, получаемую за счет эксплуатации природной среды и чрезмерной нагрузки на территорию. Потеряв сравнительные преимущества и в то же время приведя природно-территориальные комплексы к деградации, он окажется в роли кризисного, региона с экономической, экологической (а возможно и с демографической и социальной) катастрофой [3].

Территориальный блок включает в себя и оценку географического положения, территориальности, природно-ресурсного потенциала. В данном блоке инфраструктурная составляющая не представлена напрямую. В рамках данного блока нас интересует пространственная неоднородность развития территориальных образований, в том числе пространственная неоднородность развития инфраструктуры. Также необходимо отметить, что развитие инфраструктуры оказывает непосредственное воздействие на формирование полюсов роста в стране и регионах [8].

Важным моментом является скорость развития инфраструктуры на территориях, скорость обновления инфраструктуры. В контексте изучения региональной конкурентоспособности необходимо отметить роль транспортной инфраструктуры в повышении связанности территорий.

Для комплексного развития и повышения конкурентоспособности территориальных образований необходимо обратить внимание на реализацию практических мер по сбалансированному и согласованному развитию инфраструктуры. Развитие туристской инфраструктуры ведет к сбалансированному развитию регионального туристского комплекса, положительно сказывается на инвестиционной привлекательности региональных туристских проектов.

В целом как отмечалось ранее, чем более развита инфраструктура, тем выше уровень конкурентоспособности территориальных образований различных иерархических рангов. Необходимо также отметить все возрастающее значение инновационных видов инфраструктуры. Чем быстрее регионы внедряют инновационные инфраструктурные решения, тем более высокий уровень конкурентоспособности они получают.

ЛИТЕРАТУРА

1. Евреинов О.Б. Комплексное развитие и совершенствование инфраструктуры туризма в регионе (на примере Санкт-Петербурга) / Автореферат диссертации на соискание ученой

- степени канд. экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (рекреация и туризм). 2012. – 23 с.
2. Зорин И.В., Квартальнов В.А. Энциклопедия туризма: справочник. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 368 с.
 3. Кучерявенко Д.З., Рожко М.В. «Кризисные» и «некризисные» эколого-экономические районы // Экологический консалтинг. – 2010. – № 3 (39). – С. 7–11.
 4. Оборин М.С. Туристская инфраструктура: социально-экономический анализ основных понятий и определений // Ученые записки Орловского государственного университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2014. – № 5 (61). – С. 87–93.
 5. Официальный сайт ВЦИОМ. – URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/letnii-otdykh-2021-itogi> (дата обращения: 03.06.2023).
 6. Пыхов П.А., Кашина Т.О. Инфраструктура как объект экономических исследований // Журнал экономической теории. – 2016. – № 1. – С. 39–46.
 7. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2021: Стат. сб. // Росстат. – М., 2021. – 1112 с.
 8. Рожко М.В., Рубцов В.А. Инфраструктурная составляющая при оценке региональной конкурентоспособности // Географические основы изучения инфраструктуры: сб. ст. / отв. ред. В.П. Сидоров. – Ижевск: Удмуртский университет, 2023/ – С. 44–64.
 9. Российский энциклопедический словарь «Туризм». Под ред. С.Ю. Житенёва. – М.: Институт Наследия, 2018. – 492 с.
 10. Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с.
 11. Трофимов А.М., Рубцов В.А., Шарыгин М.Д., Комарова В.Н., Рожко М.В. Позиционирование и конкурентоспособность регионов в процессе социально-экономического развития // Географический вестник. – 2009. – № 2 (10). – С. 68–77.

12. Щедловская М.В. Влияние инфраструктуры на формирование и развитие привлекательности и конкурентоспособности туристской дестинации (на примере Наро-Фоминского муниципального района) / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - сфера услуг)». – М., 2013. – 24 с.

Глава 3.2. Индустрия общественного питания как важный компонент инфраструктурного комплекса

Индустрия общественного питания представляет собой один из важных компонентов социальной инфраструктуры. В предлагаемой главе показана роль общественного питания в составе другой инфраструктурной отрасли – индустрии туризма (на примере Краснодарского края).

Туристско-рекреационный комплекс (ТРК) Краснодарского края составляет основу производительных сил региона, и, наряду с агропромышленным и транспортным комплексами, является приоритетом социально-экономического развития. Динамично развиваясь, ТРК стимулирует развитие и смежных отраслей. В настоящее время Краснодарский край является лидером в Национальном туристическом рейтинге, что, с одной стороны, демонстрирует высокую эффективность работы региональных властей в сфере туризма, с другой свидетельствует о наличии возможностей дальнейшего развития. Таковым регион стал благодаря множеству факторов, основными среди которых являются: наличие колоссального природно-рекреационного, этно- и историко-культурного потенциала; опыта проведения массовых спортивно-событийных мероприятий; развитая инфраструктура и материально-техническая база, а также благодаря новым геополитическим и геоэкономическим условиям [1].

Одним из важных элементов материально-технической базы ТРС региона является индустрия общественного питания, включающая рестораны, кафе, бары, столовые, закусочные, кофейни, кафе-террии, систему фаст-фуда, буфеты, магазины-кулинарии и пр., предоставляющие услуги общественного питания в качестве основных. Значительная часть услуг питания входит также и в базовый набор услуг, предоставляемых средствами размещения Краснодарского края [2]. Стоит отметить, что спрос на услуги предприятий общественного питания, как правило, формируются на основе потребностей человека – как моральных (в проведении досуга), так и в физиологических (потребность в еде) [3]. Согласно Межгосударственному стандарту Российской Федерации ГОСТ 31985-2013 «Услуги общественного питания. Термины и определения» (от 27.06.2013 г.): *индустрия питания* – это самостоятельная отрасль экономики, состоящая из предприятий различных форм собственности и организационно-управленческой структуры, организуемая питание населения, а также производство и реализацию готовой продукции и полуфабрикатов как на предприятии общественного питания, так и вне его, с возможностью оказания широкого перечня услуг по организации досуга и других дополнительных услуг [4]. Исходя из формулировки термина, можно сделать вывод, что данная сфера выполняет три важные функции: изготовление, сбыт и организация потребления продуктов питания населению в организованных для этого местах.

Наряду с вышеперечисленными, необходимым также является выделение такой функции, как организация общественно-социального досуга. Поэтому индустрия общественного питания играет важную роль не только в экономическом развитии, но и, косвенно, в становлении отдельного человека и современного общества в целом. Одновременно индустрия общественного питания является значимым компонентом сферы обслуживания. Это обусловлено появлением модернизированных технологий переработки сырья, развитием таких сфер коммуникаций, как доставка продуктов

питания, а также увеличением масштабов производства. Следовательно, услуги общественного питания по своей роли являются важными и социально значимыми. Индустрия общественного питания помогает решать различные социально-экономические задачи:

- своевременное предоставление качественного питания населению;
- рациональное использование продовольственных ресурсов государства;
- эффективное использование свободного времени людей;
- экономия времени занятого населения [5].

Как было отмечено выше, индустрия общественного питания может удовлетворить довольно сложный комплекс потребностей человека: от элементарного утоления чувства голода и жажды до имиджевых и статусных притязаний, а также потребность в проведении досуга, особенно в новых сложившихся условиях. В связи с этим важным свойством современного состояния отрасли является ее неоднородность и разносторонний охват почти всех категорий и социальных слоев населения: по доходному уровню, по возрастному и половому признакам, по социальному статусу и интересам [6].

Сфера общественного питания как составная часть ТРС в Краснодарском крае является одной из мощнейших систем хозяйствования и оказывает значительное влияние на экономику в регионе. Как видно по данным, отраженным на рисунке 1, в 2022 г. на долю государственных и муниципальных предприятий общественного питания края приходилось 2,4 % оборота общественного питания, предприятий частной формы собственности – 88,1 %, других форм собственности – 9,5 %.

Согласно утвержденным данным Федеральной службы государственной статистики, в регионе насчитывается около 9 тыс. общедоступных предприятий общественного питания (в т. ч. летняя сеть) на 510,4 тыс. посадочных мест. Общая площадь залов предприятий общественного питания края, предназначенная для обслуживания посетителей, составляет 792,6 тыс. м². В разрезе РФ и Южного федерального округа (ЮФО) показатели Краснодарского края выглядят следующим образом (Табл. 1).

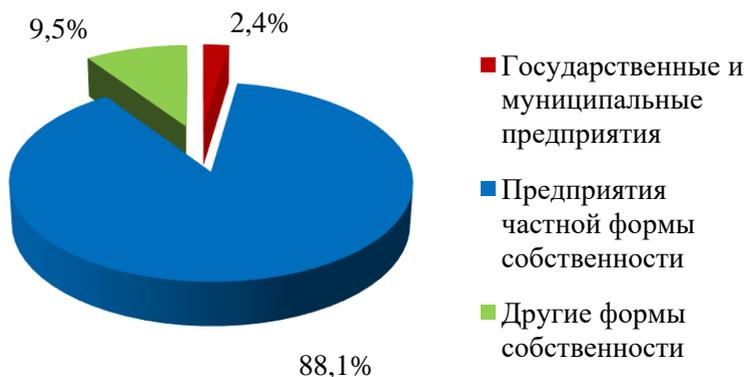


Рис. 1. Структура оборота предприятий общественного питания Краснодарского края по формам собственности хозяйствующих субъектов в 2022 г.
(составлен авторами по данным Краснодарстата)

Таблица 1

Соотношение объектов индустрии общественного питания Краснодарского края в разрезе ЮФО и РФ на 2022 г. [7]

| <i>Категория объектов индустрии общественного питания</i> | <i>Краснодарский край</i> | <i>ЮФО</i> | <i>РФ</i> |
|---|---------------------------|------------|-----------|
| <i>Столовые, закусочные</i> | | | |
| Количество, ед. | 2 540 | 6 592 | 34 825 |
| Мест в них, ед. | 76 622 | 193 426 | 966 879 |
| Площадь зала обслуживания посетителей, м ² | 118 580 | 387 663,9 | 2 162 653 |

| <i>Столовые, находящиеся на балансе учебных заведений, организаций, промышленных предприятий</i> | | | |
|--|---------|-------------|---------------|
| Количество, ед. | 1772 | 5557 | 62 227 |
| Мест в них, ед. | 172 782 | 462 682 | 5 127 317 |
| Площадь зала обслуживания посетителей, м ² | 217 960 | 648 363,1 | 7 635 007 |
| <i>Рестораны, кафе, бары</i> | | | |
| Количество, ед. | 4 644 | 11 131 | 93 147 |
| Мест в них, ед. | 261 003 | 612 792 | 4 431 568 |
| Площадь зала обслуживания посетителей, м ² | 456 085 | 1 180 551,9 | 10 634 218 |

Так, например, общая совокупность объектов индустрии общественного питания Краснодарского края составляет 38,2 % от общего количества объектов индустрии общественного питания ЮФО и лишь 4,7 % от общероссийского. Если рассматривать конкретно каждую категорию объектов, то можно сказать, что вся совокупность ресторанов, кафе и баров Краснодарского края составляют 41,4 % от общего количества в ЮФО и 4,9 % от общероссийского. В категории столовых и закусочных данное соотношение следующее: 32,1 % – от общего количества в ЮФО и 2,9 % – от общероссийского. В категории столовые, находящиеся на балансе учебных заведений, организаций, промышленных предприятий сложилась следующая ситуация: 37,9 % – от общего количества в ЮФО и 7,2 % – от общероссийского (Рис. 2).

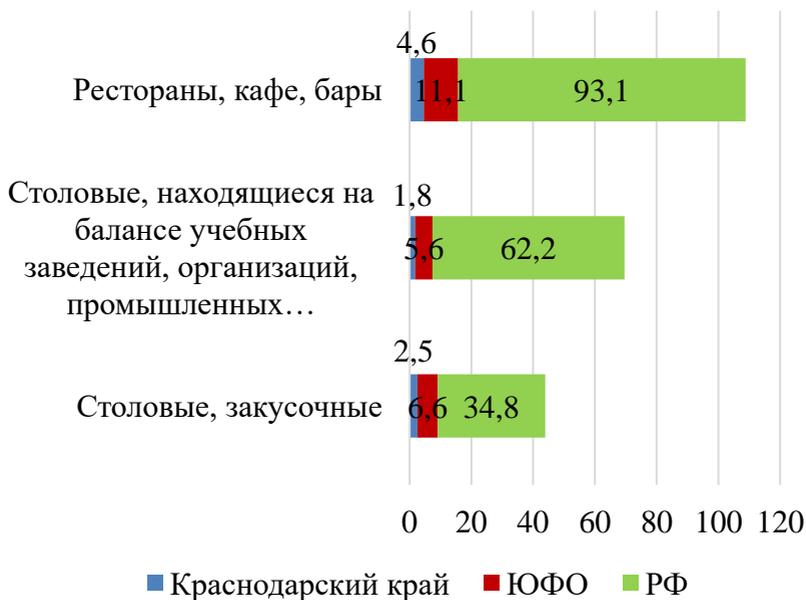


Рис. 2. Соотношение объектов индустрии общественного питания Краснодарского края в разрезе ЮФО и РФ на 2022 г., тыс. ед. (составлен авторами по данным Росстат)

Если говорить о соотношении мест в объектах индустрии общественного питания Краснодарского края в разрезе ЮФО и РФ, то можно сказать, что в целом вся их совокупность составляет 40,2 % от общего количества в ЮФО и лишь 4,8 % от общероссийского. Касаясь категорий, можно отметить следующую ситуацию, в категории рестораны, кафе и бары на общее количество мест Краснодарского края приходится 42,6 % от общего по ЮФО, а если сравнить его с общероссийским, то всего лишь 5,9 %. В категории столовых и закусочных данное соотношение следующее: 39,6 % – от общего количества в ЮФО и 7,9 % – от общероссийского. В категории столовые, находящиеся на балансе учебных заведений, организаций, промышленных предприятий сложилась следующая

ситуация: 37,3 % – от общего количества в ЮФО и 3,4 % – от общероссийского (Рис. 3).

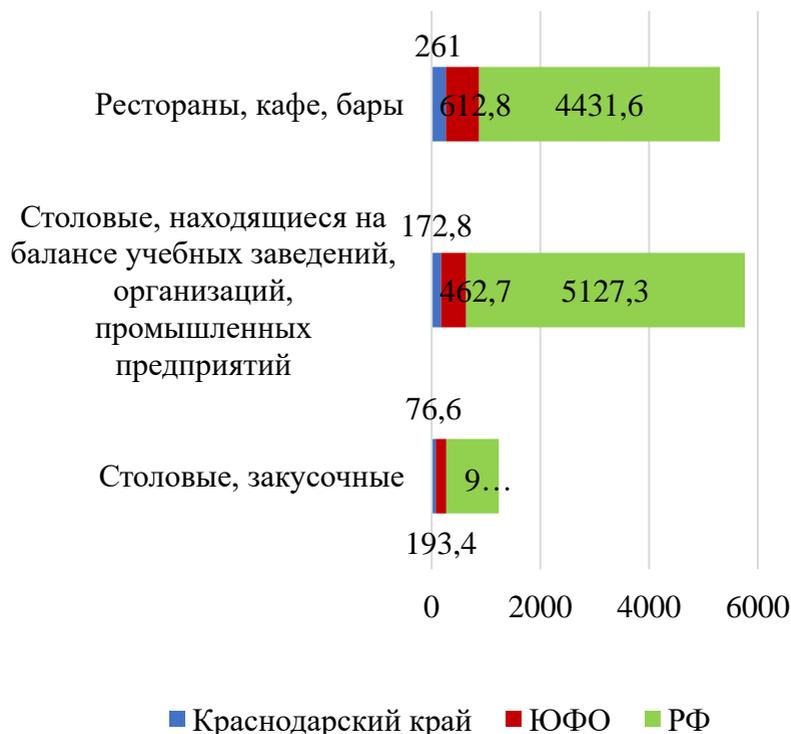


Рис. 3. Соотношение мест в объектах индустрии общественного питания Краснодарского края в разрезе ЮФО и РФ на 2022 г., тыс. ед. (составлен авторами по данным Росстат)

Обеспеченность посадочными местами в 2022 гг. достигла показателя 90 мест на 1 000 чел. населения края, хотя еще 6 лет назад достигала только 70 мест на 1 000 чел. В то время как в целом по ЮФО данный показатель достигает 76 мест на 1 000 чел. (на 2022 г.), а по РФ – 72 места на 1 000 чел. (на 2022 г.).

Структура общедоступного общепита выглядит следующим образом (Рис. 4): на долю ресторанов и баров приходится 15 %,

кафе – 39 %, закусовых и столовых – 19 %, доля других типов предприятий, таких как бистро, кофейни, кафетерии, магазины-кулинарии составляет 27 %. Подавляющее большинство – малые и микропредприятия. Из года в год прирастает и летняя сеть. В сезон 2022 г. открываются более 1 тыс. летних площадок на 60,8 тыс. посадочных мест. При этом обеспеченность посадочными местами в прибрежной курортной зоне увеличивается более чем на 60 %.

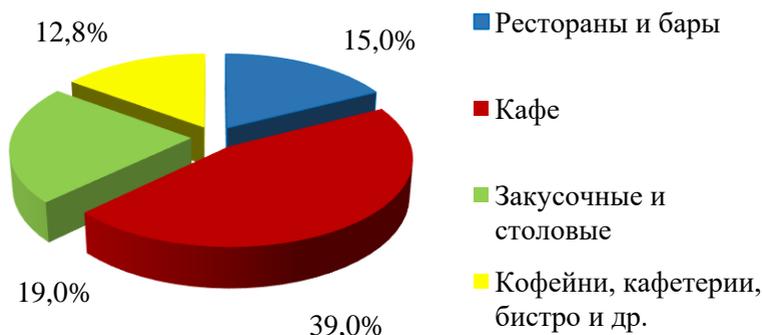


Рис. 4. Структура общедоступного общественного питания Краснодарского края на 2022 г. [8]

Большинство вновь открываемых предприятий общественного питания в регионе являются одиночными (несетевыми). Тем не менее, рынок крупных городов края – Краснодара, Сочи, Армавира, Геленджика, Новороссийска – достаточно быстро привлекает и продолжает пополняться сетевыми объектами, как правило, формата фаст-фуд. Здесь присутствуют такие глобальные мировые сети как «Burger King», «Baskin-Robbins», «KFC», «Sbarro», «Cinnabon», «Papa Johns», которые развиваются наиболее активно. Однако после начала РФ специальной военной операции некоторые крупные игроки рынка предпочли продать свои активы россиянам или полностью покинуть индустрию общественного питания РФ, в т. ч. и Краснодарского края, например, «Subway», «McDonalds», «Starbucks» и др.

В общей сложности, франчайзинговая сеть предприятий общественного питания в крае в последние годы стремительно пополняется, преимущественно объектами российского происхождения, разной специализации. Например, кафе «Фо Бо», «Т-кафе», «ДоДо Пицца», «Уни Пицца», рестораны «Петрушка», сети фаст-фуда «Крошка-Картошка», «БлинБерри», «Ливан хаус», «Суши весла», «Вкусно и Точка» и др. Рост числа франчайзи обусловлен высокой плотностью населения, курортной аттрактивностью территории, а также проведением массовых спортивных и культурных мероприятий в крупных городах края, на долю которых приходится большая часть открывшихся предприятий. Еще одно направление общественного питания, которое приобрело большую популярность – кофейни и кафе-кондитерские.



Рис. 5. Средний чек на услуги общественного питания в Краснодарском крае в 2020–2023 гг. (январь), руб. [7]

В этой нише развиваются такие местные сети, как «Любо», «Хлебные истории», «Хлебница», «Патрик и Мари», «Вафливафли»,

«Шоколадница», «Lubocoffee» «Coffe Set», «One price», «Surf Coffee», «DIM Coffee», «Donuts & Coffee» и пр.

Согласно данным на январь каждого года, средние цены на типовые услуги сектора общественного питания за период 2020–2022 гг., изменились следующим образом (Рис. 5):

- цена на сэндвич типа «Гамбургер» выросла на 32,7 %;
- цена чашки кофе выросла на 20,9 %;
- стоимость обеда в столовой, кафе, закусочной увеличилась на 30,6 %;
- стоимость обеда в ресторане на 1 чел. увеличилась на 24,6 %;
- стоимость ужина в ресторане на 1 чел. увеличилась на 10,8 %.

Таким образом, отмечается сравнительно высокий рост средней цены на базовый продукт сетей фаст-фуда, что связано с уходом и продажей зарубежными сетями своих точек питания в РФ в 2022 г., что повлекло за собой нарушение производственных и логистических цепочек, формирования собственных стандартов обслуживания, а вместе с тем и увеличения цен [7].

По данным на 2022 г. в сфере общественного питания Краснодарского края было занято свыше 63 тыс. чел. (Рис. 6). Для определения кадрового состава и уровня квалификации персонала предприятий общественного питания, Департаментом потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края по данным, предоставленным муниципальными образованиями региона, был проведен анализ объектов общедоступного общепита с числом сотрудников 5 и более человек. Проведенный анализ показал, что в указанных предприятиях работают более 22 тыс. чел., из них 26 % имеют высшее образование, 35 % – среднее специальное образование, 16 % – начальное профессиональное образование, 23 % – не имеет профессионального образования вовсе. Таким образом, хоть рынок услуг общественного питания постоянно расширяется, и краевой показатель обеспеченности населения посадочными местами на 1 000 жителей в общедоступной сети составляет 90 ед., отрасль испытывает острую нехватку квалифицированного персонала

и целесообразность развития институтов повышения квалификации и переподготовки кадров [8].



Рис. 6. Количество занятых на предприятиях индустрии общепита Краснодарского края с 2016 по 2022 гг., чел. [8]

Тем не менее, учитывая вышеуказанную проблему, стоит отметить, что на протяжении последних 23 лет отрасль имеет устойчивый положительный вектор развития. С 2000 по 2022 гг. оборот общественного питания Краснодарского края увеличился и в 44 раза и достиг максимального значения в 2022 г. (Рис. 7). На протяжении всего исследуемого периода видна положительная динамика роста показателя, за исключением 2020 г., что связано с жесткими ограничениями в отрасли ввиду пандемии COVID-19.

При этом значительный рост оборота предприятий общественного питания пришелся на 2014 г., главной причиной которого стало проведение XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в г. Сочи, а затем российского этапа Гран-При «Формулы-1», в 2018 г. – проведение Чемпионата мира по футболу.

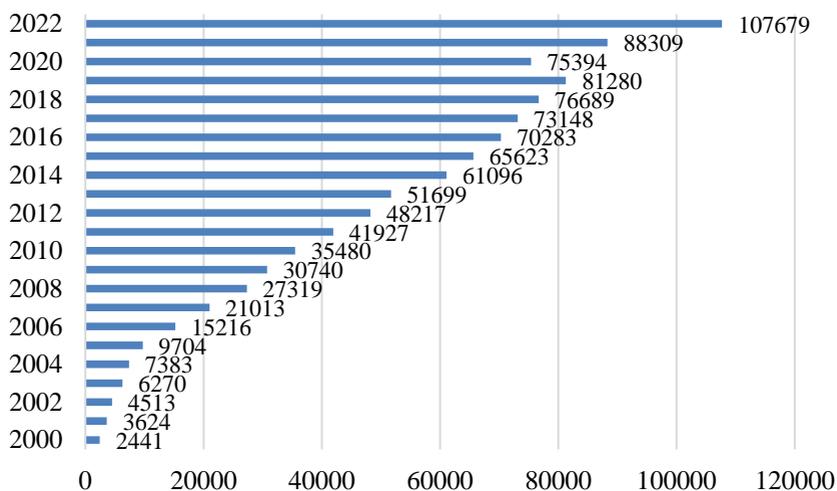


Рис. 7. Динамика оборота общественного питания Краснодарского края с 2000 по 2022 гг., млн руб.
(составлен авторами по данным Краснодарстата)

Помимо этого, положительной динамике развития отрасли общественного питания в регионе способствуют:

- высокая плотность населения края;
- благоприятные природно-климатические условия, обеспечивающие приток в летний и зимний курортные сезоны свыше 17 млн отдыхающих;
- проведение массовых спортивно-событийных мероприятий международного уровня на постолимпийском пространстве;
- развитый АПК на территории Краснодарского края [9].

Тем не менее, несмотря на то, что отрасль имеет положительную динамику развития, стоит отметить, что в пределах Краснодарского края она развита крайне неоднородно, о чем свидетельствует рисунок 8. Наиболее развита сфера общественного питания в таких муниципальных образованиях (МО) Краснодарского края, как г. Краснодар, города-курорты Сочи, Геленджик и Анапа, а также г. Армавир, г. Новороссийск, г. Горячий Ключ, Туапсинский и Ейский районы.

Остальные МО края условно можно разделить на две группы по количеству предприятий общественного питания, приходящихся на одно МО. Так, в первой группе количество организаций общепита составляет от 100 до 200 ед. (Крымский, Динской, Славянский, Темуковский и др. районы), во второй группе количество организаций общественного питания до 100 ед. (Белоглинский, Калининский, Красноармейский, Крыловский и др. районы).

Основной тенденцией развития этой сферы услуг на современном этапе является рост оборота в сегменте «быстрого питания» («fastfood») – наиболее доступного по ценам и быстрого по обслуживанию – и различных демократичных форматов в среднем ценовом сегменте, посредством появления на рынке сетевых организаций [10]. Кроме того, организации данного формата постоянно расширяют свой род деятельности путем размещения своих предприятий на фуд-кортах, в бизнес-центрах, а также путем размещения мобильных киосков питания на открытом воздухе в местах скопления людей [6].

Сейчас популярным среди рестораторов стало создание заведений с линией раздачи и вполне прогнозируемым набором блюд – формат столовых. Помимо этого, продолжается активное открытие различных пивных ресторанов и пабов, которые в большинстве своем расположены в спальных районах. Существует направление роста числа ресторанов, которые в основу меню заложили национальную кухню, что позволяет посетителям ближе познакомиться с культурами различных народов через традиционную этническую кухню. Важным сегментом в индустрии общественного питания стал сегмент специализированных заведений.

Обращают на себя внимание различные кофейни, ставшие неотъемлемой частью жизни больших городов. Они составляют неслабую конкуренцию заведениям фастфуда и традиционным ресторанам. Активный рост числа кофеен отмечается в торговых центрах, но при этом они находятся не на одной линии с ресторанами быстрого обслуживания, а обособленно – в стороне.

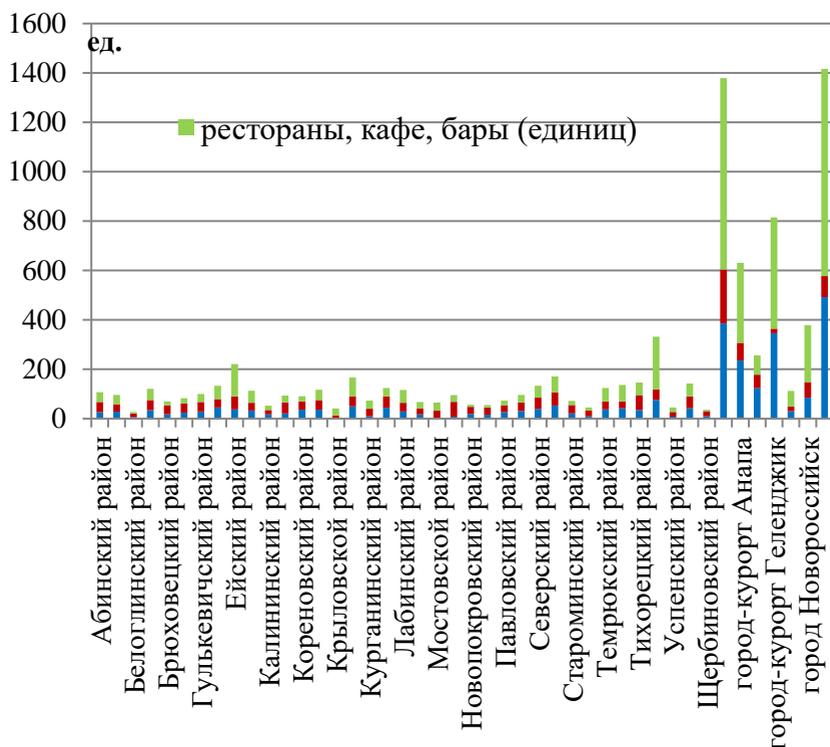


Рис. 8. Количество организаций сферы общественного питания по категориям в муниципальных образованиях Краснодарского края на 2022 г., ед. (составлен авторами по данным Росстат).

На рынке общественного питания можно отметить тенденцию к творческому подходу организаций, и эта тенденция активно набирает популярность. Внутри них отмечаются уникальная атмосфера заведения, куда входят интерьер и дизайн, стиль обслуживания, внешний вид обслуживающего персонала, аутентичность подаваемых блюд. Рост интереса к качественной и вкусной пище способствует увеличению популярности заведений формата «open kitchen», где посетители могут видеть процесс приготовления пищи и, что важно, ингредиенты [6].

К перспективам развития данной тенденции относится появление и распространение в ближайшее время сетей здорового питания в рамках идеи «Quick&Casual», т. к. в последнее время появился спрос на питание легкой, здоровой и полезной едой. Этой концепции отведено промежуточное положение между предприятиями «быстрого питания» и традиционными кафе/ресторанами. В Краснодарском крае, как и в Российской Федерации в целом, для реализации этой политики здорового образа жизни необходимо вмешательство и помощь органов власти, например, по проведению соответствующих рекламных кампаний и поддержке общедоступных столовых [11].

Быстрое развитие кейтеринговых компаний, занимающихся исключительно обслуживанием торжеств, банкетов с предоставлением продукции кухни – еще одна тенденция развития отрасли. Однако, помимо непосредственно самих кейтеринговых компаний, в борьбе за потребителя данное направление активно осваивают рестораны и кафе крупных городов, продвигая его в качестве дополнительной услуги.

Непременнно стоит отметить и тенденции технологического характера, к которым можно отнести широкое применение безналичной оплаты, предоставление свободного доступа к высокоскоростному интернету и разработку специализированных мобильных приложений (поиск ресторанов, заказ доставки блюд и напитков на дом, бронирование столика, просмотр отзывов и т. д.) [12]. Особенно активно эти тенденции внедряются в краевом и муниципальных центрах, на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края.

Оказание дополнительных услуг предприятиями общественного питания для повышения удовлетворенности потребителей – очередная тенденция развития отрасли края. Так, помимо основного перечня услуг, предприятия общественного питания начинают предлагать своим гостям дополнительные услуги (кейтеринг, услуги шеф-повара на дому, организация досуга для детей, консультации

по приготовлению блюд, проведение мастер-классов и дегустаций, «open kitchen», вызов такси, предоставление прессы и т. д.).

Исходя из всего вышесказанного, следует сделать вывод, что индустрия общественного питания Краснодарского края – это активно развивающаяся отрасль экономики, но, тем не менее, как считают специалисты, потребность в точках общественного питания пока еще не удовлетворена. Несмотря на то, что предприятий общественного питания много, и конкуренция среди них достаточно высока, пока нельзя говорить о насыщении рынка. Одно из главных и основных условий работы на рынках с высокой конкуренцией – это позиционирование предприятия на фоне основных конкурентов. Удачное позиционирование на рынке общественного питания является одним из основных моментов, т.к. выбор потребителя складывается из сравнения предложений игроков на рынке. Но, несмотря на развитие и рост индустрии общественного питания в Краснодарском крае, существует ряд проблем в отрасли:

- неравномерное распределение предприятий общественного питания по территории края;
- недостаточный уровень подготовки кадрового состава;
- практически полное отсутствие специализированных образовательных учреждений для подготовки обслуживающего персонала предприятий общественного питания (официантов, барменов, сомелье и т. д.);
- низкий уровень материально-технического оснащения большинства предприятий отрасли;
- низкий уровень сервиса на большинстве предприятий края (особенно в сельских местностях);
- высокая степень подобности (повторяемости) предоставляемых услуг;
- недостаточная оснащенность предприятий отрасли для обслуживания лиц с ограниченными возможностями (особенно в сельской местности);

– отсутствие достаточной социальной поддержки предприятий отрасли, в т. ч. обслуживающих льготные категории граждан и др. [13].

Подводя итог, можно сказать, что индустрия общественного питания Краснодарского края в настоящее время показывает положительную динамику и имеет большой потенциал к развитию основных инвестиционных направлений. У активно развивающейся сферы услуг общественного питания есть масса специфических преимуществ: экономия времени, возможность позиционирования потребителем купленных готовых сложных блюд как своих собственных и др. Однако, имеются и сложности, такие как текучесть персонала, недостаток профессиональных кадров, техническое несоответствие многих помещений под размещение предприятий питания, необходимость в получении огромного количества согласований и разрешительной документации, зависимость от продуктовой инфляции и конъюнктуры рынка, ликвидация которых позволит отрасли общественно питания стать одной из приоритетных в экономике Краснодарского края в будущем.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ходыкина М.Ф. Современное состояние туристско-рекреационного комплекса Краснодарского края: проблемы и перспективы развития / М.Ф. Ходыкина, Д.А. Заремба, Ю.И. Карпова // Туристско-рекреационный комплекс в системе регионального развития. 2022. – С. 243–247.
2. Джум Т.А. Анализ развития общественного питания на курортных территориях Краснодарского края / Т.А. Джум, Е.Л. Заднепровская, Е.В. Ползикова // Сервис в России и зарубежом. – 2018. – Т. 12. № 2 (80). – С. 90–101.
3. Ходыкина М.Ф. Отрасль общественного питания в Краснодарском крае: основные показатели и прогнозы развития / М.Ф. Ходыкина, Ф.Б. Алиева, Т.А. Волкова // Сервис в России и зарубежом. – 2017. Т. 11. – № 3 (73). – С. 111–125.

4. ГОСТ 31985-2013 «Услуги общественного питания. Термины и определения». – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_165477/775543c6890ee726de62d.
5. Алиева Ф.Б. Сфера общественного питания Краснодарского края: состояние, проблемы и тенденции развития / Ф.Б. Алиева, М.Ф. Ходыкина, Ю.Е. Оконишникова, Т.А. Волкова // Естественные и технические науки. – 2016. – № 6 (96). – С. 35–41.
6. Ахмадеева О.А. Тенденции развития рынка общественного питания в России / О.А. Ахмадеева, А.И. Идрисова // Молодой ученый. – 2016. – № 8. – С. 483–486.
7. Количество объектов розничной торговли и общественного питания в 2022 г. и 2023 г. в РФ. – URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/roznichnayatorgovlya>.
8. Оборот предприятий общественного питания в Краснодарском крае: Официальный сайт Департамента потребительской сферы и регулирования рынка алкоголя Краснодарского края. – URL: <http://www.dps-kk.ru>.
9. Оборот общественного питания по субъектам Российской Федерации с 2000 по 2022 гг. – URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/roznichnayatorgovlya>.
10. Савруков Н.Т. Специфика ресурсного потенциала и тенденции развития предприятий общественного питания / Н.Т. Савруков, Е.В. Воронов, Т.И. Казакова // Теория и практика общественного развития. – 2012. – № 4. – С. 300–302.
11. Сазонова З.Р. Современные особенности развития общественного питания / З.Р. Сазонов // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2007. – № 39. Т.15. – С. 182–184.
12. Миненкова В.В. Инвестиции в туристско-рекреационном комплексе Краснодарского края: оценка эффективности и территориальная дифференциация: монография / В.В. Миненкова, Д.В. Максимов, Т.А. Волкова, А.А. Филобок, Д.В. Сидорова, М.Ф. Ходыкина. – Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2017. – 173 с.

13. Ходыкина М.Ф., Миненкова В.В. Современное состояние сферы общественного питания Краснодарского края / М.Ф. Ходыкина, В.В. Миненкова // Огарев-online. 2016. №14. – URL: http://journal.mrsu.ru/wp-content/uploads/2016/09/statya_xodynkina-minenkova-red.pdf.

Раздел 4. Городская инфраструктура

Глава 4.1. Измерение комфортности городской среды как способ комплексной оценки уровня развития социальной инфраструктуры

Жилье, наличие личного жизненного пространства – одна из важнейших базовых потребностей человека. За весь советский и ранний постсоветский периоды истории России рядового обывателя вполне устраивал сам факт получения или приобретения квартиры. Ее качество в перечне приоритетов стояло на втором месте, а качество окружающего дом пространства – на третьем. В наши дни развитие технологий строительства, появление более совершенных конструкционных материалов и строительных механизмов существенно ускорили сам процесс сооружения зданий. Развитая система ипотечного кредитования стимулирует рост покупательной способности населения. В результате практически во всех крупных российских городах развернулся процесс массового жилищного строительства, весьма быстрыми темпами меняющий географию расселения населения в крупных городах. Проблема дефицита жилого фонда постепенно ослабляется и заменяется проблемой превышения предложения жилья над спросом на него. В новых условиях потенциального покупателя квартиры интересует уже не только и не столько ее размеры и цена, но и среда, окружающая выбранный дом, ее комфортность, материальным образом которой является социальная инфраструктура. В данном случае под комфортностью городского пространства авторы понимают не только уровень благоустроенности придомовых территорий, которые застройщики

создают на высоком эстетическом и практическом уровнях. Имеется в виду комфортность получения социальных услуг и их транспортная доступность. Поэтому, успешно продав квартиры первой очереди, застройщик может столкнуться и сталкивается с проблемой реализации квартир второй и последующих очередей строительства [1]. При равном качестве предлагаемых квартир выиграет тот застройщик, который в одном пакете с квартирой предлагает и комфортную окружающую дом среду. Но как ее оценить?

В полный голос о необходимости оценки комфортности городской среды в России заговорили в последние 7–8 лет. В том числе на самом высоком уровне: в Послании Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию РФ от 1 марта 2018 года указано на то, что: «...нужно создать современную среду для жизни, преобразить наши города и посёлки. ... Обновление городской среды должно базироваться на широком внедрении передовых технологий...» [2, 3].

Выполнение пожеланий Президента должна была обеспечить реализация приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» на 2018–2022 годы, утвержденного приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 06 апреля 2017 г. №691 [4], в рамках которого должна выполняться муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории муниципального образования «Город Ижевск» на 2018–2022 гг.», утвержденная постановлением Администрации г. Ижевска от 29.09.2017 г. № 428 [5]. Цель муниципальной программы – повышение качества, комфорта, функциональности и эстетики городской среды на территории муниципального образования «Город Ижевск» на 2018–2022 гг.

В то же время, быстрота реакции соответствующих властных органов была заторможена слабым на первоначальном этапе методических обеспечением, как вышеуказанного проекта, так и муниципальной программы.

Первоначально документы [4, 5] предусматривали использовать для оценки комфортности/качества городской среды 4 показателя (индикатора): количество и площадь благоустроенных дворовых территорий; долю благоустроенных дворовых территорий многоквартирных домов от общего количества дворовых территорий; количество благоустроенных общественных территорий в рамках реализации приоритетного проекта; площадь благоустроенных общественных территорий в рамках реализации приоритетного проекта в рамках реализации приоритетного проекта. Но вышеперечисленные показатели позволяют оценить лишь благоустроенность городских дворов. Но не комфортность городской среды. Да и то весьма условно, поскольку не конкретизировано содержание понятия «благоустроенность».

Применение вышеуказанных показателей комфортности, первоначально предложенных Минстроем, было заранее обречено на неудачу из-за большой емкости самого понятия «комфортность городской среды». *Комфортность* – это оптимальное для человека состояние окружающей социальной, экономической, природной, инфраструктурной среды, обеспечивающее здоровье и работоспособность отдельных людей или их сообществ [6]. Ее уровень оценивается целой группой разноразмерных, разнонаправленных показателей, часть из которых не имеют количественной формы. Для их успешного совместного использования необходимо применять агрегированный, интегральный, то есть, составной показатель.

Одним из первых использовать интегральные показатели для оценки качества городской среды стал Институт территориального планирования «Урбаника» из Санкт-Петербурга [7], который предложил «Рейтинг качества жилой среды» жилых комплексов, основанный на математическом и визуальном анализе 30 критериев, объединенных в 6 групп. А именно: расстояние от объекта до границы центра Санкт-Петербурга, до ближайшего городского подцентра, наличие культурно-исторических и рекреационных аттракторов, экологическая напряженность, социотип района, плотность застройки, качество средового окружения, пешеходная доступность

остановок общественного транспорта, учреждений образования и здравоохранения, коммерческих сервисов, планировка квартала, наличие парковок, организация дорожного и пешеходного движения, благоустройство квартала, артикуляция первых этажей, качество и стиль фасада, качество и разнообразие коммерческих и социальных функций в рамках первых этажей, качество, благоустройство и доступность придворовой территории, безопасность и организация открытых территорий, типология жилых домов, уровень самоорганизации жителей, обособленность домохозяйств [7]. При своих очевидных достоинствах методика имеет такие существенные недостатки, как:

- использование балльного метода, который не позволяет полностью учитывать различия в абсолютных значениях показателей, «огрубляя», таким образом, итоговый результат;

- спорное распределение весов по группам показателей;

- доминирование показателей архитектурно-планировочного компонента – в ущерб показателям обеспеченности объектами социальной инфраструктуры.

Длительное время монополистом–поставщиком методики для подобных оценок была московская компания «КБ Стрелка». В конце 2019 года Минстрой России обнародовал первый (по мнению чиновников Министерства) индекс качества городской среды для более чем 1110 населенных пунктов России [8]. В основу расчетов была взята методика, предложенная именно Конструкторским бюро «Стрелка» (Москва) [9]. Индекс качества городской среды – это агрегированный показатель, включающий 36 индикаторов и оценивающийся по десятибалльной шкале. Сумма значений индикаторов показывают уровень качества городской среды (максимум – 360 баллов). Показатель был утвержден на федеральном министерском уровне и рекомендован к использованию и уже используется.

По мнению авторов, вышеупомянутый индекс далек от совершенства. Если к перечню индикаторов серьезных претензий нет. Но балльная (от 0 до 10) методика оценки каждого индикатора

выглядит излишне простой. Показатели не нормируются, не взвешиваются, что недопустимо. А итоговое деление населенных пунктов лишь на две группы: с благоприятной городской средой и неблагоприятной – и вовсе не выдерживает критики. То есть, населенный пункт, набравший более 180 баллов, обладает благоприятной городской средой, а набравший 179 баллов – уже неблагоприятен для проживания. Кроме того, методика пригодна лишь для точечных объектов, но не для площадных [10].

Авторы данной работы предлагают использовать для подобных целей оригинальный агрегированный показатель – индекс комфортности городской среды (ИКГС) (с уже успешно апробированной в других исследованиях формой [11]), складывающийся из 35 частных показателей, объединенных в 7 разделов: географическое положение, уровень развития общественного транспорта, состояние окружающей среды, уровень развития социальной инфраструктуры (объединенных в 3 раздела), обустроенность придомового пространства.

Частные показатели комфортности городской среды, методика их расчета и источники информации представлены в таблице 1.

Таблица 1

Частные показатели комфортности городской среды

| 1. Показатель (географическое положение) | Методика расчета | Источник данных |
|---|--|------------------------|
| 1.1. Доступность транспортного общественного Центра по сети городского общественного транспорта, мин. (обратное значение $1/x$). | За основы были взяты изохроны 10, 20, 30, 40 и 40 и более минут. Расположение жилого комплекса между изохронами определялось путем замеров на карте. | Фондовые материалы |

| | | |
|---|---|--|
| <p>1.2. Доступность общественно-политического общегородского Центра по улично-дорожной сети, минут (обратное значение $1/x$).</p> | <p>От общественно-политического центра были построены километровые зоны доступности по улично-дорожной сети. Каждый объект (МКД) определялся в одну из зон.</p> | <p>https://maps.openrouteservice.org/</p> |
| <p>1.3. Пешеходная близость крупных хозяйственных объектов, как источников рабочих мест.</p> | <p>Полевые и картографические измерения. Да – 1 балл, нет – 0 баллов.</p> | <p>https://2gis.ru/izhevsk</p> |
| <p>1.4. Здание расположено в жилищном комплексе или одиночно.</p> | <p>Здание считалось расположенным в комплексе, если: 1. По информации застройщика предполагалось создание стилобатов. Стилобат – это двор между многоэтажными домами, который находится на возвышении второго этажа и расположен на бетонной плите, которая стоит на колоннах. 2. По проекту несколько зданий возводились вместе с объектами придворовой инфраструктуры. Да – 1 балл, нет – 0 баллов.</p> | <p>Официальные сайты застройщиков.</p> |
| <p>1.5. Средняя доступность объектов общереспубликанского и общегородского значения (железнодорожный вокзал, автовокзал, театры, Вузы, цирк, зоопарк), километров</p> | <p>От каждого из объектов (железнодорожный вокзал, автовокзал, цирк, зоопарк, театры (Государственный Русский драматический театр Удмуртии и Государственный национальный театр Удмуртской Республики), ВУЗы (УдГУ, ИГМА,</p> | <p>https://maps.openrouteservice.org/</p> |

| | | |
|---|--|--|
| (обратное значение 1/x). | ИжГСХА, ИжГТУ)) были построены километровые зоны доступности по улично-дорожной сети. Каждый объект (МКД) определялся в одну из зон. В расчет включался средний показатель. | |
| 2. Показатель (уровень развития общественного транспорта) | Методика расчета | Источник данных |
| 2.1. Количество маршрутов городского общественного транспорта (по 1 баллу за каждый вид). | Суммировались внутри-городские и пригородные маршруты всех видов городского общественного транспорта на остановочных пунктах, ближайших к оцениваемому жилому комплексу. | https://igis.ru/gortrans/bus/izh;https://wikiroutes.info/izhevsk http://www.maxikarta.ru/izhevsk/transport |
| 2.2. Доля прилегающего квартала в общегородском потенциале общественного транспорта (в %). | Были использованы расчеты, произведенные в ранних работах (см. Источник данных) | Фондовые материалы |
| 2.3. Пешеходная доступность остановок городского общественного транспорта, минут (обратное значение 1/x). | От каждого МКД были построены отрезки по прямой до ближайшей остановки. Средняя скорость пешехода до остановки – 76 м/мин. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright) |
| 2.4. Средняя загруженность главных отрезков улично-дорожной сети, % (обратное значение 1/x). | Полевые измерения и камеральные расчеты. Определялась загруженность периферийных и главных квартальных отрезков улично-дорожной сети, а также средний показатель загруженности. Транспортные | Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог. |

| | | |
|--|--|--|
| | потоки измерялись в приведенных к легковым автомобилям единицах. | |
| 2.5. Близость крупных (4 полосы и более) отрезков улично-дорожной сети. | Полевые и картографические измерения. Да – 1 балл, нет – 0 баллов. | https://2gis.ru/izhevsk |
| 3. Показатель (состояние окружающей среды) | Методика расчета | Источник данных |
| 3.1. Комплексный индекс загрязнения атмосферного воздуха (КИЗА) (5 – очень высокий; 4 – высокий; 3 – средний; 2 – низкий; 1 – очень низкий) (обратное значение 1/x). | Жилому комплексу присваивался балл при значении КИЗА: 5 – 0,2; 4 – 0,25; 3 – 0,33; 2 – 0,5; 1 – 1. | Малькова И.Л., Семакина А.В. [12] |
| 3.2. Пешеходная близость крупных хозяйственных объектов, как источников атмосферного, шумового и других видов загрязнения. | Полевые и картографические измерения. Да – 0 баллов, нет – 1 балл. | https://2gis.ru/izhevsk |
| 3.3. Близость крупных (4 полосы и более) отрезков улично-дорожной сети. | Полевые и картографические измерения. Да – 0 баллов, нет – 1 балл. | https://2gis.ru/izhevsk |
| 3.4. Расстояние до ближайших «зеленых» зон, км (обратное значение 1/x). | По данным спутниковых снимков были выделены наиболее крупные лесные массивы на территории города. От каждого МКД были построены отрезки по прямой до ближайшей «зеленой» зоны. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), Яндекс. Карты |

| 4. Показатель (уровень развития социальной инфра- структуры) | Методика расчета | Источник данных |
|--|---|---|
| 4.1. Пешеходная доступность школ, минут (обратное значение $1/x$). | От каждого МКД были построены отрезки по прямой до ближайшей школы. Средняя скорость пешехода до школы – 80 м/мин. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk |
| 4.2. Пешеходная доступность дошкольных образовательных учреждений, центров раннего развития детей, минут (обратное значение $1/x$). | От каждого МКД были построены отрезки по прямой до 3 ближайших детских садов. В расчет включался средний показатель. Средняя скорость пешехода до остановки – 68 м/мин. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk |
| 4.3. Пешеходно-транспортная доступность районной поликлиники для взрослых в минутах (обратное значение $1/x$). | От каждого МКД были построены отрезки по прямой до ближайшей взрослой поликлиники. Средняя скорость пешехода до поликлиники – 80 м/мин. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk , https://igis.ru/ |
| 4.4. Пешеходно-транспортная доступность детской районной поликлиники в минутах (обратное значение $1/x$). | От каждого МКД были построены маршруты до ближайшей взрослой поликлиники по наикратчайшему временному пути, учитывая передвижения пешком и на маршрутном транспорте. | https://2gis.ru/izhevsk , https://igis.ru/ |

| | | |
|--|--|---|
| | Средняя скорость пешехода – 80 м/мин. Время передвижения на маршрутном транспорте – по данным igis.ru. | |
| 4.5. Количество аптек в радиусе 10-минутной пешеходной доступности, единиц. | Для каждого МКД была построена буферная зона радиусом 850 метров (10 минутная доступность). Подсчитывалось количество аптек, попадающих в буферную зону. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk |
| 5. Показатель (уровень развития социальной инфраструктуры) | Методика расчета | Источник данных |
| 5.1. Количество супермаркетов в радиусе 10-минутной пешеходной доступности, единиц. | Для расчета использовались супермаркеты формата «у дома» наиболее популярных сетей: «Магнит», «Пятерочка», «Ижтрейдинг», «Spar». Для каждого МКД была построена буферная зона радиусом 850 м (10 минутная доступность). Подсчитывалось количество супермаркетов, попадающих в буферную зону. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk |
| 5.2. Доступность (близость) гипермаркетов, крупных торговых и торгово-развлекательных центров, минут (обратное значение $1/x$). | От каждого МКД были построены отрезки по прямой до ближайшей крупной торговой точки (гипермаркет, ТЦ, ТРЦ). Средняя скорость пешехода – 76 м/мин. | Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk |

| | | |
|--|---|--|
| <p>5.3. Доступность (близость) рынков, минут (обратное значение 1/х).</p> | <p>От каждого МКД были построены отрезки по прямой до ближайшего рынка (выборка по данным сайта https://2gis.ru/izhevsk) Средняя скорость пешехода – 76 м/мин.</p> | <p>Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), https://2gis.ru/izhevsk</p> |
| <p>5.4. Количество предприятий общественного питания в радиусе 10-минутной пешеходной доступности, единиц.</p> | <p>Для каждого МКД была построена буферная зона радиусом 850 метров (10 минутная доступность). Подсчитывалось количество объектов общественного питания (выборка по данным сайта Яндекс.Карты), попадающих в буферную зону.</p> | <p>Набор данных OSM (https://www.openstreetmap.org/copyright), Яндекс.Карты</p> |
| <p>5.5. Количество видов предприятий бытового обслуживания в радиусе 10-минутной пешеходной доступности, единиц.</p> | <p>Учитывались химчистки; мастерские по: ремонту обуви, изготовлению ключей, ремонту бытовой техники, ремонту сотовых телефонов; салоны фотографий на документы; почтовые отделения. За каждый из видов предприятий или учреждений обслуживания населения жилому комплексу присваивался 1 балл.</p> | <p>https://2gis.ru/izhevsk Яндекс.Карты</p> |
| <p>6. Показатель (уровень развития социальной инфраструктуры)</p> | <p>Методика расчета</p> | <p>Источник данных</p> |
| <p>6.1. Доступность парков культуры и отдыха общегородского значения, километров</p> | <p>От каждого МКД были построены маршруты до ближайшего парка культуры</p> | <p>https://2gis.ru/izhevsk</p> |

| | | |
|---|---|---|
| (обратное значение 1/х). | и отдыха по кратчайшему временному пути. Средняя скорость пешехода – 80м/мин. | |
| 6.2. Доступность кинотеатров, километров (обратное значение 1/х). | От каждого МКД были построены маршруты до ближайшего кинотеатра по кратчайшему временному пути. Средняя скорость пешехода – 80 м/мин. | https://2gis.ru/izhevsk |
| 6.3. Пешеходная доступность стадионов, минут (обратное значение 1/х). | От каждого МКД были построены маршруты до ближайшего стадиона по наикратчайшему временному пути. Средняя скорость пешехода – 80 м/мин. | https://2gis.ru/izhevsk |
| 6.4. Пешеходная доступность плавательных бассейнов, фитнес-центров, тренажерных залов | От каждого МКД были построены маршруты до ближайшего спортивного центра по наикратчайшему временному пути. Средняя скорость пешехода – м/мин. | https://2gis.ru/izhevsk |
| 6.5. Доступность библиотек, километров (обратное значение 1/х). | От каждого МКД были построены маршруты до ближайшей библиотеки по наикратчайшему временному пути. Средняя скорость пешехода – 80 м/мин. | https://2gis.ru/izhevsk |

| 7. Показатель (обустроенность придомового пространства) | Методика расчета | Источник данных |
|--|---|---|
| 7.1. Благоустроенный внутренний двор с ландшафтным дизайном. | Полевые наблюдения. Да – 1 балл, нет – 0 баллов. | Полевые наблюдения Официальные сайты застройщиков. |
| 7.2. Наличие детской площадки. | Полевые наблюдения. Да – 1 балл, нет – 0 баллов. | Полевые наблюдения Официальные сайты застройщиков |
| 7.3. Парковка автомобилей. | При наличии подземного гаража жилой комплекс получал 3 балла; при наличии организованной парковки около дома – 2 балла; при наличии неорганизованной парковки около дома – 1 балл; при отсутствии парковки в любом виде – 0 баллов. | Полевые наблюдения Официальные сайты застройщиков |
| 7.4. Система безопасности. | При отгороженности дворовой территории и наличии домофона жилой комплекс получают 2 балла; при наличии только домофона – 1 балл; при их отсутствии – 0 баллов. | Полевые наблюдения Официальные сайты застройщиков |
| 7.5. Контрастность архитектурных ландшафтов. | Полевые наблюдения. Да, контрастны – 0 баллов, нет, не контрастны – 1 балл. | Полевые наблюдения Официальные сайты застройщиков |

В качестве методического результата проведенного исследования можно рассматривать доказанную возможность применения интегральных агрегированных показателей (того же индекса комфортности городской среды – ИКГС) для оценки сложных многокомпонентных явлений. Формула расчета ИКГС имеет следующий вид:

$$\text{ИКГС}_i = \sum_{j=1}^m k_j b_{ij}^n,$$

где: ИКГС_i – индекс комфортности городской среды i-го микрорайона, жилого комплекса или дома; b_{ij}^n – нормированное значение j-го показателя качества городской среды i-го микрорайона, жилого комплекса или дома; k_j – весовой коэффициент j-го показателя комфортности городской среды; $k_j = \frac{I_j}{I_{\max}}$, где I_j – информативность j-го показателя, определяемая суммированием всех коэффициентов корреляции j-го показателя с другими показателями; I_{\max} – максимальное значение информативности среди всех используемых показателей.

Чем больше абсолютное значение ИКГС, тем в более комфортных условиях располагается микрорайон, жилой комплекс или дом.

Разработанный показатель был использован для оценки комфортности городской среды у новостроек Ижевска.

Комфортность городской среды становится все более монетизированным элементом общей стоимости приобретаемого жилья. Грамотное использование информации о нем облегчает застройщику процедуру предложения и продажи конкретной квартиры. Комфортность городской среды – многокомпонентное по своему составу явление и должна измеряться с помощью интегральных показателей.

Проведенные авторами расчеты показали эффективность предложенного ими индекса комфортности городской среды, а также

возможность его использования для комплексной оценки уровня развития социальной инфраструктуры.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сидоров В.П. Комфортность и контрастность трансграничных урбанизированных пространств // Актуальные проблемы наук о Земле: исследования трансграничных регионов: сб. материалов IV Междунар. науч.-практ. конф., приуроч. к 1000-летию г. Бреста, 12–14 сент. 2019 г. – Брест: БрГУ, 2019. Ч. 1. – С. 283 – 286.
2. Послание Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию 1 марта 2018 г. // Россия сегодня. Сайт РИА Новости. – URL: // <https://ria.ru/politics/20180301/1515501294.html>. (дата обращения: 16.04. 2018).
3. Сидоров В.П. Государственное регулирование городской среды региональное развитие: проблемы и перспективы: материалы VII Всероссийской научно-практической заочная конференция с международным участием. – Нефтекамск: НФ БашГУ, 2018. – С. 22–26.
4. Методические рекомендации по подготовке государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ формирования современной городской среды в рамках реализации приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» на 2018–2022 годы, утвержденные приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства от 6 апреля 2017 года № 691/пр.
5. Муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории муниципального образования «Город Ижевск» на 2018–2022 гг.», утвержденная постановлением Администрации г. Ижевска от 29.09.2017 г. № 428.
6. Сидоров В.П. Проблема оценки комфортности городского пространства // Сибирский город в фокусе гуманитарных исследований: к 400-летию. Сборник статей Всероссийской

- научно-практической конференции с международным участием, г. Новокузнецк, 25–26 октября 2018 г. – Новокузнецк : НФИ КемГУ; «Арт-экспресс», 2018. – С.339–342.
7. Рейтинг качества жилой среды: подробное описание методологии. // Урбаника. – URL: <http://urbanica.spb.ru/research/ratings/rejting-kachestva-zhiloj-sredy-podrobnoe-opisanie-metodologii/> (дата обращения: 25.02.2020).
 8. Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ. Индекс качества городской среды. – URL: <https://индекс-городов.рф/#/> (дата обращения: 20.01.2020).
 9. КБ Стрелка. Проект «Индекс качества городской среды». – URL: <https://strelka-kb.com/>(дата обращения: 20.01.2020).
 10. Сидоров В.П. Качество и комфортность селитебной территории // Актуальные вопросы и инновационные технологии в развитии географических наук». Сборник трудов Всероссийской научной конференции (Ростов-на-Дону, 31 января – 01 февраля 2020 г.). – Ростов-на-Дону; Таганрог: Издательство Южного федерального университета, 2020. – С. 355–357.
 11. Кудрявцев А.Ф., Сидоров В.П., Скобелева О.А. Оценка рекреационного потенциала региона (на примере Удмуртской Республики) // Материалы II Международной научно-практической конференции «Туризм и региональное развитие». – Смоленск: СГУ, 2002. – С. 270–273.
 12. Малькова И.Л., Семакина А.В. Социально-гигиенический мониторинг состояния атмосферного воздуха г. Ижевска: монография. – Ижевск: Издательский центр «Удмуртский университет», 2018. – 122 с.

Глава 4.2. Оценка качества жизни как один из подходов к изучению инфраструктуры

Качество жизни населения – ключевой результат работы социальной инфраструктуры. Соответственно, методы оценки качества жизни вполне пригодны для оценки инфраструктуры отдельных территорий страны.

С позиции необходимости реализации решения задач в сфере управления развитием территорий, определенных законодательством РФ и ее субъектов, закрепленных в соответствующих федеральных и региональных программах развития, для органов исполнительной власти федерального, регионального или муниципального уровня, функция управления развитием подведомственной территорий опирается на возможности применения широкого спектра технологий и инструментов. Их применение позволяет решать вопросы территориального развития. И, как указано в ФЗ № 131 «Об общих принципах ...», по крайней мере, для уровня муниципалитетов, эти технологии и инструменты принятия решений, а главное, результаты их реализации, особенно касающихся показателей удовлетворенности, комфортности и качества жизни населения, должны непосредственно соотноситься с интересами населения рассматриваемой территории и на них основываться [1]. Следовательно, именно эти интересы и потребности должны быть изучены, проанализированы и положены в основу принятия решений по развитию территории.

Согласно кибернетическому подходу к управлению, непосредственно само понятие развития понимается как целенаправленный и управляемый процесс принятия решений по введению изменений, направленных на достижение качественно нового состояния объекта управления [2]. Под качественно новым состоянием объекта понимается приобретение последним новых социальных, экономических, технологических, функциональных, эстетических, экологических и прочих качеств и/или характеристик.

Применительно к управлению развитием территории, развитие следует понимать, как сохранение и усиление уже имеющихся положительных характеристик качества, комфортности и удобства проживания населения на этой территории, но и как поступательное движение по созданию и построению новых. В большинстве своем для этого требуется и достаточно глубокая структурная и инфраструктурная перестройка управляемой территории на основе определения базовых таргетируемых приоритетов и критерием развития. Носителем представлений и заказчиком этих изменений является непосредственно население рассматриваемой территории, а реализатором – органы исполнительной власти соответствующего уровня, законодательно наделенные для этого необходимыми полномочиями.

Любое развитие, как управляемое извне воздействие, предполагает определенную целевую направленность, положительную или отрицательную, определяемые как прогресс или регресс. С точки зрения управления развитием территории, целевой функцией является повышение комфортности, удобства и качества жизни населения управляемой территории. В данном случае, речь идет о векторной функции одной или нескольких переменных, диапазон которых представляет собой набор векторов, определенных начальными (стартовыми, или изначально измеренными на текущий момент времени) параметрами и заданными (желательно, положительными) направлениями их изменениями. Эти векторы и есть набор показателей комфортности, качества и удобства проживания жителей определенной территории. Сумма рассматриваемых векторов есть интегральный показатель достижения оптимума цели управления социально-экономическим развитием территорий, а именно, улучшение комфортности, качества и удобства жизни населения управляемой территории [3].

В современной научной литературе определение категории «качество жизни населения» формулируется как совокупность показателей, характеризующих уровень удовлетворения потребностей

жителей страны, региона, города количеством и качеством предоставляемых товаров и услуг на территории конкретного населённого пункта [4]. Оно, по мнению авторов определения, может быть определено размером прибыли, определяющей уровень удовлетворения потребностей населения территории, а значит, уровень социально-экономического развития территории.

На наш взгляд, данное положение представляется некорректным, поскольку, понятие прибыль следует относить более к предпрятиям бизнеса, нежели непосредственно к населению территории. И это лишь одна из составляющих показателей удобства и комфортности проживания человека на рассматриваемой территории.

Качественные показатели уровня жизни населения, как принято считать в современных исследованиях, напрямую влияют на количественные показатели. Пример: предполагается, что повышение качества жизни влияет на численность жителей, и, наоборот – количество населения влияет на качество жизни в городе. Иначе говоря, чем лучше условия жизни, тем выше рождаемость. Однако, современная реальность говорит совсем о других тенденциях и совершенно другой динамике развития ситуации. В самых благополучных и развитых, с точки зрения качества жизни странах, ситуация наблюдается диаметрально противоположная. Динамика рождаемости в той же Африке в несколько раз превышает аналогичные в Европе или США. В противовес могут быть названы страны Африки Юго-Восточной Азии и Средней Азии, где так называемые общепризнанные показатели качества, комфортности и удобства жизни сильно отличаются и даже отстают от общепринятых в так называемом, цивилизованном мире.

Однако все зависит от наличия шалы измерения этих показателей, методов и инструментов их оценки (измерения).

Следует отметить, что всемерное внедрение государством технологии проектного управления вполне может привести к улучшению ситуации в технологиях формирования именно количественных оценок, в том числе и комплексных оценок качества жизни.

Поскольку сама идея или базовый принцип проектного управления заключаются изначально в количественной оценке ситуации, предшествующей и/или способствующей формированию проекта, и количественной оценке происходящих в проекте процессов, его мониторинге и получения результатов, сформулированных, опять же, именно в количественно-цифровых показателях.

Полноценное определение критериев развития территории и количественно измеряемых показателей даст возможность комплексно оценить потенциальные возможности стратегии развития данной территорией, оптимально подобрать наиболее перспективные направления для принятия решений с последующей их реализацией в деятельности органов исполнительной власти. Все, соответственно, нацелено на решении задачи обеспечения повышения комфортности, качества и уровня жизни населения управляемой территорией. Качество жизни населения – это интегральный показатель социально-экономического развития территории, отражающий степень удовлетворения потребностей населения в товарах и услугах. В коечном итоге, под качеством жизни населения следует понимать совокупность показателей, характеризующих возможность потребления предоставляемых на управляемой территории услуг, подкрепленных соответствующим уровнем доходов населения, что, в свою очередь, и определяет степень удовлетворенности различных потребностей населения территории в количестве и качестве предоставляемых товаров и услуг.

А понятие комфортности проживания на территории понимать, как степень развитости инфраструктуры территории, как в целом, так и по ее функциональным подсистемам – транспортной, экологической, социальной и т.д.

Среди большого числа подходов к оценке качества жизни можно выделить три основных. Первый базируется на предположении о невозможности достижения высокого качества жизни без достаточного уровня благополучия, складывающегося из трех составляющих элементов: уровень материального благополучия; качество медицинского обслуживания; доступность хорошего образования

[5]. Каждая из трех составляющих, в свою очередь, раскрывается через систему своих специализированных обобщенных показателей.

Второй подход к оценке качества жизни основывается на анализе факторов, определенных непосредственно самим населением: качество жилищного и работа жилищно-коммунальных служб; уровень благоустройства; состояние дорожного хозяйства [5]. Точно также, каждая из трех составляющих раскрывается через систему показателей уровня ниже.

Третий подход к определению качества жизни основан на показателях миграции. Анализ фактических миграционных потоков и/или даже просто намерение жителей покинуть текущее место проживания и сменить его на более благополучную территорию (предполагается, полученные по данным опроса населения), могут служить показателем качества жизни [5].

Определенно, при обсуждении вопроса определения и измерения качества жизни на территории отдельно стоит привести опыт привести Нью-Йорка, где непосредственная оценка качества жизни проводится на базе рейтинга консалтинговой компании «Мерсер». Нью-Йорк принят за базово оптимальную среду проживания, качество жизни в нем приравнено к 100 баллам. С качеством жизни в городе работают целенаправленно по нескольким направлениям. На сайте мэрии Нью-Йорка есть раздел для жителей, в котором функционирует специальный раздел «Качество жизни». В городе также реализуется независимая инициатива по оценке качества жизни в разных районах города. Эта инициатива продвигается журналом «Недвижимость Нью-Йорка». Качество жизни оценивается по следующим показателям: 1. Доступность жилья 2. Транспортная доступность 3. Магазины 4. Безопасность 5. Рестораны 6. Школы 7. Разнообразие 8. Креативность 9. Качество жилья 10. Зеленые пространства 11. Окружающая среда 12. Бары и ночная жизнь [6].

Поскольку, как говорилось выше, задача органов исполнительной власти любого уровня заключается в создании и развитии максимально качественной среды проживания населения, то начальной точкой в технологии принятия решений по претворению

в жизнь различных планов и программ развития, является начальная оценка того самого удобства, качества и комфортности проживания.

Рассмотренные выше подходы показывают несколько различающиеся идеи формирования начальных данных, но схожи все в одном. Они все оперируют показателями достаточно высокого уровня обобщенности, в качестве исходных для принятия решений (производно-аналитическими) и не учитывают факторов территориальной распределенности и/или концентрированности (привязок) показателей. Отдельно следует выделить подход г. Нью-Йорка. Поскольку он ближе всех в определении стартовых для принятия к показателям самого низового уровня, то есть к мнению населения, которое, по логике вещей, является и заказчиком формирования комфортной среды для своего проживания, а с другой стороны, потребителем результатов деятельности территориальных органов власти. И именно население территории может дать самую объективную оценку полученным результатам деятельности власти. Это и есть показатели оценки сложившейся ситуации самого низкого уровня.

Выбор эффективного подхода к управлению зависит от теоретического и практического признания преимуществ известных в мировой практике моделей управления территориальным развитием. Без их, пусть и краткого анализа, невозможно предложение какого-либо альтернативного метода решения рассматриваемых задач. Среди современных моделей управления развитием территорий существует достаточное многообразие подходов, среди которых: муниципальный подход, в котором под управлением муниципальным хозяйством понимается деятельность муниципалитета по осуществлению, в смысле, «по уполномочию», населения и «с разрешения» правительства с целью удовлетворения коллективных потребностей через распоряжение хозяйственными средствами. Следует отметить, что это достаточно широко распространенная в современной российской экономической литературе постановка задачи деятельности органов МСУ по управлению вверенной территорией. Однако данный подход сопряжен с рядом ограничений

в деятельности органов МСУ, и в первую очередь, бюджетных. Полномочий огромное количество, а бюджетные источники и их объемы крайне ограничены.

Инженерная модель или подход отличается еще большей узостью и трактует задачи управления развитием территории (муниципалитета) как совершенствование инженерной инфраструктуры, а само развитие рассматривает только как задачу технического совершенствования инфраструктуры территории [7]. Однако плюсом данной модели является принятие необходимости оперирования показателями развитости именно инфраструктуры в качестве базовых для определения понятия комфортности и качества жизни населения.

Градоведческий подход по своей сути сходен с муниципальным [8]. В частности, предмет исследования в обоих случаях – совокупность предприятий и учреждений, размещенных на данной территории, что, по мнению автора, является определенным шагом вперед в плане понимания источников «благ» для жителей управляемой территории [4].

Системный подход рассматривает территорию, заселенную людьми, как сложную систему, состоящую из элементов и подсистем, объединенных между собой различными взаимосвязями [9]. Территорию нельзя изучать иначе как по подсистемам, где каждая из них обладает относительной самостоятельностью, внутренней структурой и прочее. По мнению автора, это определенно положительный момент в формировании модели управления развитием территории, приводящий к пониманию определенной иерархичности и, с другой стороны, функциональной взаимосвязи именно между функциональными подсистемами. Однако есть недостаток данной модели, за который его критикуют, это излишняя механистичность.

В чем-то схожий подход к построению и определению функциональных подсистем территории предлагает Л.А. Зеленов. В системе города, по его мнению, выделяются три основные подсистемы, взаимодействие которых определяет его комфортность и удобство

проживания в нем: демографическая подсистема, то есть население с его функциями и отношениями; техническая подсистема как вся инфраструктура города; экологическая подсистема, естественная среда, включенную в систему города [10]. В конечном итоге подобные представления привели к формированию современной модели управления устойчивым развитием территории под названием «Умный город». Согласно определению Международного Союза Электросвязи ООН: «Умный устойчивый город», это инновационный город, который использует инженерно-коммуникационные технологии для повышения уровня жизни, эффективности деятельности, услуг в городах, а также конкурентоспособности при параллельном обеспечении удовлетворения потребностей настоящего и будущего поколений в отношении экономических, социальных, экологических и культурных аспектов [11].

С другой стороны, по определению К. Харрисона и Р. Холла, «умный город» означает город, в котором «объединяются инженерная инфраструктура, информационно-телекоммуникационная инфраструктура, социальная инфраструктура и инфраструктура для бизнеса, с целью использования коллективного интеллекта города» [12, 13].

Официальный сайт проекта Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации содержит следующее определение: «умный город» – это город, целью создания которого является улучшение качества жизни с помощью технологии городской коммуникации для повышения эффективности обслуживания и удовлетворения нужд горожан.

Можно привести еще одно определение отечественного исследователя концепции «умного города» А. Веселовой: «город, эффективно использующий временные и финансовые ресурсы всех жителей для обеспечения более комфортной, безопасной и экологичной жизни в рамках городской среды» [14].

В заключение приведенного обзора следует обратить внимание на некоторую схожесть рассмотренных моделей и подходов к управлению развитием территории, заключающейся в оперировании

достаточно укрупненными (обобщенными) показателями оценки текущего состояния ситуации, полученными в результате интегрирующих расчетов, за некоторым исключением инженерной модели и модели определения качества и комфортности жизни г. Нью-Йорк. Кроме того, показатели оценки ситуации для принятия решений в современных моделях не учитывают факторов их (показателей) территориальной распределенности (размытости) и/или концентрированности (привязок).

Представляется, что в основу формирования объективных оценок качества и комфортности жизни на рассматриваемой территории, как основы для принятия решений, в модель управления развитием должны закладываться показатели самого низкого уровня. Лучше всего, если это будут непосредственно количественные показатели комфортности и качества, формируемые непосредственно самим населением, как основным носителем представления об этой комфортности и качества жизни.

Для определения пути в управлении развитием территории, отличного от подходов, имеющих место в рассмотренных выше, требуется сделать некоторые пояснения. Ответ на вопрос, что является источником комфортности и качества проживания на управляемой территории однозначен. За исходный элемент анализа следует принять не некоторые обобщенные показатели уровня и качества жизни на территории, а понимание того, что формирование непосредственно комфортности определяется наличием соответствующей инфраструктуры этой территории. А точнее, плотностью и равномерностью расположения объектов инфраструктуры на данной территории, обладающих определенным набором (вектором) свойств, положительно или отрицательно влияющих на окружающую среду [3].

Принципиально объекты управляемой территории могут быть трех типов: природные (естественные) объекты; объекты урбанизации (искусственные); объекты целевой деятельности человека (социально-общественные, производственно-экономические, бытовые и т. п.).

При решении задач моделирования и управления развитием территории, в перечень объектов должны попасть те, которые в рамках поставленной цели, являются существенно значимыми и воздействуют своими свойствами на интегральные характеристики рассматриваемой территории. Такой перечень, в принципе, не ограничен, и определяется степенью подробности решения вопроса и его целями – анализу и моделированию сложившейся на территории ситуации перед принятием соответствующего управленческого решения по развитию данной территории.

Природные (естественные), искусственные (объекты урбанизации) и объекты целевой деятельности человека (социально-общественные, производственно-экономические, бытовые) могут в геодезической системе координат рассматриваться в одном любом из трех вариантов их представления: точечные объекты; линейчатые объекты; площадные объекты.

Какие-либо пояснения к указанным выше представлениям объектов в геодезической системе координат не требуется, так как эти варианты представления охватывают все возможные формальные (математические) случаи описания таких объектов. Точка – элементарное представление любого объекта, так как линия и площадь – множество точек. Площадь в свою очередь – множество линий. Это замечание (условие) позволяет исключительно гибко подходить к трактовке и анализу объектов, расположенных на управляемой территории и определяющих комфортность и качество жизни на ней.

Масштабность, детализация и непрерывность анализа территории на предмет ее обеспеченности объектами, определяющими комфортности и удобство, также тесно связаны с вариантами геометрического представления этих объектов (точка, линия, площадь).

В зависимости от масштабности и детализации (микро-, мезо-, и макроуровни), за объекты рассматриваемой территории можно принимать различные совокупности и подсистемы природных и искусственных объектов, а также объектов целевой деятельности

человека, взаимодействующих в рамках поставленной задачи моделирования управления качеством и комфортностью территории.

Например, на макроуровне крупный город может выступать в качестве исходного (элементарного) объекта, т. е. быть точкой на территории со всеми присущими ему интегральными характеристиками качества и комфортности. Эти свойства являются интегральными для города, как сложного объекта и, в тоже время, они исходные (элементарные) для моделирования состояния территории, в которой этот город представлен в качестве точечного объекта.

Поскольку источниками комфортности и качества проживания на управляемой территории, как было сказано выше, являются объекты, расположенные на этой территории, то можно считать, что объекты концентрируют в себе и распространяют эти свойства на окружающую среду. Для описания этого введем понятия – «изучение свойств» и «затухание влияния свойств» учитываемого объекта при моделировании характеристик управляемой территории. Естественно, с удалением от источника (объекта), «излучающего» свойства, интенсивность влияния этих свойств на окружающую среду будет уменьшаться или «затухать». Об интенсивности затухания того или иного свойства также можно говорить лишь в конкретной задаче оценки территории.

Свойства же объектов могут быть положительные и отрицательные, существенные или малозначительные (нейтральные). Все это зависит от постановки задачи и цели моделирования состояния управляемой территории, на которой расположен ряд объектов, «излучающих» некоторые свойства, свертка которых в интегральные показатели и определяет итоговые показатели качества и комфортности проживания на управляемой территории. Нейтральными следует считать те свойства, которые хотя и имеются у рассматриваемого объекта, однако при заданной цели моделирования и анализа обеспеченности территории могут не учитываться, так как не оказывают (или оказывают слишком малое) влияние на окружающую среду. Очевидно, что различные свойства объектов

не одинаковы по интенсивности «излучения» и имеют разную степень «затухания» влияния на окружающую среду по мере удаления от этого объекта.

Каждый из объектов управляемой территории является «носителем и излучателем» свойств. Одновременно с «излучением» каждый объект «поглощает» некоторые свойства, «излучаемые» другими объектами окружающей территории. А поскольку любой из рассматриваемых объектов территории «излучает» как положительные, так и отрицательные свойства, то «поглощение» тоже может быть двояким. Полезное – «потребление» или вынужденное – «нейтрализация» или «компенсационное поглощение».

«Затухание» влияния свойства на рассматриваемую территорию по мере удаления от рассматриваемого объекта также различно для различных свойств и объектов. Трамвайные остановки, например, одинаковы по достижимости, если наблюдатель (оценивающее лицо) находится ровно по середине между ними. В этой точке влияние этих остановок окажется одинаковым. При движении к одной из указанных остановок влияние ее свойств становится сильнее, а другой (от которой наблюдатель удаляется) – ослабевает. Такие же объекты, как магазины (объекты первой необходимости), имеют также ограниченную зону влияния при наличии близлежащих подобных торговых точек. Зоны влияния объекта можно отобразить, например, концентрическими окружностями с соответствующими значениями постоянных уровней влияния. Объекты уникального характера, единственные для рассматриваемой территории, единственного в поселении кинотеатра, например, оказывают свое влияние на значительно большие расстояния, чем объекты первой необходимости. И даже вплоть до «неубываемости» этого влияния в границах рассматриваемой территории, то есть, сохраняющее одинаковое значение по мере удаления от объекта – «источника излучения» этого свойства. Примеров тому найдется значительное количество.

Для формирования математической модели описания влияния свойств рассматриваемой территории, введем понятие «массы»

свойства объекта – это характеристика полного объема (полноты) этого свойства, присущего учитываемому объекту и выраженной (измеренной) в количественных единицах. Например, площадь торгового зала магазина, число рабочих мест на некотором производстве, плановая частота прохождения маршрута троллейбуса через конкретную остановку и т. д. С учетом введения оговоренных обозначений, можно говорить, что объективно существует некоторая непрерывная функция влияния объекта на любую точку рассматриваемой территории в геодезической системе координат, зависящая от расстояния удаления этой точки до объекта. Вид такой функции напоминает колокол с вершиной над местом (точкой) расположения объекта в геодезической системе координат. Функция непрерывна и убывает («затухает») по мере удаления от рассматриваемого объекта. При некоторой известной «массе» свойства рассматриваемого объекта и величине затухания влияния этого свойства на окружающую среду имеет место вполне определенное значение функции влияния в точке местонахождения объекта – максимальное значение этой функции. Существуют довольно распространенные зависимости, связывающие «массу» свойства, степень «затухания» его влияния и максимальную величину такого влияния. Именно такие зависимости и могут быть приняты за математические модели, описывающие свойства объектов.

В конечном итоге, над каждым «излучающим» свойством объекта существуют некоторые «поверхности излучения» учитываемых свойств, отражающие «интенсивность излучения» и «степень затухания влияния» этих свойств на окружающую среду. Любая поверхность произвольного свойства произвольного объекта, является непрерывной и, приведенная к безразмерному виду, может суммироваться (принцип суперпозиции) с другими, аналогично построенными поверхностями свойств прочих объектов, учитываемых при моделировании заданных характеристик управляемой территории. Такая суммарная поверхность совокупности свойств также является непрерывной для рассматриваемой территории. Любой выделенный конкретный участок или любой точечный объект

на моделируемой территории находятся теперь под некоторой построенной непрерывной поверхностью свойств рассматриваемой территории.

Иначе говоря, речь идет о непрерывной постановке задачи моделирования распределения показателей для оценки качества и комфортности жизни на управляемой территории. В итоге, любая рассматриваемая и целенаправленно управляемая территория обладает некоторой поверхностью свойств, причем для каждой из возможных целей моделирования – своей, положительной и/или отрицательной, но главное, цифровой и непрерывной. То есть, дающей ответ на вопрос, какое количественно выраженное значение элементарного и/или комплексного (интегрального) показателя комфортности и качества проживания наблюдается в любой произвольно взятой точке местоположения на данной территории. Распределение этих значений по территории и есть модель ее обеспеченности требуемыми характеристиками, которые должны закладываться в основу принятия решений по управлению. Это, по мнению автора, формирует новый подход к моделированию управления развитием территории. Данный подход можно характеризовать как «объектно-функциональный» – иначе говоря, это предварительное исследование непрерывной поверхности (функции) свойств территории, позволяющее учитывать, как затратные, так и рентные отношения объектов и субъектов, функционирующих и/или проектируемых на этой территории при решении задач управления развитием территории.

Преимущество и ключевая задача моделирования – это исключение из практики управления натурального эксперимента. Анализ конкретной ситуации, итерационно проведенный на модели, позволит сократить и даже избежать временных и финансовых затрат на реализацию решений, принимаемых по технологии оптимизационных методов натурального экспериментирования по типу нащупывания или методу проб и ошибок, а потом еще и затрат на компенсацию последствий неправильно принятого решения.

Круговой закон Гаусса самая удобная форма для практического описания j -х свойств i -х объектов для моделирования комфортности и качества проживания для управляемых территорий. Так как функция $f(X, Y)$ есть плотность двумерной случайной величины (X, Y) , то и функцию (функции) j -х свойств i -х объектов можно также назвать «плотностью» этих свойств. Вполне очевидно, что такое название полностью соответствует физическому содержанию функции $f_{ij}(X, Y)$ относительно рассматриваемых j -х свойств i -х объектов.

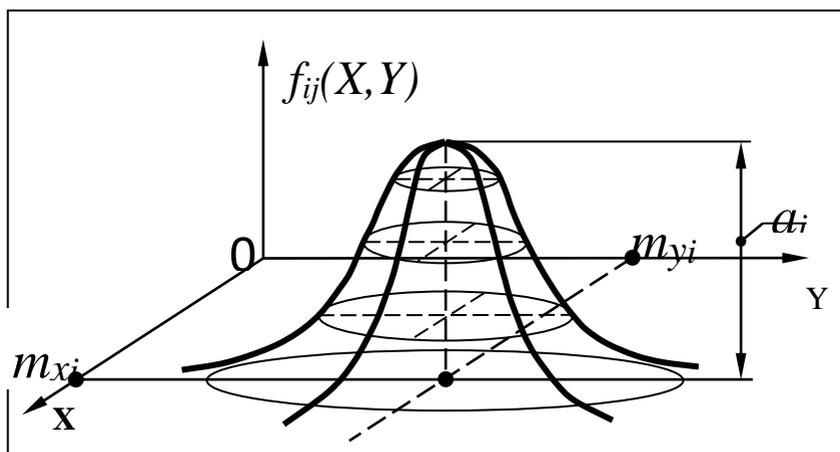


Рис. 1. Геометрическая интерпретация кругового закона Гаусса

Таким образом, осуществлена непрерывная постановка задачи формирования математической модели качества и удобства проживания для целей перспективного территориального планирования и решения задач управления развитием территории. Модель работает с непрерывными функциями плотности свойств управляемой территории. Носителями и источниками свойств являются объекты инфраструктуры управляемой территории, формирующие уровень комфортности и удобства проживания жителей этой территории.

Эмпирический субъективизм перенесен на уровень оценки двух параметров: степени важности влияния объекта или его свойства относительно поставленной цели обследования (коэффициенты веса) и степени «затухания» влияния свойства по мере удаления от источника (объекта).

Предлагаемый объектно-функциональный подход к управлению развитием территории дает возможность построения поверхностей «предложения» и «потребления» свойств объектов территории и позволяет формировать поверхности баланса «спроса-предложения» нескольких суперпозициях: поверхности «излучения» свойств объектов, которые в свою очередь подразделяются на «излучение» положительных и отрицательных свойств и поверхности «поглощения» свойств объектов, которые подразделяются на «потребление» положительных свойств других объектов и «нейтрализацию» (компенсационное поглощение) отрицательных свойств других объектов.

Управление территориальным планированием и устойчивым развитием территории в предлагаемом подходе заключается в попытке совместить попарно поверхности «излучения» положительных свойств с поверхностью «потребления» этих свойств. Равно как совмещение поверхности «излучения» отрицательных свойств с поверхностью «нейтрализации» этих свойств. Решение задачи совмещения указанных выше поверхностей обеспечивается за счет изменения местоположения объектов (ликвидация существующих и/или ввод новых) и/или изменением их свойств (количественное, качественное).

Задача управления устойчивым развитием территориального образования (муниципалитета, агломерации, региона) на основе показателей качества и комфортности уровня жизни есть фактически текущее проектирование развития урбанизированной среды рассматриваемой территории, осуществляемое при определенных ограничениях (организационных, финансовых, технологических, естественных и прочих).

При этом существуют все возможности анализа оптимальности территориального распределения рассматриваемых объектов, исходя из функционального назначения и общей цели повышения эффективности процесса развития социально-экономической системы территории. Иначе говоря, имеется реальная возможность моделирования процесса перспективного территориального планирования и при решении задач управления развитием территории в целях повышения качества у комфортности жизни населения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 6 октября 2003г. №131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в РФ» (с изм. и дол., вступ. в силу с 10.08.2017)) // Собрание законодательства РФ. № 40. ст. 3822.
2. Винер Н. Кибернетика и общество / Перевод с англ. Королева К. – М. Изд-во: «АСТ», 2019. – 228 с.
3. Девятов А.Н., Лялин В.Е., Павлов К.В. Система оценки социально-экономического зонирования территориальных образований: Учебное пособие. – Мурманск–Ижевск: Изд-во «Кольского» НЦ РАН, 2004. – 120 с.
4. Ергунова, О.Т. Современные тенденции и проблемы развития территорий: учеб. пособие / О.Т. Ергунова; М-во образования и науки Рос. Федерации, Урал. федер. ун-т. – Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. – 168 с.
5. Власова А.А., Дворникова Е.В., Кошелева А.В. Современные теории социального благополучия: учебно-методическое пособие / А. А. Власова, Е. В. Дворникова, А. В. Кошелева. – Ярославль : ЯрГУ, 2017. – 48 с.
6. Mercer (США): рейтинг городов мира по стоимости жизни – 2021 / ИноСМИ. [Электронный ресурс]. – URL: <https://inosmi.ru/amp/20210625/249986326.html> (дата обращения: 04.05.2022).

7. Груздев В.М. Территориальное планирование. Теоретические аспекты и методология пространственной организации территории [Текст]: учеб. пос. для вузов / В. М. Груздев. Нижегород. гос. архит.-строит. ун-т. – Н. Новгород : ННГАСУ, 2014. – 146 с.
8. Велихов Л.А. Основы городского хозяйства: Общее учение о городе, его упр., финансах и методах хоз-ва / Л. А. Велихов. – Москва: Наука, 1996. – 466 с.
9. Системный анализ и проблемы развития городов / Ю.С. Попков, М.В. Посохин, А.Э. Гутнов, Б.Л. Шмульян; Под ред. С. В. Емельянова. – М. : Наука, 1983. – 512 с.
10. Зеленов Л.А. Социология города: учебное пособие для студентов вузов / Л.А. Зеленов. – Москва: ВЛАДОС, 2000. – 181 с.
11. Проект Умный город // Официальный сайт проекта «Умный город» в России. [Электронный ресурс]. – URL: <https://russiasmartcity.ru/about> (дата обращения: 04.05.2022).
12. Hall P. Creative cities and economic development // *Urban Studies*. 2000. Vol. 37(4). P. 639–649. – URL: <https://doi.org/10.1080/00420980050003946>.
13. Harrison C., Eckman B., Hamilton R., Hartswick P., Kalagnanam J., Paraszczak J., Williams P. Foundations for Smarter Cities // *IBM Journal of Research and Development*. 2010. Vol. 54(4). – URL: <https://doi.org/10.1147/JRD.2010.2048257>.
14. Веселова А.О., Хацкелевич А.Н., Ежова Л.С. Перспективы создания «умных городов» в России: систематизация проблем и направлений их решения // *Вестник ПГУ. Серия: Экономика*. – 2018. – № 1. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-sozdaniya-umnyh-gorodov-v-rossii-sistematizatsiya-problem-i-napravleniy-ih-resheniya> (дата обращения: 04.05.2022).

ЧАСТЬ II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Раздел 5. Инфраструктура, цифровизация экономики и устойчивое развитие

Глава 5.1. Критерии выбора и приоритеты стратегии инновационного устойчивого развития.

Экономическое развитие и экономический рост: основные ориентиры в цифровой экономике

Концепция устойчивого развития появилась в период наиболее бурного экономического роста в развитых странах, в период расцвета индустриального общества – «общества потребления». В это же время появились два технических феномена, явившихся, по сути дела, новой промышленной революцией и послужившей основой для перехода к новому типу цивилизации – информационному обществу. Этими феноменами явились персональный компьютер и компьютерные сети. Данный инновационный прорыв явился материальной основой реализации устойчивого развития.

Для понимания взаимосвязи понятий «экономический рост» и «развитие», а также их отличий, следует подчеркнуть следующее. Экономический рост в традиционном понимании сводится к увеличению количественных показателей, в том числе, ВВП на душу населения, что достигается, прежде всего, за счет все возрастающего потребления энергии, источниками которой являются невозобновляемые природные ресурсы нефть и газ. С такой точки зрения рост имеет естественные ограничения и не может быть одинаков по темпам и уровню для всех стран. Процесс развития, как антипод экономического роста, предполагает повышение качества жизни, которое возможно в условиях ресурсосберегающих технологий, разумного потребления продуктов питания и ограничения чрезмерных материальных потребностей, замена их духовными ценностями.

Теория экономического развития получила особенное развитие в связи с изменением климата и необходимостью защиты окружающей среды. М.А. Индустриев считает, что «Как и на индустриальной стадии экономического развития, в современной экономике продолжают быть задействованы базисные факторы производства (труд, земля, капитал), а также технологии и информация. Но при этом наблюдается их качественная трансформация и изменение взаимосвязей и взаимоотношений. ... Таким образом, современная парадигма экономического развития основана на структурных и связанных между собой изменениях определяющих его факторов» [1]. Критериями экономического развития, по мнению М.А. Индустриева, являются, во-первых, повышения уровня жизни и качества населения; во-вторых, экономический рост; в-третьих, формирование благоприятной институциональной среды. Мы считаем, что развитие «зеленой» экономики и требования устойчивого развития, добавляет также критерий сохранения окружающей среды, как природной, так и социальной. Под последней понимается благоприятная бизнес-атмосфера, физическое и нравственное здоровье общества.

Экономический рост характеризуется динамикой развития экономики за определенный период. Проблема экономического роста, повышения социального и духовного уровня жизни народов является одной из самых приоритетных общечеловеческих проблем 21 века. Независимо от достигнутого уровня социально-экономического развития, все страны мирового сообщества нуждаются и заинтересованы в осуществлении трансформационных процессов, направленных на стабильный экономический рост. И в первую очередь это касается огромной группы экономически отсталых стран и территорий.

Лауреат Нобелевской премии по экономике Роберт Солоу показал, что экономический рост зависит от технологического прогресса, а также взаимозаменяемых факторов производства – труда и капитала. В данном случае основные факторы производства – труд и капитал, являются субинститутами, а для технологического

прогресса предполагается трудосберегающая форма, т. е. осуществление его за счет роста эффективности труда. Таким образом, рост эффективности труда аналогичен по результатам росту числа работников.

Однако с изменением основных производительных сил в новых экономических условиях, определяемых нарастающими потоками информации и знаний, изменяются факторы экономического роста. Одним из основных источников экономического роста в современных условиях является структурно-инновационный потенциал. А. Спицын пишет, что «в условиях рыночной трансформации экономики наблюдаются факты переоценки значимости капитала как фактора производства. В развитых странах при финансировании инновационных проектов наличие или отсутствие стартового капитала не имеет особого значения. Возвратность средств и прибыльность проекта – главный критерий для его старта» [2, с. 38].

Изменения факторов экономического роста и его качества отмечают многочисленные зарубежные исследователи, в том числе, эксперты Мирового банка В.Томас и др. [3].

Главными принципами развития они считают:

- 1) использование всех имеющихся активов, в том числе, человеческого и природного капитала;
- 2) распределение получаемых доходов;
- 3) создание институциональных рамок для эффективного управления.

Данными принципами можно руководствоваться как в масштабах страны, так и отдельного региона.

К активам, имеющим значение для развития, относится физический (и тесно связанный с ним финансовый), человеческий (и тесно связанный с ним социальный) и природный (и тесно связанный с ним экологический) капитал. Инвестиции во все формы капитала ведут к стабильному экономическому росту и улучшению благосостояния. В современных условиях не столько физический, сколько социальный капитал и природные богатства, включая

окружающую среду, становятся важным фактором развития, влияют на уровень бедности.

В. Томас, М. Дайлами и А. Дарешвар рассматривают три типа роста:

1) неустойчивый рост, с различными темпами на отдельных участках и, хотя достигается быстрое увеличение показателей, в конце концов, наблюдается стагнация или близкая к ней ситуация;

2) экономический рост, достигаемый за счет истощения природных ресурсов, например, за счет снижения их цены; отставания по вложениям в человеческий капитал; субсидирования физического капитала, например, за счет освобождения от налогов, выдачи финансовых грантов для привлечения некоторых инвестиций и субсидий для кредитования инвестиций;

3) устойчивое развитие, в условиях которого происходит накопление всех видов капитала в условиях государственной поддержки всех видов образования, а также мероприятий, направленных на улучшение состояния здоровья населения и защиту природного капитала.

Это препятствует снижению поступлений в частный капитал (особенно физический), обеспечивает минимально необходимый и в дальнейшем более высокий уровень человеческого капитала, требуемого для внедрения технических инноваций и роста совокупной продуктивности факторов [3, с. 76].

Первый тип экономического роста часто реализуется в условиях халатного руководства и коррупции, что приводит к неэффективному размещению государственных средств.

Второй тип характеризуется движением вперед с периодическими остановками, она, по сравнению с первой моделью, является, безусловно, лучшей для увеличения благосостояния и борьбы с бедностью. Но рост согласно этой модели, может зависеть от государственной поддержки физического капитала, которую достаточно сложно обеспечивать.

Третий тип экономического роста лучше всего подходит для увеличения благосостояния и борьбы с бедностью, но для этого

основные факторы, такие как физический и финансовый капиталы, человеческий и социальный, а также природный и экологический, должны равномерно и пропорционально расти. Здесь играет важную роль распределение среди населения разновидностей капитала, особенно его человеческого потенциала.

Существуют и другие классификации моделей экономического развития: по уровню роста и по национальным приоритетам. При доминировании первого признака выделяют удерживание лидерских позиций (для этого достаточно иметь темпы роста в 1–2,5 %), догоняющее развитие (темп роста должен в 1,5 раза превышать темпы роста развитых стран) и опережающее развитие (темп роста должен в 2–3 раза превышать темпы роста развитых стран).

По национальным приоритетам выделяют следующие модели экономического роста:

1) американскую, предполагающую высокий уровень производительности труда, развитие новой социально-экономической системы, научно-технический и технологический прогресс, развитый кредитный рынок, крупный человеческий капитал;

2) японскую, определяющуюся факторами научно-технического прогресса, индустриализации, высокими национальными накоплениями, имитационной политики, высоким уровнем образования, традициями и культурой, политики кредитования и человеческим капиталом;

3) польскую, характерными признаками которой являются быстрое реформирование экономики, инвестиции, государственные предпочтения аграрному сектору, открытость экономики;

4) немецкую, определяющуюся либерализацией, развитием малого и среднего бизнеса, мощной социальной и приватизационной политикой, привлечением внутренних финансовых ресурсов через инвестиционные фонды предприятий и развитием человеческого капитала;

5) китайскую, в основе которой лежит централизованная система управления, образование, сельскохозяйственная реформа, экспортная ориентация производства и человеческий капитал.

Цели в области развития и связанные с ними задачи поставлены в Декларации тысячелетия, подписанной 189 странами, в том числе 147 главами государств и правительств, в сентябре 2000 года и в последующем соглашении между государствами-членами Всемирного саммита 2005 года (сайт <http://www.un.org.millennium/declaration/ares552e.htm>).

Для России путь к экономическому росту, позволяющему говорить о реальном инновационном развитии народного хозяйства, лежит через цифровые трансформации, новые бизнес-модели и повышение квалификации работников всех сфер социально-экономической системы. Не Чжихун в результате своего исследования экономического роста России в цифровой экономике выявил следующие тенденции. Во-первых, автоматизацию и оснащение средствами искусственного интеллекта производственных предприятий. Во-вторых, реализацию национальной стратегии кибербезопасности и рост отечественных разработок по программному обеспечению. В-третьих, недостаточное количество научных публикаций и патентов по цифровизации национального хозяйства. В-четвертых, несовершенство российского законодательства в данной области. В-пятых, недофинансирование разработок по искусственному интеллекту и средствам связи. В-шестых, неготовность персонала к инновациям [4, с. 206]. Следует заметить, что в условиях санкций и ухода компаний-разработчиков программного обеспечения, значительно оживилась разработка собственных программ и их внедрение.

Российские глобальные тенденции по влиянию цифровой экономики отмечает А.В. Кениг, рассматривая цифровую экономику как драйвер экономического роста, масштаб которой в развитых странах составляет 27,6 трлн. долларов США: «Цифровые решения способствуют экономической трансформации в развитых странах и выводят их на путь зеленого, устойчивого и инклюзивного роста» [5, с. 11]. Для России необходима новая модель экономического роста, основанная на структурной трансформации экономики и цифровизации всей структуры – системным преобразованиям,

касающихся и структуры, и ее функций. Цифровая индустриализация относится к созданию платформенной экономики, экономики совместного потребления.

Экономика совместного потребления является новой экономической моделью, позволяющей не только экономить ресурсы, используя, в том числе, цифровые технологии и Интернет, но и формировать новое мировоззрение, отличающееся от традиционных ценностей накопительства и неограниченного потребления: «Можно говорить о том, что сформировалась новая культура потребления – люди предпочитают не владеть товарами, а получить их во временное пользование» [6, с. 83]. Благодаря Интернет-технологиям, возможна быстрая координация действий пользователей, сравнение предлагаемых товаров и сервисов, цен и качества. Примерами являются каршеринг, совместное использование домов, офисных пространств, информационных продуктов. «Экономика совместного потребления – «это экономическая модель, основанная на совместном использовании недоиспользуемых активов от пространства до навыков, чтобы получить денежные или не денежные выгоды» [6, с. 86]. Появление и развитие данной модели стало возможным благодаря социальным сетям и специальным цифровым платформам.

За счет цифровых интернет-платформ происходит увеличение экономического потенциала, и, как следствие – экономический рост [7]. Согласно национальной Программы «Цифровая экономика Российской Федерации» к 2024 году должно быть завершено внедрение цифровых платформ практически во всех отраслях народного хозяйства, однако, из всех известных разработок пока реально функционирует только сайт госуслуг. Недостаточно также создано Центров обработки данных (ЦОД), необходимых для развития управления отраслями и территориями, технологии интернета вещей. В 2022 г. Россия заняла 42-е место в рейтинге цифровой конкурентоспособности в мире [8]. Лидерами цифровой экономики остаются США.

На экономический рост влияют интеллектуальные цифровые технологии, поскольку позволяют, во-первых, быстро принимать

решения, рассматривая различные их варианты, во-вторых, способны заменить многие виды информационной деятельности, являющиеся до последнего времени исключительной прерогативой человека, в-третьих, в сочетании с робототехникой, могут использоваться в сложных и вредных для человека производствах, снять демографическую проблему с точки зрения воспроизводства рабочей силы.

Помимо системы хозяйствования, искусственный интеллект широко используется в социальной сфере, в здравоохранении, образовании и культуре.

В дорожно-транспортной отрасли происходит цифровая трансформация в автомобилестроении и управлении дорожной инфраструктурой, реализуется проект «Умные дороги» [9]. Инфраструктура, обеспечивающая функционирование реального сектора экономики и имеющая своим подмножеством информационную инфраструктуру, обеспечивает экономический рост государства. Для дорожно-транспортной инфраструктуры цифровизация обеспечивает не только ускорение темпов строительства и экономию ресурсов, но и движение беспилотных автомобилей, которые, например, уже курсируют по трассе Москва – Санкт-Петербург (грузовики). Беспилотные автомобили обмениваются данными с системой искусственного интеллекта, корректирующей их движение и парковки. Камеры слежения за дорожным движением – это элементы технологии Интернета вещей, соединенных с центральным сервером и передающие данные для последующей обработки. Данные условно поделены на четыре группы и позволяют обеспечивать безопасность дорожного движения и окружающей среды, общественную безопасность и, в результате, повысить эффективность всей транспортной инфраструктуры, снизить число ДТП.

Цифровые технологии представляют собой вершину пирамиды, в основе которой находится новый предмет труда – информация, обладающая рядом уникальных качеств, в том числе, порождать сама себя – информация порождает новую информацию и трансформируется в новое знание. Знание – это следующий слой

пирамиды, за которым следуют инновации, в том числе, информационные. Наиболее технологическими являются цифровые инновации, в том числе, сквозные, используемые во всей социально-экономической системе, включая быт каждого человека. Цифровая экономика является одновременно и условием, и результатом экономического роста [10]. Для экономического роста, как подчеркивал Дж. М. Кейнс [11], необходим возрастающий спрос, особенно на инвестиции, а «В современных условиях стимулирование спроса зачастую включает как спрос на инновации, высокие технологии, так и на институты их регулирования и поддержки» [11, с. 69]. Институциональный фактор в инновационном развитии был нами подробно рассмотрен в [12]. Мы представили его в виде древовидной модели, в которую на верхнем уровне входят: малый и средний бизнес, интеллектуальная собственность (патенты, изобретения, технологии и научные тексты), законодательная база; финансовые институты (банки с венчурным капиталом и различные фонды: рынок (инновационных технологий и инновационных продуктов), а также неформальные институты, в которых в условиях цифровой экономики постоянно растет роль институтов Интернет (пользователей-индивидуумов, фирм и организаций). «К неформальным институтам относятся особенности менталитета и экономического мышления населения, доминирующие традиции консерватизма или принятия новшеств» [12, с. 399].

В современной экономике, когда производительными силами становятся информация и знания, все больше возрастает роль рынка как института. В институциональном смысле рынок представляют собой целый спектр социальных организаций и объединенных структур: фирм, домохозяйств и государства. Это не означает, что рынки перестают быть только феноменом обмена, более того, рынок включает экономический обмен предполагающий:

- 1) передачу прав собственности;
- 2) совместное понимание взаимной выгоды;
- 3) честные соглашения о пропорциях обмена.

Индивидуальный покупатель не является социально изолированной персоной, его поведение нельзя объяснить только его желаниями и потребностями. Во-первых, потребности всегда институционально опосредованы, во-вторых, имеются слишком сложные цепочки взаимосвязей товаров через технологические процессы и рыночных агентов, в которых сложно отследить взаимную выгоду для их индивидуальных покупателей, и, в-третьих, рынок является структурой намного более сложной, которую нельзя свести только к переговорам продавцов и покупателей. Институциональные обменные отношения возникают тогда, когда существует большое количество продавцов и покупателей. Это своего рода отношения по горизонтали между различными продавцами или различными покупателями, находящимися либо в состоянии конкуренции, либо в тайном сговоре. Последнее подтверждает тот факт, что рынок характеризуется в одинаковой степени и обменными процессами, и процессами соперничества [12].

Цифровая экономика находится в условиях постоянного изменения используемых технологий, их совершенствования, что обусловлено высокой конкуренцией на рынке программного обеспечения и необходимостью его разработки в отечественных компаниях в условиях санкций. Развитие бизнеса и социальной сферы в эпоху перманентных перемен требует создания инновационной среды, о чем пишут В.В. Макаров, Т.А. Блатова и П.В. Поветкин [13]. Они определяют инновационную среду следующим образом: «Инновационная среда – это среда, в которой происходит взаимодействие субъектов хозяйственной деятельности как друг с другом, так и с ресурсами инновационной деятельности» [13, с. 3]. Ключевыми факторами, формирующими инновационную среду в цифровой экономике, являются цифровые платформы, в том числе, отраслевые и облачные, сквозные цифровые технологии и интегрированные экосистемы, в которых создается добавленная стоимость. Цифровая трансформация при этом становится основой экономического развития, а неотъемлемым содержательным элементом является искусственный интеллект. К механизмам формирования инновационной

среды цифровой экономики относят следующие: финансовые, позволяющие обучать специалистов и создавать стартап-проекты; технологические, способствующие созданию отечественного конкурентоспособного программного обеспечения; организационные, позволяющие собирать данные с населения и предприятий, способствовать развитию инновационного бизнеса и поднимать престиж цифровой экономики в обществе. Общей тенденцией развития инновационной среды станет переход от общего к частному: от облаков – к туманным, автономным вычислениям: от решения общих производственных и территориальных задач на основе искусственного интеллекта – к замене производственных действий конкретного человека и принимаемым им управленческими решениями.

Географическому и социальному сближению экономических субъектов, созданию единых моделей спроса и сервиса, способствуют цифровые платформы, в связи с чем современный этап социально-экономического развития также называют «платформенной экономикой» [14]. К унифицированным услугам, оказываемым с использованием цифровых платформ, А.С. Обухова и Я.В. Черных также относят финансовые, осуществляемые в режиме онлайн или через мобильные приложения. Использование цифровых платформ в деятельности компаний позволяет им, во-первых, использовать общие вычислительные мощности для хранения собственных данных и их обработки; во-вторых, строить сетевые модели взаимодействия с партнерами и клиентами, привлекать новых; в-третьих, развивать и распространять инновации как среди участников платформенного взаимодействия, так и вне его.

В основе экономического развития должна находиться «солидарная экономика», целью которой является общественное благосостояние, а принципами – солидарность и взаимопомощь хозяйствующих субъектов (в противовес рыночной конкуренции и максимизации прибыли) [15]. Солидарная цифровая экономика подразумевает реализацию указанных целей и принципов в сочетании с управлением хозяйствующими субъектами на основе цифровых технологий обработки данных, а также средств и методов искусственного

интеллекта. При этом необходимо учитывать факторы социальные, технологические, экономические, экологические и политические, лежащие в основе пятизвенной спирали инновационного развития.

Следует отметить, что при разнообразных подходах к достижению экономического роста, общим практически для всех моделей является развитие человеческого капитала. Цифровая экономика требует постоянного повышения квалификации персонала, поскольку меняются аппаратные и программные средства, используемые на всех уровнях управления производственными и организационными процессами. Развитие человеческого капитала в цифровой экономике определяет доступ к образованию, здравоохранению, экологической безопасности, сетевым ресурсам, информационной безопасности и инновациям [16]. С одной стороны, новые технологии, включая информационные, позволяют раскрыть потенциал индивидуума, его творческие возможности и, тем самым, внести вклад в развитие всего общества. С другой стороны, в силу психологических особенностей, не все могут быстро реагировать на меняющуюся жизненную среду, усваивать новые компетенции и, тем самым отставать от требований научно-технологического прогресса. Поэтому необходимо готовить не только специалистов-практиком и успешных бизнесменов, но и теоретиков, способных заложить основы будущих базовых инноваций, а также гуманитариев – хранителей культурных традиций. Цифровой барьер возникает при доступе не только к информационным технологиям, но и к информационным ресурсам, оборудованию, их использующему, что «создает риски дискриминации и растущего неравенства между различными социальными группами. ... Риски дискриминации и роста социального неравенства будут означать лишение части населения возможностей развивать свой потенциал» [16, с. 55]. В связи с этим необходимо в стратегию социально-экономического развития заложить такие требования к образованию, которое, с одной стороны, было бы массовым и контролируемым по своему содержанию и качеству, а с другой – позволяло бы строить индивидуальные образовательные траектории для достижения этого качества.

Однако, несмотря на открывающиеся новые возможности в ИТ-сфере и использовании цифровых и информационных технологий, появилась достаточно большая группа молодежи, которая не желает ни работать, ни учиться, особенно это наблюдается у женщин. Данную категорию называют NEET-молодежью – Not in Employment, Education or Train, ее возрастная группа – от 17 до 24 лет. Многие из них занимаются блогерством, не требующим ни профессиональных навыков, ни какого-либо образования. К сожалению, они находят себе подобных, численностью до нескольких миллионов человек. В связи с этим образовательная стратегия должна включать воспитание мотивации к труду, независимо от его вида, умственный или физический: «Когда работа позитивна, она воспитывает чувство общности, знания, укрепляя при этом общественное достоинство и инклюзивность» [17]. Человеческий потенциал через образование и труд становится человеческим капиталом, этому должна способствовать как внутренняя мотивация индивидуума, так и внешняя социально-экономическая среда.

Инвестиции в образование, подготовку кадров, отражаются положительно на научно-техническом развитии государства и, в конечном счете, на его экономическом росте. Сюда же следует отнести инвестиции в здравоохранение и повышение жизни населения в целом. Человеческий капитал проходит несколько стадий в своем развитии: базовое образование, накопление профессиональных компетенций, применение полученных навыков и их совершенствование в течение жизни [18].

Количественной оценкой человеческого капитала является Индекс человеческого развития, отражающий уровень жизни в стране (от 0 до 1) по следующим показателям: продолжительность жизни, грамотность населения, валовой национальный доход на душу населения. В 2020 г. на первом месте находилась Норвегия (0,957), второе место разделили Швейцария и Ирландия (0,955). Россия (0,824) находится на 52 месте, уступая Казахстану (0,825), замыкает список из 189 стран Нигер (0,394) [19].

Современный этап экономического роста требует новой системы показателей, по которой общество может оценить уровень и динамику благосостояния, такая система показателей формируется различными экономическими организациями и используется как для оценки отдельной страны, так и для ранжирования нескольких стран. К таким обобщенным показателям относятся:

- 1) индекс человеческого развития, являющийся суммой доли ВВП на душу населения, уровня образования и средней продолжительности жизни;
- 2) доля продукции социального сектора в ВВП;
- 3) человеческий капитал;
- 4) интеллектуальный капитал;
- 5) качество жизни населения.

Совершенствование структуры человеческого капитала необходимо, прежде всего, по двум причинам: во-первых, для технологического развития, требующего образованных и высококвалифицированных работников и, во-вторых, в связи с ухудшением демографической ситуации, сокращением человеческих и, как следствие, трудовых ресурсов. Главным при этом является соответствие подготовки квалифицированных кадров потребностям производственной сферы, что потребует инвестиций, улучшения экономических и социально-бытовых условий, повышения уровня медицинского обслуживания. В качестве структурных элементов человеческого капитала могут также анализироваться физические способности, образование, опыт, конкретные знания, физическое состояние работника.

Отмечая особенности участия человеческого капитала в экономическом росте, предлагается также оценивать его уровень (по производительности лиц, занятых в производстве; по расходам правительства на образование; по числу лет обучения лиц, занятых в продуктивной деятельности), накопление (по временным затратам на образование и соотношению работающих/обучающихся) и по воздействию на выпуск продукции (учет вклада в выпуск каждого элемента человеческого капитала, изменение потребления, а также

положительного и отрицательного воздействия процесса обучения на производство).

Среди новых факторов экономического роста исследователи упоминают социальный капитал, понимая под ним такие явления, как доверие, правила сотрудничества, голосование, участие в референдумах, а также совместная деятельность в различных группах.

Социальный капитал влияет на экономическую продуктивность следующим образом. Во-первых, меньше ресурсов тратится на защиту от мошенничества в экономических операциях. Во-вторых, предпринимателям нет необходимости неоднократно проверять поставщиков и работников, что высвобождает дополнительные ресурсы для инновационной деятельности. В-третьих, доверие между людьми способно заменить формальные права собственности. В-четвертых, большее доверие к государственной политике благоприятствует инвестициям, в том числе, в человеческий капитал (увеличивается число студентов и желающих повысить свою квалификацию). В-пятых, увеличение количества связей между индивидами способствует расширению информационных потоков и более быстрому расширению нововведений. В-шестых, социальный капитал может работать и как неформальное страхование, поскольку разделение риска между богатыми семьями может играть роль социальной «подстраховки», подталкивая их к более рискованным, но потенциально прибыльным видам деятельности.

Неотъемлемой составляющей социального капитала является индивидуум, его трудовая активность и его интеллектуальный потенциал.

В структуре распределения ВВП экономически развитых стран также произошли структурные сдвиги, проявившиеся в росте личных потребительских расходов, увеличении доли валовых частных внутренних инвестиций и росте доли нетто-экспорта. В связи с этим для обеспечения устойчивого экономического роста национальной экономики необходимо формировать долгосрочную структуру спроса и предложения с ориентацией на товары отечественного производства. В мировой практике широко использовалась

модель стимулирования экономического роста за счет стимулирования платежеспособного спроса населения. Среди положительных факторов, содействующих экономическому росту, является частное предпринимательство и основная его организационная форма – малый бизнес. При этом в структуре малого бизнеса необходимо разделять фирмы-производители, ориентированные на инновационное производство и связанные с высоким риском, и фирмы, создаваемые для обеспечения доходами определенных социальных групп населения. Малый бизнес второго типа ориентирован, в основном, на сферу услуг, которая в развитых странах формирует до 70 % ВВП и является локомотивом устойчивого роста экономики и занятости населения. В стратегическом плане усиление роли малого бизнеса возможно за счет кооперации между крупными и малыми предприятиями, стимулированию инвестиций и инноваций в данный сектор.

Стратегия устойчивого инновационного развития

Необходимым условием социально-экономического развития и экономического роста является реализация концепции охраны окружающей среды, сохранение природного потенциала. Устойчивому типу развития посвящены многочисленные работы отечественных и зарубежных ученых. Наиболее существенным результатом проведенных исследований является выявленный набор инструментов и методов регуляции поведения социально-экономической системы, обеспечивающего устойчивое развитие и экономический рост. Стратегия развития эколого-экономических систем при этом направлена на эффективное использование финансовых средств, направляемых на охрану окружающей природной среды и приносящих наибольшую выгоду всей системе в целом. В предпринимательстве необходимо обеспечить экологическую составляющую, позволяющую минимизировать социальные издержки и загрязнение окружающей среды, внедрение ресурсосберегающих технологий, снижение экологического риска. Неотъемлемым элементом устойчивого развития является также социально-экономическая

инфраструктура, обеспечивающая эффективность производства, обмена и распределения, а также минимизацию трансакционных затрат.

Можно выделить четыре критерия устойчивого развития:

1) количество возобновляемых природных ресурсов (земля, вода, лес) должно, по крайней мере, не уменьшаться с течением времени;

2) темпы исчерпания невозобновляемых природных ресурсов должны быть максимально замедлены и, в будущем, данные ресурсы заменены на другие нелимитированные альтернативные ресурсы;

3) отходы должны минимизироваться на основе внедрения малоотходных, ресурсосберегающих технологий;

4) загрязнение окружающей среды, как суммарное, так и по отдельным видам загрязнений, в перспективе не должно превышать его современный уровень.

Можно ввести также пять типов показателей:

1) показатель состояния социо-эколого-экономической системы;

2) показатель динамики системы;

3) показатель равновесия, получаемый при сравнении с предельными значениями;

4) показатель цели и средств ее достижения;

5) показатель результата, его успешности.

С учетом роли инноваций, следует ввести еще один показатель – инновационности развития региона, включив в него как официальные статистические данные о количестве инновационных предприятий, так и общие данные о малом и среднем предпринимательстве, предварительно разделив их по типу (в официальной статистике малые и средние предприятия не разделяются) и их дифференцированному взносу в экономическое развитие региона [20].

Устойчивого развития невозможно достичь без устойчивого функционирования региональной системы, которое связано с поддержанием в течение длительного времени достигнутого уровня социально-экономической системы [21]. Они выделяют два типа

устойчивого развития: 1) устойчивость первого рода – это свойство системы вновь возвращаться в исходное состояние после выхода из состояния равновесия; 2) устойчивость второго рода – это свойство системы, предполагающее после выхода из состояния равновесия ее переход на новое равновесное состояние. Для регионов со слабой устойчивостью, к которым относится и Республика Крым, предлагается комплекс мер региональной политики, к которым относятся: ориентирование производственной сферы региона на инновационное развитие включает формирование на базе незагруженных площадей крупных предприятий производственных площадок малых инновационных фирм; предоставление налоговых льгот на приобретение высокотехнологичного оборудования; льготы по налогу на имущество, участвующее в реализации приоритетного инновационного проекта; привлечение источников финансирования для развития региона состоит из создания и стимулирования деятельности венчурных фондов; создания региональных фондов прямых инвестиций; создания частно-государственных фондов финансирования отдельных стадий развития инновационного бизнеса; софинансирование регионом НИОКР, выполняемых по направлениям, приоритетным для региона (энергосбережение, экология и т. д.); повышение результативности управления территорией – это повышение степени согласованности, оперативности взаимодействия региональных органов власти с федеральными органами в вопросах инновационного развития; разработка системы индикаторов для оценки устойчивого развития региона; мониторинг эффективности реализации программных мероприятий; совершенствование организационного обеспечения устойчивого развития экономики региона на инновационной основе обеспечивается разработкой и принятием концептуальных документов по вопросам регулирования инновационной деятельности (стратегия и программы регионального инновационного развития, концепция научно-технической политики региона и др.); сокращением административных барьеров для старта и развития малого, среднего и крупного инновационного бизнеса; развитие инновационной инфраструктуры, в том числе, повышение

эффективности функционирования созданной инновационной инфраструктуры; обеспечение реализации инновационного потенциала региона на основе институтов развития; формирование технологических площадок.

Инновации в настоящее время стали пониматься достаточно широко, не только в узком, технологическом, смысле. На это обращают внимание и такие теоретики, как П. Друкер, и администраторы, руководители правительств. П. Друкер пишет о формировании «предпринимательского общества», массовом занятии бизнесом, создании большого количества малых и средних предприятий. Фактически уже можно говорить о технологии ведения бизнеса на всех его этапах, что подтверждают многочисленные пособия и повсеместно проводимые семинары. Это – организационная технология, которая востребована обществами различных государств, имеющих свою экономическую историю.

Данная технология, безусловно, носит институциональный характер, но и содержит множество инвариантных положений. П. Друкер считает, что предприниматель в любом случае занимается инновационной деятельностью, что «Инновационная деятельность является особым инструментом предпринимательства. Это действие, придающее имеющимся ресурсам новое качество способствовать приумножению богатства» [22, с. 55]. П. Друкер подчеркивает, что инновационная деятельность должна быть обязательно последовательной и ее суть заключается в поиске перемен, возможности которых находятся как внутри предприятия, так и за его пределами. К внутренним возможностям он относит неожиданный успех, несоответствие между реальностью и ее видением, жизненно необходимые для производственного процесса нововведения и неожиданные изменения на рынке или отрасли. Внешними инновационными возможностями П. Друкер считает демографический фактор, изменение настроений и восприятий в обществе, а также новые знания, как научные, так и общего характера. Он уравнивает перечисленные внутренние и внешние возможности и подчеркивает их комплексность.

Результаты исследований трудов Ф. Хайека, П. Друкера, также многочисленных отечественных исследователей показывают, что механизм создания и распространения нововведений имеет три общих составляющих, характерных для всех стран:

- 1) формирование системы государственной поддержки фундаментальных и поисковых исследований;
- 2) развитие разных форм и источников финансирования, а также не прямое стимулирование исследований;
- 3) поддержка, в том числе, малого инновационного предпринимательства.

При этом экономический рост стран в большой степени зависит от инновационной активности предпринимательских структур, от их устремлений, усилий и способностей использовать в своей деятельности новейшие технологии, на основании чего они могут совершенствоваться и обновлять свою продукцию, получая большие доходы и укрепляя собственные рыночные позиции.

Подчеркивая взаимосвязь региональных и глобальных проблем, О.Г. Белорус и Д.Г. Лукьяненко пишут, что данная зависимость «влияет на стабильное развитие мира и побуждает к введению в жизнь концепций и стратегий гуманистического направления, установления всемирной и многоуровневой системы экологической безопасности, которая сможет обеспечить благосостояние не только современных, а и будущих поколений».

Принципами системы экологической безопасности должны стать обеспечение прав человека на достойную жизнь и качественную окружающую среду, а также ограничение системы его потребностей до некоторого оптимального уровня. Данные принципы должны являться одновременно принципами стратегии инновационного развития.

Под стратегией инновационного развития будем понимать разработку мероприятий по изменению качественных социо-эколого-экономических характеристик государства (или его территории) и развитию его конкурентоспособности, при этом важнейшими

элементами стратегии являются поиск рыночных ниш и совершенствование управления. В современных условиях информационной экономики стратегия инновационного развития предполагает также производство основного стратегического товара – информации и знаний. Главной стратегической задачей становится стабильный экономический рост, понимаемый не как бесконечное наращивание производства предметов потребления, а как фактор, обеспечивающий высокое качество жизни членов общества.

Таким образом, инновационное развитие складывается из организационной технологии и технологии производства, которые, с учетом требований устойчивого развития, дополняются природным и институциональным факторами. Природный фактор обеспечивает ресурсы и ассимиляцию отходов производства, гарантируя тем самым рост производства и здоровье населения. Главным институциональным фактором становится институт предпринимательства.

Факторы и компоненты устойчивого инновационного развития требуют своих количественных и качественных оценок – индикаторов. Индикаторы, рассматриваемые многими исследователями только как показатели устойчивости развития, являются также критериями, определяющими выбор конкретной стратегии и приоритеты инновационного развития. Индикаторы устойчивости развития – это ключевые цифровые показатели эволюции социального, экономического и экологического развития региона, отображающие тенденции его развития и влияние различных факторов на устойчивость. Они изменяются в зависимости от социально-экономического и экологического состояния общества и приоритетов его развития. Индикаторы устойчивости играют значительную роль при выборе и формировании стратегии развития и оценки результатов ее реализации. При этом уровень развития является определяющим критерием выбора стратегии.

Устойчивое социально-экономическое развитие имеет множество оценок: от более чем двух тысяч экологических показателей до нескольких десятков макроиндексов. Проблемы построения критериев

устойчивого развития и их количественной оценки рассматривает российские, а также многие другие зарубежные и отечественные исследователи. Все они отмечают сложность и многочисленность имеющихся индикаторов, неоднозначность трактовки получаемых результатов.

Оценки эффективности инновационной стратегии имеют многокритериальный характер, но, используя теорию нечетких множеств, можно оценить запланированную предприятием инновацию при минимальной количественной информации с помощью многокритериального анализа, построив множество стратегических проектов. Такой подход позволяет провести исследование запланированной инновации и отбросить бесперспективные и малоэффективные. В качестве критериев инноваций предлагаются следующие:

- 1) место инновации в системе общей стратегии;
- 2) важность ее освоения;
- 3) продолжительность жизненного цикла;
- 4) ресурсообеспеченность;
- 5) ожидаемая рентабельность.

Оценку устойчивого развития целесообразно производить на двух уровнях: страны и ее регионов. Для сопоставления различных стран выработаны интегральные индикаторы, среди которых выделяют систему эколого-экономического учета, предложенную статистическим отделом Секретариата ООН (System for Integrated Environmental and Economic Accounting. 1993) и показатель скорректированных чистых сбережений, разработанный специалистами Всемирного Банка.

В системе эколого-экономического учета в качестве обобщающего макроэкономического показателя предлагается использовать экологически адаптированный чистый внутренний продукт (Environmental adjusted net domestic product), который в упрощенном виде рассчитывается по формуле 1:

$$\text{ЭАЧВП} = \text{ВВП} - \text{ПОК} - \text{ИПР} - \text{ЭУ} \quad (1)$$

где: ЭАЧВП – экологически адаптированный чистый внутренний продукт;

ВВП – валовой внутренний продукт;

ПОК – потребление основного капитала;

ИПР – стоимостная оценка истощения природных ресурсов (добыча полезных ископаемых, рубка леса и прочее);

ЭУ – стоимостная оценка экологического ущерба (загрязнение атмосферы и водных ресурсов, деградация земельных ресурсов, размещение отходов).

Как подчеркивает Н.А. Флуд, экологическая коррекция приводит к значительному снижению традиционного макроэкономического показателя и, как показали расчеты по отдельным странам, величина ЭАЧВП составляет 60–70 % от ВВП [24].

Показатель скорректированных чистых сбережений (СЧС) отражает относительную величину накопления национальных сбережений с учетом истощения природных ресурсов и ущерба от загрязнений окружающей среды. Он вычисляется по формуле 2:

$$\text{СЧС} = \text{ВНС} - \text{ПОК} + \text{РО} - \text{ИЭ} - \text{ИМР} - \text{ЧИЛ} - \text{УДУ} - \text{УВТЧ} \quad (2)$$

где: ВНС – валовые национальные сбережения, определяемые как разность между валовым национальным доходом и конечным потреблением плюс чистые текущие трансферты;

ПОК – потребление основного капитала в размере издержек замещения капитала, использованного в процессе производства;

РО – расходы на образование – государственные текущие оперативные расходы на образование, включая выплаты по заработной плате и исключая капитальные вложения в здания;

ИЭ – истощение энергии – оценивается через произведение удельной ресурсной ренты на физическое количество добытых энергоносителей, включая сырую нефть, природный газ и уголь;

ИМР – истощение минеральных ресурсов, определяемое как произведение удельной ресурсной ренты на физическое количество добытых минеральных ресурсов, включая бокситы, медь, железо, свинец, никель, фосфаты, олово, золото, серебро и цинк;

ЧИЛ – чистое истощение лесов рассчитывается как произведение ресурсной ренты на превышение объема рубок древесины-кругляка над естественным приростом. Если прирост превышает рубку, то показатель равен нулю.

УДУ – ущерб от диоксида углерода (углекислого газа) оценивается как произведение количества тонн углерода в выбросах на удельный ущерб на тонну углерода, принятый равным 20 долларам США;

УВТЧ – расходы по снижению риска смертности, приписываемого воздействию выброса твердых частиц (тонким взвешенным частицам диаметром менее 10 мкм, способным проникать далеко вглубь дыхательных путей и причинять вред здоровью).

При определении величины СЧС все значения берутся в процентах от валового национального дохода (ВНД).

Таблица 1

Направления использования индикаторов устойчивого развития

| Задача | Направления использования индикаторов устойчивого развития |
|-----------------------------------|--|
| 1. Определение целей | <ul style="list-style-type: none"> - выявление конкретных целей политики устойчивого развития в количественной форме; - разработка стратегий для будущего развития; - прогнозирование эффекта от планируемых мероприятий; |
| 2. Управление | <ul style="list-style-type: none"> - мониторинг достижения целей устойчивого развития; - оценка достигнутого прогресса; - оценка эффективности используемой ранее политики; - информация для планирования и принятия решений органами власти; - повышение качества управленческих решений на региональном уровне с учетом позиций и интересов различных групп населения |
| 3. Оценка положения страны в мире | <ul style="list-style-type: none"> - межстрановые сравнения, обоснования трансфертов; - взаимоотношения страны с международным сообществом, привлечение иностранных инвестиций, программ, грантов |
| 4. Участие общественности | <ul style="list-style-type: none"> - информирование, обучение, взаимосвязь с обществом и отдельными группами; - привлечение общественности к участию в гражданской деятельности |

Источник: [20, с. 6].

Н.А. Флуд также отмечает, что «в экономической системе устойчивого развития роль ведущего звена (субъекта устойчивого развития) должны играть регионы и города, как специализированные воспроизводственные системы» [24, с. 23] Для мезо уровня при разработке и использовании индикаторов устойчивого развития предлагается закладывать принцип «проблема-индикатор», а также учитывать особенности развития региона и реальные условия решения проблем.

А.И. Бородин предлагает сопоставить задачам исследования направления использования индикаторов устойчивого развития (таблица 1). А.И. Бородин также указывает на дополнительные возможности классификации индикаторов устойчивого развития, получаемые при использовании подхода решаемых регионом задач [20].

Критериями оценки самих инноваций должны стать совместимость с существующим окружением, относительные преимущества над конкурентами, наличие преимуществ, возможность тестирования до внедрения.

Количественные показатели устойчивого развития, в случае сложности с имеющимися данными, можно оценивать как группу качественных показателей, используя экспертные оценки.

Показатели устойчивого развития можно разделить на три группы: экономические (валовой национальный продукт на душу населения, динамика роста ВВП, инфляция и банковские процентные ставки, уровень банковского кредитования частного сектора, индекс промышленного производства, объемы государственной поддержки инвестиционных проектов промышленности, количество инновационных предприятий, уровень прибыльности предприятий, уровень износа основных средств; показатели социальной сферы: уровень качества жизни населения, коэффициент преступности, число самоубийств на 100 000 жителей, доля безработных, задолженности по выплатам зарплат и пенсий; институциональные (конкурентоспособность экономики, состояние инвестиционного климата, уровень качества жизни, эффективность бюджетных расходов, доля собранных налогов и сборов к плану, инвестиции в основной

капитал; экологические показатели (объем токсичных отходов и выбросов производства в атмосферу, количество ресурсно-, энергосберегающих и малоотходных предприятий, интенсивность вредных выбросов газов и сточных вод на единицу ВВП, интенсивность деградации почв, интенсивность продуцирования отходов, потребление энергии на единицу ВВП и душу населения [25]). По данным показателям можно сформировать интегральные индексы по перечисленным группам и обобщенный интегральный индекс устойчивости.

Ч.Ф. Габлинова предлагает для мониторинга и измерения ввести учетно-аналитическую систему эколого-экономических показателей, состоящую из следующих укрупненных блоков: информационно-коммуникационного, организационно-учетного и аналитического [26]. Для реализации системы необходимо ввести экологический контроль, соблюдению которого должна содействовать информационная база (нормативно-правовые акты, локальные акты территорий и финансовая отчетность предприятий) и ресурсное обеспечение (экономические, экологические и кадровые ресурсы). Организационно-учетный блок предназначен, прежде всего, для финансового контроля учета и распределения затрат с экологической компонентой, а также при формировании себестоимости продукции. Аналитический блок предназначен для определения эколого-экономического потенциала организации, он использует ресурсно-финансовые критерии и оценки, производятся расчеты основных показателей хозяйственной деятельности (прибыли, рентабельности, затратоемкости).

Т.В. Алферова рассматривает в качестве методологической базы измерения устойчивого развития системы индикаторов, которые можно применять на национальном, региональном и микроуровнях [27]. Соответствующие индикаторы разрабатывались Всемирным банком (Индикаторы мирового развития), Комиссией по устойчивому развитию ООН, Организацией экономического сотрудничества и развития, Европейским Союзом, а также региональными органами управления Российской Федерации. На базе индикаторов

строят индексы и интегрированные индексы, показывающие влияние одних групп индикаторов на другие. Измерение устойчивого развития с использованием индикаторов и разного рода индексов затруднено из-за разнородности данных, сложности их агрегирования и в связи с отсутствием требуемых данных. На наш взгляд, решение проблемы измерения устойчивого развития станет возможным после повсеместного внедрения сбора данных (Больших данных) и централизованной их обработки с использованием алгоритмов нечеткой логики и когнитивных моделей.

Наряду с положительными факторами устойчивого развития, каковыми являются организационные и технологические инновации, следует отметить также факторы, вызывающие его торможение. К ним относят, во-первых, экономико-политические, выражающиеся в нежелании многих стран снижать свои завышенные стандарты потребления и неспособность бедных стран применять ресурсосберегающие и природоохранные технологии; во-вторых, демографические, быстрый рост населения в развивающихся странах; в-третьих, моральные, эгоистические и чисто потребительские по отношению к окружающей среде.

Превращение данных факторов из негативных в позитивные возможно путем развития образовательной системы в области экономики, экологии и политики, а также общекультурного просвещения, росту духовности населения.

Критерий выбора стратегии устойчивого развития – это главный признак, на основе которого дается оценка и производится сравнение стратегических альтернатив устойчивого развития. В качестве критерия выбора стратегии устойчивого развития целесообразно выбирать жизненный цикл государства и уровень его развития, а также уровень риска реализации целевых ориентиров. Существуют следующие этапы жизненного цикла: рост, стабилизация, спад, кризис и депрессия. Для первого этапа жизненного цикла, когда страна фактически находится в конце депрессии, необходимо принимать стратегии устойчивого развития; когда начинается первая стадия подъема экономики государства, требуется стратегия диверсификации

структуры занятости и, когда достигается уровень развития выше среднего, то принимается стратегия повышения уровня открытости экономики. Для второго этапа жизненного цикла – стабилизации – используется стратегия вертикальной и горизонтальной интеграции экономики страны и следующая за ней – стратегия наращивания производственного потенциала. Для третьего этапа – спада, когда социально-экономическое развитие переходит от высокого к среднему, эффективной является стратегия отсекающего лишнего, с последующей реструктуризацией. Четвертый этап жизненного цикла – кризис с переходом в депрессию, характеризуется упадком всех сфер социально-экономической деятельности и нуждается в стратегии поддержки развития со стороны правительства и обновления его устойчивости.

Основой национальной стратегии устойчивого развития, в том числе, решения вопросов экологической безопасности, является система природоохранных мер, реализация которых требует оценки антропогенной нагрузки, которые могут привести к возможным убыткам. Оценка непредвиденных убытков свидетельствует о рисках, сопровождающих техногенную деятельность. Оценка возможных рисков в дальнейшем позволяет ими управлять: предусмотреть перечень небезопасных ситуаций, оценить последствия каждой по оптимистическому и пессимистическому варианту, рассмотреть варианты компенсации каждого возможного экологического убытка.

Стратегия развития государства как социо-эколого-экономической системы, в своих целевых ориентирах должна быть направлена на совершенствование всех трех компонент системы: в экономических процессах – на обновление воспроизводственной способности экономики страны и ее регионов, ее саморазвитие; в социальных процессах – на обеспечение социальной безопасности, повышение уровня жизни населения; в экологических процессах – на рациональное природопользование и сохранение окружающей среды.

Объединив виды стратегий и критерии инновационного устойчивого развития, мы строим матрицу стратегий, в которой каждому виду стратегии соответствует набор стратегических критериев

и для каждого критерия указаны основные направления деятельности. (таблица 2). Для трех видов стратегий (базовой, функционально-отраслевой и функционально-территориальной) мы получаем три группы критериев (институциональные, природные и технологические).

Для базовой стратегии критериями инновационности являются следующие факторы: развитие предпринимательства (институциональный фактор), рациональное природопользование и обеспечение экологической безопасности (природные факторы) и производство высокотехнологических продуктов, в том числе, информации и знаний (технологические факторы).

Для функционально-отраслевой стратегии основополагающими являются:

- 1) повышение квалификации работников и самостоятельность предприятий;
- 2) проведение природоохранных мероприятий;
- 3) создание научно-производственных объединений с использованием научного потенциала высшей школы.

Функционально-территориальная стратегия характеризуется, во-первых, развитием финансовых институтов и институтов пользователей Интернет, а также других неформальных институтов, способствующих инновационному развитию; во-вторых, созданием национальных природных парков и заповедников; в-третьих, увеличением занятости населения, развитием новых форм труда – дистанционной работы.

С возникновением сетевой экономики, базирующейся на компьютерной сети Интернет, институциональный фактор значительно усиливается именно из-за вовлечения в обменные процессы, включающих, как и саму сделку, так и предварительный обмен информацией, большого количества покупателей и продавцов. Новым институтом, созданным информационной экономикой, является электронный бизнес, осуществляемый в Интернет. Организационные инновации способствуют развитию института предпринимательства, делают его более массовым и демократичным. Предприниматель

является движущей силой рынка, и главная причина роста числа предпринимателей в области информационных технологий и сетевой электронной коммерции заключается в минимальности необходимого начального капитала и зависимости успеха бизнеса от интеллектуальных способностей самого предпринимателя.

Таблица 2

Матрица стратегий инновационного устойчивого развития

| Виды стратегий | Стратегические критерии | | |
|-------------------------------|--|---|--|
| | Институциональные | Природные | Технологические |
| Базовая | Развитие предпринимательства | 1. Рациональное природопользование 2. Обеспечение экологической безопасности | Производство инновационных продуктов, в том числе, информации и знаний |
| Функционально-отраслевая | 1. Повышение квалификации работников. 2. Самостоятельность предприятий | Природоохранные мероприятия | Создание научно-производственных объединений с использованием научного потенциала высшей школы |
| Функционально-территориальная | 1. Развитие финансовых институтов. 2. Развитие института пользователей Интернет | Создание национальных природных парков и заповедников | Организация дистанционной работы |

Стратегическое направление «Создание научно-производственных объединений с использованием научного потенциала высшей школы» позволит региону осуществить инновационный прорыв, апробировать на своей территории создаваемый в современном

научно-производственном объединении инновационный товар, использовать имеющийся интеллектуальный капитал вузов и привлечь новые научные кадры. Использование при научно-производственной интеграции компьютерной сети Интернет позволяет региону участвовать в глобализационных процессах, расширять контакты и способствовать привлечению инвестиций.

На важность создания научно-производственных объединений указывают многие исследователи, рассматривая разные формы взаимодействия бизнеса, образования и науки при регулирующей функции государства. Получаемый при таком многостороннем взаимодействии синергетический эффект способствует развитию инноваций, быстрому их внедрению, диффузии и обновлению.

Инновации начинаются с научной идеи, формируются в технологию и внедряются в производство для выпуска инновационных продуктов. Для первого этапа необходимо выполнить научную разработку или оказать научную услугу, которую заказывает государство или коммерческая организация (фирма) [28]. В ряде стран существуют «бизнес-ангелы» – частные лица, оказывающие финансирование научной или технологической разработки для получения инновационной технологии, но в России пока такое не развито. Существуют также исследователи-одиночки, создающие научные теоретические и практические труды по личной инициативе, но такие больше наблюдаются в математике, теоретической физике и, в последнее время, в программировании, поскольку перечисленные области знания не требуют дорогостоящего оборудования. Однако, базовые, прорывные инновации, практически невозможно создать в одиночку, исключение составляет Тим Бернесли – создатель современного Интернета в виде WWW (World Wide WEB), его модели, основанной на идее гипертекста. Но научная услуга имеет ряд особенностей и проблемой является ее оказание конкретному клиенту с двух позиций: во-первых, взаимодействие с этим клиентом, формулировка конкретного задания для получения конкретного результата, поскольку требуемый результат не всегда может быть получен после проведения научных исследований; во-вторых, клиент

может сам не сразу сформулировать точные требования, особенно в фундаментальных науках, чаще сам исследователь формирует себе задание и затем третья сторона может пытаться коммерциализировать полученный результат; в-третьих, не всегда имеющийся в момент получения научного результата производственный, и даже научный потенциал способен оценить все перспективы данного результата, практика показывает, что для этого требуется достаточно большой временной промежуток. Кроме того, пока проводится научное исследование, осуществляемое как научная услуга для некоторого заказчика, рынок может измениться, получаемая технология оказаться не востребованной или устаревшей. Поэтому, несмотря на популярность создания научно-производственных объединений и кооперации науки, чаще университетской, с предприятиями, эффект не всегда достигается.

Стратегической задачей является поддержка научных фундаментальных исследований несмотря на то, что получаемые результаты не всегда сразу ощутимы экономикой и обществом, а могут и быть в принципе ошибочными или тупиковыми. Без решения такой задачи и возврата в образование достаточного объема часов для изучения современных точных наук, предметов естественно-математического цикла, дальнейшее инновационное развитие может стать невозможным или крайне замедленным, а экономика – неконкурентоспособной.

Как отмечает М.А. Лебедева, бизнес в России финансирует только 30 % научных разработок: «в рамках кооперации науки и производства должно происходить их взаимовыгодное и взаимостимулирующее развитие: посредством разработанной исследовательским сектором с учетом потребностей производства инновации может быть простимулирован рост уровня производства, что в свою очередь через техническое оснащение может влиять на развитие науки» [29, с. 115]. Кроме того, кооперация между научными организациями и предприятиями позволяет увеличить производительность труда, повысить конкурентоспособность и снизить издержки,

а для науки – получить дополнительное финансирование и расширить экспериментальную базу. Несмотря на очевидные преимущества кооперации для обеих сторон, многие фирмы предпочитают заключать контракты с уже известными исполнителями, игнорируя научный потенциал менее популярных университетов. Такая же позиция часто занимает региональными органами власти по отношению к своим же вузам, приоритет отдается либо столичным, либо зарубежным специалистам, оплата работы которых, как правило, значительно превышает местных. В ряде случаев именно расположенные в регионе вузы лучше ознакомлены с проблемами данного региона и их решениями. Для решения проблемы выбора заказчиков на научные и научно-практические разработки, а также взаимодействия сторон научно-производственной кооперации предлагается использовать цифровые платформы, обеспечивающие коммуникации и дающие возможность находить партнеров, трудоустраивать молодежь, быть основой для появления новых идей и технологий.

Цифровые платформы по своей сути являются инновационной частью информационной инфраструктуры региона, отрасли или государства, они олицетворяют реализацию модели тройной спирали инноваций, обеспечивая государственно-частное партнерство [30]. Цифровые платформы также поддерживают функционирование кластеров, многие страны включили в свои стратегии инновационного развития создание и поддержку кластеров для «ускорения производственного взаимодействия, обмена социальными приобретениями, совершенствования образовательных процессов и обмена опытом» [30, с. 194]. Так, во Франции в 2006–2008 годах было выделено из государственного бюджета 1,5 млрд евро на развитие 66 кластеров, среди которых было 16 инновационных. При взаимодействии между собой в рамках кластера или научно-производственной кооперации партнеры – предприятия и организации, получают выгоду, во-первых, в виде сетевого взаимодействия при производстве инновационной продукции; во-вторых, разделения труда, в том числе, за счет привлечения малых предприятий; в-третьих,

получения ресурса рабочей силы и возможности аутсорсинга; в-четвертых, снижения затрат на логистику; в-пятых, повышения конкурентоспособности всего объединения [31]. В цифровой экономике подобные объединения с расширенными полномочиями получили также название экосистемы – инновационной среды для хозяйственно-экономических отношений. Важным при этом считается формирование экосистемы «снизу-вверх», т. е. не по указке «сверху», а по инициативе участников, знающих свои проблемы и цели.

Выводы. Главной целью стратегии национального инновационного развития является экономический рост. Поскольку факторами экономического роста в современных условиях являются информатизация, в том числе информационные технологии и компьютерные сети, а также интеллектуальный труд, то создание условий для становления соответствующих процессов должно быть первой стратегической целью. Критериями достижения первой стратегической цели являются рост наукоемкой продукции и существенное повышение значения деятельности, связанной с производством, хранением и передачей знаний. Второй целью стратегии национального инновационного развития является создание инновационной инфраструктуры, выполняющую материально-техническую, ресурсную и общесистемную функции. Основным критерием функционирования данной инфраструктуры является повышение конкурентоспособности продукции и конкурентоспособности страны в целом. Третья стратегическая цель – обеспечение устойчивости инновационного развития, она включает институциональные, природные и технологические стратегии. Каждая из данных стратегий имеет базовый, функционально-отраслевой и функционально-территориальный уровни. Большой проблемой является выбор индикаторов и оценок устойчивого развития, учитывая их разнообразия, мы предлагаем ориентироваться на индикаторы устойчивого развития стран ЕС. Среди них имеются достаточно традиционные: интенсификация экономического роста, увеличение объемов инвестиций в реальный сектор экономики, научные исследования и разработку новых технологий. Однако следует отметить, что среди индикаторов

намного больше имеется характеристик качества жизни населения: преодоление бедности и социальной несправедливости, увеличение человеческого капитала, улучшение профессиональных способностей, улучшение здоровья нации, уменьшение доли непригодного жилья, снижение преступности. Четвертой стратегической целью является обеспечение качественного образования и создание условий для развития национальной науки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Индустриев М.А. Теория экономического развития: эволюция подходов и современная парадигма // Известия Саратовского ун-та. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. право. – 2023. – Т. 23. № 2. – С. 126–133.
2. Спицын А. Ориентиры экономического роста // Экономист. – 2004. – № 10. – С. 35–41.
3. В. Томас, М. Дайлами, А. Дарешвар, Д. Кауфман, Н. Кишор. Качество роста. – М.: Весь мир, 2001. – 345 с.
4. Не Чжихун. Трансформация пути экономического роста России в условиях цифровой экономики // Вестник Академии знаний. – 2022. – № 51 (4). – С. 204–208.
5. Кениг А.В. Цифровая экономика и ее влияние на экономический рост: российские и глобальные тенденции // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2022. – № 4 (54). – С. 10–14.
6. Батырева М.В., Агафонова Д.Ю. Экономика совместного потребления как социально-экономическая модель // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. – 2022. – Т. 8. № 2 (30). – С. 81–105.
7. Климовец О.В. Увеличение экономического потенциала за счет использования цифровых интернет-платформ // Фундаментальные исследования. – 2022. – № 6. – С. 73–78.

8. IMD – World Digital Competitiveness Ranking 2022. – URL: <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-digital-competitiveness-ranking/>.
9. Васильева М.М., Куцман М.В., Султыгова А.А. Влияние передовых цифровых интеллектуальных технологий на экономический рост // Транспортное дело России. – 2022. – № 1. – С. 48–51.
10. Пономарева В.С. Теории экономического роста и роль инновационного фактора // Инновационная экономика. – 2022. – № 1 (30). – С. 66–74.
11. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег. М.: АСТ, 2022. 544 с.
12. Апатова Н.В. Национальная экономика: стратегия инновационного устойчивого развития: монография / Н.В. Апатова. – Симферополь: ДИАЙПИ, 2012. – 328 с.
13. Макаров В.В., Блатова Т.А., Поветкин П.В. Современные тенденции развития инновационной среды цифровой экономики // Экономика и качество систем связи. – 2022. – № 3 (25). – С. 3–10.
14. Обухова А.С., Черных Я.В. Цифровые платформы и их роль в инновационном развитии экономики // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2022. Т. 12. – № 1. – С. 58–67.
15. Орлов А.И. Солидарная цифровая экономика в глобальном тренде научно-технологического инновационного развития // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2022. – № 183. – С. 314–330.
16. Balog M., Demidova S., Lesnevskaya N. Human capital in the digital economy as a factor of sustainable development // Sustainable Development and Engineering Economics. – 2022. – № 1 (3). – С. 47–60.
17. Хамбулатова З.Р., Эскиева С.М., Цальцаев А.Ш. Человеческий потенциал в цифровую эпоху // Актуальные вопросы современной экономики. – 2023. – № 3. – С. 115–121.

18. Байдыбекова С.К., Сауранбай С.Б. Роль человеческого капитала в экономическом развитии стран // Экономика: стратегия и практика. – 2022. Т. 17. – № 2. – С. 111–125.
19. Индекс человеческого капитала / Гуманитарный портал: Исследования // Центр гуманитарных технологий, 2006–2021. – URL: <https://gtmarket.ru/ratings/human-capital-index>
20. Бородин А.И. Классификация индикаторов устойчивого развития // ЭПОС (Экономика Предпринимательство Окружающая Среда). – 2005. – № 3. – С. 4–14.
21. Локтев А.В., Меньщикова В.И. Устойчивое развитие экономики региона: основные условия и механизм обеспечения // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – № 10 (44). – С. 115–122.
22. Друкер П. Бизнес и инновации / П. Друкер; [пер. с англ.]. – М. : ООО «И.Д. Вильямс», 2007. – 432 с.
23. Глобальные трансформации и стратегии развития: [монография]. – К.: Ориане, 2000. – 424 с.
24. Флуд Н. А. Как измерить «устойчивость развития»? // Вопросы статистики. – 2006. – № 10. – С. 19–29.
25. Тасуева Т.С., Цуцулаева Б.Р. Индикаторы устойчивого развития экономики региона // Вестник ГГНТУ. Гуманитарные и социально-экономические науки. – 2021. – Т. 17. № 4 (26). – С. 23–28.
26. Габдинова Ч.Ф. Теоретическая основа разработки методологии диагностики устойчивого развития региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2019. Т. 9. – № 11–1. – С. 427–434.
27. Алферова Т.В. Теоретико-методологический базис измерения устойчивого развития региональных систем // Вестник Пермского университета. Серия: Экономика. – 2022. – Т. 17. № 3. – С. 304–320.
28. Скоробогатова Т.Н., Мараховская И.Ю. К вопросу об определении научной услуги // Друкеровский вестник. – 2023. – № 3 (53). – С. 44–54.

29. Лебедева М.А. Проблемы научно-производственной кооперации в регионах России (на примере Северо-Западного федерального округа) // Проблемы развития территории. – 2023. – Т. 27. № 3. – С. 113–129.
30. Сегал М.С., Куц А.В., Фирсов В.С. Инновационные структуры взаимодействия в корпоративной среде // Modern Economy Success. – 2022. – № 4. – С. 192–196.
31. Боев А.Г. Формирование научно-промышленных комплексов в условиях цифровой экономики // Мир экономики и управления. – 2021. – Т. 21. № 1. – С. 119–135.

Глава 5.2. Цифровизация экономики как основа современного развития теории и практики цифровой логистики

В настоящее время большое внимание уделяется различным вопросам инновационного развития общества. И это понятно. Использование результатов разнообразных направлений современного научно-технического прогресса является важнейшим условием решения многочисленных проблем, связанных с действием всевозможных патологий в социальной, экономической и экологической сферах. Действительно, усложняются процессы добычи полезных ископаемых – напомним, что всё более рентабельными становятся процессы освоения природных ресурсов в морских условиях, в регионах Арктики и в других экстремальных районах добычи ресурсов. Ухудшаются экологические условия проживания. Уменьшаются объёмы невозобновляемых природных ресурсов. Имеется множество других проблем патологического характера.

Следует добавить, что о важнейшем значении НТП говорится не только при рыночных отношениях – истинность данного положения была справедлива и для социалистического периода развития экономики. Правда, вместо используемых ныне понятий «инновации», «инновационное развитие общества» в условиях директивно-приказной, плановой экономики преимущественно использовались термины, связанные с процессом интенсификации общественного

воспроизводства. Действительно, об интенсификации производства как ключевом направлении социально-экономического развития общества в условиях социализма говорилось начиная с XXV съезда КПСС. В значительной мере это было связано с тем обстоятельством, что существенную роль в развитии советского общества играли экстенсивные, а не интенсивные производственные факторы, основанные прежде всего не на использовании передовых достижений НТП, а на количественном увеличении масштабов вовлечения традиционных факторов общественного воспроизводства.

Отметим, что и в настоящее время в отдельных бывших союзных республиках, являющихся составной частью Советского Союза, а ныне ставших независимыми государствами, по-прежнему экстенсивные факторы играют значимую роль в общественном развитии. Поэтому решение проблем интенсификации производства и в настоящее время, в условиях рынка является актуальным также, как и в период развитого социализма. Очевидно, что изменились только условия и методы интенсификации производства.

На наш взгляд, важнейшим фактором интенсификации общественного воспроизводства при рыночных отношениях является цифровизация экономики. Различным аспектам процесса цифровизации общества посвятили свои исследования многие российские и белорусские ученые. Среди них такие исследователи, как В.В. Богатырева [1], В.Г. Гусаков [2], С.В. Курегян [3], О.В. Носова [4], Н.З. Солодилова [5], С.Ю. Солодовников [6], Г.В. Халин [7] и некоторые другие. Далее рассматриваются различные направления цифровизации общества сквозь призму оценки влияния этого процесса на усиление темпов и форм интенсификации производства.

При развитых рыночных отношениях нередко говорят о необходимости роста конкурентоспособности экономики на основе широкого внедрения инноваций, тогда как в условиях директивно-плановой социалистической экономики на разных уровнях управления говорилось о необходимости повышения экономической эффективности на основе всемерной интенсификации общественного воспроизводства. Достаточно вспомнить последние съезды КПСС

(начиная с XXV съезда), в программах которых именно интенсификация общественного воспроизводства и ее различные направления объявлялись ключевым направлением социально-экономического развития страны и повышения эффективности производственных процессов. Очевидно, что основой и интенсификации производства, и процесса использования инноваций являются современные направления НТП. Поэтому понятно, что и в условиях социалистической экономики, и в условиях рыночной экономики говорят и говорили об одном и том же, но разными словами, используя разные термины. Сегодня на постсоветском пространстве, в том числе в России и Беларуси вопросы инновационного развития общества приобрели важное значение, как бы заменяя проблему интенсификации, хотя проблема интенсификации производства остается актуальной сама по себе.

Напомним, что, когда говорят об экстенсификации и интенсификации, имеют в виду два принципиально различающихся способа достижения производственной цели. При одном происходит количественное увеличение использования ресурса, при втором – экономится ресурс на единицу выпуска продукции. Интенсификация производства – это реализация мероприятий, имеющих своим результатом экономию стоимости. При этом нельзя отождествлять с интенсификацией производства интенсификацию использования отдельных факторов производства вообще.

По-прежнему в развитии постсоветской экономики, особенно российско-белорусской экономики, значительную роль играют не интенсивные, а экстенсивные факторы, основанные зачастую не на использовании современных достижений НТП, а на простом количественном увеличении масштабов вовлечения традиционных факторов в процесс общественного воспроизводства. В России традиционно значительную роль в реализации процесса экстенсификации играет вовлечение ресурсов нефтегазового комплекса.

Опыт же развитых стран свидетельствует о том, что инновации стали базовым элементом их экономики. Доля инновационно-информационного сектора за последние годы многократно возросла

и составляет в развитых государствах 45–65 % [8]. Данный сектор стал важнейшей основой, генерирующей современное социально-экономическое развитие, ключевым фактором роста экономики развитых стран. Именно наличие развитого инновационно-информационного сектора во многом определяет важнейшее отличие передовых государств от менее развитых стран. Возросшая роль инноваций в жизнедеятельности современного общества способствовала становлению неэкономике, экономики инноваций, экономики знаний.

В этой связи вполне оправдана постановка вопроса о том, насколько эффективны те или иные инновации, в том числе в сфере цифровизации экономики. На наш взгляд, в современных условиях, когда для российско-белорусской экономики судьбоносное значение приобрел переход на инновационный путь развития, особого внимания требует проблема обеспечения высокой экономической эффективности инновационных преобразований и, прежде всего, их роли в интенсификации общественного производства. Поэтому нами предлагается выделять не только инвестиции, но и инновации интенсивного или экстенсивного типов в зависимости от того, способствуют ли результаты их внедрения соответственно интенсификации или, наоборот, процессу экстенсификации. Среди инноваций и инвестиций интенсивного типа целесообразно также выделить группу, которая связана с инвестициями и инновациями для осуществления процесса цифровизации общества.

Целесообразность осуществления такого рода классификации инвестиций и инноваций во многом объясняется тем обстоятельством, что в последнее время существенно возросла актуальность использования интенсивных методов хозяйствования. Прежде всего это связано с демографической ситуацией последних лет (особенно в России и Беларуси), в связи с которой осуществление мероприятий трудосберегающего направления интенсификации представляется весьма своевременным и эффективным. Действительно, в данный момент прослеживается тенденция снижения численности населения в целом и численности трудовых ресурсов. За период

с 2010 по 2022 гг. население Беларуси сократилось с 9,5 до 9,45 млн чел., а трудовые ресурсы – с 5,85 до 4,85 млн чел. В последующие годы, учитывая демографический провал 90-х гг. XX в., скорость убыли населения и численности трудовых ресурсов будет возрастать. Этот фактор создает трудности не только в связи с сокращением численности трудовых ресурсов, но и возникающих из-за этого проблем, связанных с пенсионным обеспечением и ростом объема внутреннего рынка. Когда сокращается число потребителей на внутреннем рынке при неизменном уровне доходов населения, рост спроса значительно замедляется и тогда у предприятий появляются стимулы к поиску внешних рынков сбыта [1].

В других странах актуальны также и иные направления интенсификации производства [9]. Так, например, на постсоветском пространстве в среднеазиатских странах СНГ – Узбекистане, Туркмении, Таджикистане, Киргизии – исключительно важным является водосберегающее направление интенсификации. В Японии, где сравнительно немного крупных месторождений природных ресурсов, весьма актуально материалосберегающее направление интенсификации, здесь же в связи с крайне ограниченным характером земельных ресурсов большое значение имеет также землесберегающее направление интенсификации. В большинстве стран мира весьма актуальны энерго- и фондосберегающие направления интенсификации общественного воспроизводства.

Более того, даже в разных регионах одной и той же страны актуальными могут быть разные направления интенсификации: на Дальнем Востоке и на Севере России большое значение по-прежнему (т.е. как и во времена социалистической экономики) имеет трудосберегающее направление, в старопромышленных регионах Урала и Предуралья – в Свердловской области, Удмуртской Республики, Челябинской области – крайне актуально фондосберегающее направление интенсификации. В Белгородской области, где на высоком уровне развиты металлургическая и горнодобывающая отрасли промышленности очень эффективно осуществление мероприятий материалосберегающего направления интенсификации.

Таким образом, кроме выделения двух групп инвестиций и инноваций, способствующих интенсификации или экстенсификации, в первой группе целесообразно выделить несколько подгрупп, соответствующих разным направлениям интенсификации – трудо-, фондо-, материалосберегающему и т. д. направлению интенсификации в соответствии с региональной, отраслевой и структурной спецификой экономики той или иной страны или региона [10]. В этих подгруппах следует выделить также инвестиции и инновации интенсивного типа, способствующие также процессу цифровизации общества и экономики. Иначе говоря, кроме признания цифровизации в качестве ключевого направления современного этапа интенсификации общественного воспроизводства целесообразно также выделять различные группы и разновидности инвестиций и инноваций интенсивного типа, способствующих, обеспечивающих осуществление процесса цифровизации общества и проявляющихся в области какого-либо направления интенсификации производства (или совокупности нескольких направлений): трудосберегающего направления, фондосберегающего, материалосберегающего, землесберегающего и иного рода направлений интенсификаций, являющихся в то же время предпосылкой и фактором процесса цифровизации общества.

Как известно, в зависимости от выбранной инвестиционной стратегии субъекта хозяйствования выделяют несколько различных портфелей инвестиций и, в частности, консервативный портфель, когда предполагается инвестирование в мало доходные, но стабильные объекты, гарантированно приносящие высокие доходы, и рискованный портфель, формирование которого связано с осуществлением инвестирования в объекты, приносящие наибольший, но не гарантированный доход. Такого рода различия в результатах реализации разных направлений и вариантов инвестиционных стратегий по-разному повлияют на уровень, темпы и методы цифровизации общества. Очевидно, что инвестиции для реализации процесса цифровизации в основном связаны с рискованным доходным портфелем.

Целесообразность выбора конкретного портфеля инвестиций с точки зрения максимального использования имеющихся потенциальных возможностей в отношении внедрения интенсивных инвестиций в значительной мере определяется отраслевой и региональной спецификой, однако можно констатировать, что в будущем в связи с усложнением условий осуществления общественного воспроизводства значение рискованного портфеля как предпосылки роста доли интенсивных инвестиций существенно возрастет. Таким образом, лишь создание системы эффективных и взаимосвязанных мер и условий хозяйствования на разных уровнях иерархии – макро-, мезо- и микроуровне позволит существенно увеличить использование в обозримом будущем в российской и белорусской экономике интенсивных инноваций и инвестиций, однако наибольшее значение в этой системе все же имеет использование комплекса мер государственного регулирования развития народнохозяйственного комплекса страны. Значение процесса интенсификации в связи со все более возрастающей дефицитностью невоспроизводимых природных ресурсов в обозримой перспективе еще более возрастет.

Цифровизация является основой цифровой экономики, в последние десятилетия она стала одним из определяющих трендов, направлений развития социально-экономической системы во всем мире. Происходит не только углубление этого процесса, но и дальнейшее его расширение – процесс цифровизации проникает и охватывает все большее число отраслей и видов производств: образование, науку, сферу услуг, отрасли материального производства. Несмотря на отраслевые особенности во всех случаях происходит представление информации в цифровой форме, что способствует созданию специфического продукта (услуги), причем в большинстве случаев такое преобразование информации в цифровой формат приводит к появлению новых возможностей, улучшению и совершенствованию разных сторон человеческой жизни и во многих случаях способствует снижению затрат и издержек.

При этом выделяют цифровизацию в узком и широком смыслах – в первом случае имеют ввиду преобразование информации

в цифровую форму, во втором случае рассматривается тенденция, тренд функционирования и развития экономики и социума в мире в целом, включая большинство стран [7]. Правда, широкий смысл понимания цифровизации предполагает обязательное выполнение ряда требований: охват цифровой трансформацией не только бизнеса и производства, но и повседневной жизни большей части населения страны; результаты трансформации широко используются рядовыми гражданами, а не только специалистами – только в этом случае значительная часть граждан общества, социума владеет навыками работы с цифровой информацией и поэтому цифровизацию действительно можно рассматривать как общечеловеческий тренд.

Выделяют следующие свойства, особенности, присущие информации, которая представлена в цифровой форме:

- процессы в сравнительном плане более эффективные, чем аналоговые цифровые технологии (т. е. переход от аналоговых процессов и явлений к более эффективным цифровым процессам);
- использование принципов и подходов всевозможных физических явлений, лежащих в основе запоминания и передачи информации;
- существенное ускорение процесса передачи цифровой информации;
- более широкие возможности процессов шифрования и дешифровки информации, представленной в цифровой форме;
- обеспечение передачи и распространения информации, ее копирование по возможности без потери точности;
- использование в процессе передачи цифровой информации различных материальных субстанций и носителей.

Поскольку под цифровой экономикой, как выше уже отмечалось, в основном понимается экономика, важнейшей основой которой является процесс цифровизации, очевидно, что определяющим

является воздействие НТП на создание и использование цифровых инноваций в хозяйственных процессах. Говоря о процессе цифровизации экономики подразумевают систему социально-экономических отношений:

- использование в бизнес-модели развития цифровых технологий как основы роста конкурентоспособности продукции;
- современный этап развития производственной модели общества;
- формирование новых рынков и новых производств в целях получения прибыли на основе использования современных моделей управления хозяйственными системами;
- использование современных моделей, инструментов и новейших математических подходов и методов трансформации информации в цифровую форму.

В итоге, в ряде государств постсоветского пространства на правительственном уровне обычно используют такое определение: цифровая экономика – это разновидность хозяйственной деятельности, в которой важнейшим фактором экономической системы являются статистические данные, которые представлены в цифровом виде, причем использование, анализ и обработка больших объемов представленных данных по сравнению с обычными (т. е. традиционными) формами и методами хозяйствования позволяют существенно сократить себестоимость, повысить конкурентоспособность изготовленной продукции и, тем самым, значительно увеличить эффективность производственной деятельности.

Решение проблемы цифровизации экономики значительно усложняется в условиях санкционного давления со стороны развитых государств Запада, оказываемое ими на Российскую Федерацию и Республику Беларусь в последнее время. Санкционное давление привело к тому, что существенно усложнились и сократились пути доступа к передовым информационным технологиям, лежащим в основе цифровой трансформации предприятий [5]. В этих условиях задачу построения эффективной цифровой экономики

можно сформулировать как выбор такого направления развития традиционных отраслей и действующих воспроизводственных процессов и тенденций, которые функционируют на основе доступных IT-технологий, имеющих фундаментальный характер. Причем, основным элементом механизма цифровизации должен стать системный (сквозной) мониторинг всех уровней, определяющих эффективное функционирование отечественной экономики и отдельных предприятий на основе методов их цифровизации, а также определяющих оценку социально-экономических последствий данного процесса.

Процесс цифровизации общества в сфере экономики кроме общих предпосылок, элементов и факторов отличается специфическими отраслевыми особенностями, которые могут существенно отличаться при характеристике этого процесса в различных отраслях народного хозяйства. Далее отраслевые особенности цифровизации будут выявлены на примере двух крупных отраслей экономики Республики Беларусь, имеющие исключительно важное значение для дальнейшего развития народно-хозяйственного комплекса страны – это химическая промышленность и сельское хозяйство. Эти отрасли являются одними из отраслей специализации белорусской экономики, эффективно развитые во всех регионах страны и приносящие существенный доход в различные бюджеты государства от осуществления экспортно-импортных операций.

Химическая промышленность – отрасль промышленности, включающая в себя производство продукции из углеводородного, минерального и другого сырья путём его химической переработки. Она является одной из основных отраслей современной мировой экономики, которая преобразует сырьё в более чем 70 тысяч различных продуктов. Является также важнейшим сектором экономики Беларуси, который обеспечивает функционирование других отраслей хозяйственного комплекса, экономическую безопасность, обороноспособность, а в итоге – устойчивое развитие страны и достойный уровень жизни населения страны.

Основные отрасли химической промышленности Беларуси – это горно-химическая (производство калийных удобрений), нефте-химическая (переработка нефти) и основная химия (производство минеральных удобрений, химических волокон и нитей, синтетических смол и пластических масс, резинотехнических изделий). Химические вещества и химические технологии используются не только непосредственно в химической промышленности, но и в производстве стекла, керамики, бумаги, красок, металлических покрытий и во многих других промышленных процессах. Учитывая современную тенденцию, в условиях санкционного давления химическую промышленность ожидает существенная трансформация. Это связано с изменением экономического и политического климата в странах Европы и переориентацией белорусского экспорта на восточные рынки. Структурная трансформация является объективным и необходимым этапом для развития социально-экономических систем. Таким образом, известно, что основу производственного потенциала Республики Беларусь составляет промышленность. На ее долю приходится 39,6 % основных производственных фондов, на различных предприятиях трудится 27,3 % общей численности занятого в экономике населения и создается около 30 % валового внутреннего продукта страны. На химическую и нефте-химическую промышленности приходится 13,9 % общего объема продукции промышленности и, соответственно, 20,7 % общей стоимости основных промышленно-производственных фондов. Однако техническая база промышленности устарела. На большинстве предприятий она представляет преимущественно традиционный технологический уклад. Износ активной части основных промышленно-производственных фондов по промышленности в целом достиг 80,2 %, то есть намного превысил критически допустимый уровень.

В связи с этим важным и необходимым направлением дальнейшего развития белорусской экономики является процесс модернизации. Модернизация – это многозадачное организационно-техническое мероприятие, производящееся на промышленном

предприятия с целью изменения внешних и внутренних факторов, влияющих на эффективность производства. Результатом модернизации технологического оборудования является достижение достаточно высоких количественных и качественных технико-экономических показателей продукции, а также уверенное продвижение товара на рынке или освоение новых рынков. Это связано с появлением новых систем автоматизации оборудования или их комплекствующих, технологий, а также контроля и координации производственных процессов в результате внедрения электронно-вычислительных и иных комплексов. Модернизация технологических процессов действующего производства должна носить комплексный характер и охватывать все этапы производственного цикла – от проектного к эксплуатационному. Как можно видеть, из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что модернизация – это трудоёмкий процесс, требующий больших затрат, однако совершенно необходимый в современных условиях, чтобы предприятия оставались конкурентоспособными. Учитывая также, что поскольку в условиях действующего производства не всегда бывает возможно произвести все работы одновременно, поэтому рекомендуется поэтапная модернизация, в целях обеспечения требуемого качества и количества получаемой продукции.

Однако многие химические предприятия уделяют недостаточно внимания своевременной модернизации имеющегося оборудования, в связи с чем качество конечных продуктов часто не отвечает современным прогрессивным тенденциям и критериям. Например, доля выхода светлых нефтепродуктов на многих российских и белорусских заводах остается достаточно низкой и нередко не отвечает конкурентным требованиям современного рынка. Для того, чтобы составить конкуренцию современным ведущим мировым заводам, любое предприятие должно быть заинтересовано в повышении любого показателя, влияющего на выход товарного продукта. Повысить показатель глубины переработки сырья позволяет использование нового оборудования, применение современных

технологий, тщательная настройка режимов работы всех агрегатов и высокая эффективность использования ресурсов [11].

Одним из наиболее важных способов дальнейшего повышения эффективности функционирования химических производств в Беларуси также является процесс автоматизации производства. Автоматизация производства – неотъемлемая часть современных производственных процессов. При автоматизации повышается производительность оборудования, улучшается качество выпускаемой продукции, уменьшаются энергетические и сырьевые затраты. Автоматизация позволяет повысить производительность труда, сократить численность обслуживающего персонала, улучшить условия труда, обеспечить безопасные условия работы.

Современные химические производства характеризуются все возрастающей сложностью и многообразием операций и оборудования. Управление такими производствами возможно лишь при широком использовании методов и средств автоматизации. Развитие автоматизации химической промышленности связано с возрастающей интенсификацией технологических процессов и ростом производств, использованием агрегатов большой единичной мощности, усложнением технологических схем, предъявлением повышенных требований к получаемым продуктам.

Особенно важна автоматизация процессов химической технологии в связи со взрыво- и пожароопасностью перерабатываемых веществ, их агрессивностью и токсичностью, с необходимостью предотвращения вредных выбросов в окружающую среду. Указанные особенности, высокая чувствительность к нарушениям заданного режима, наличие большого числа точек контроля и управления процессом, а также необходимость своевременного и адекватного сложившейся в данный момент обстановке воздействия на процесс в случае отклонения от заданных по регламенту условий протекания не позволяют даже опытному оператору обеспечить качественное ведение процесса вручную. Поэтому в настоящее время эксплуатация процессов химической технологии без автоматизации практически невозможна [12]. Так, например, целью автоматизации

процесса каталитического алкилирования фенола высшими олефинами является получение качественного, т. е. с малым содержанием посторонних веществ, удовлетворяющим самым высоким стандартам, монододецилфенола при наиболее высокой степени превращения сырья и экономии материалов. Основной задачей системы автоматизации является контроль основных технологических параметров и поддержание их с помощью регуляторов на определенном уровне согласно технологическому регламенту. Основными параметрами, которые подлежат контролю, являются перепад давления, температуры и расход.

Для обеспечения наилучших условий эксплуатации и унификации средств автоматизации нужно по возможности стремиться к однотипности используемых приборов. Однако, выбор системы приборов определяется, в первую очередь, назначением и характером установки, характеристикой измеряемой среды, пожаро- и взрывоопасностью объекта. Для данного технологического процесса – алкилирования – решено использовать электрическую систему приборов. В связи с тем, что технологический процесс относится к пожаро- и взрывоопасному производству, предусматривается использование приборов контроля и регулирования в противоискровом и взрывобезопасном исполнении [13]. Все датчики и измерительные приборы с электрическим типом передачи сигнала используют ток до 20 мА. Такая схема позволяет исключить дополнительные затраты на преобразователи сигналов, увеличить быстродействие системы, а низкие величины тока в приборах обеспечивают требования взрыво- и пожаробезопасности.

Важным направлением процесса модернизации экономики, имеющим в настоящее время большое значение для эффективного развития таких отраслевых секторов химической промышленности Республики Беларусь, каковыми являются производство химических волокон и нитей, резинотехнических изделий, нефтехимическое производство является модернизация процесса алкилирования. Алкилирование – это химическая реакция, в результате которой алкильная группа вводится в органическую молекулу по механизму

присоединения или замещения. В качестве алкилирующих агентов используются, как правило, олефины, спирты, сульфаты, галогениды и различные соединения азота, способствующие избирательному присоединению алкильных групп к определенным атомам органических молекул. Часто для проведения реакции алкилирования требуется катализатор. Типичными катализаторами алкилирования являются сильные кислоты. Процесс алкилирования нашёл широкое применение в нефтехимической промышленности. Его используют также в органическом синтезе, медицине и получении высокооктановых компонентов топлива.

Таким образом, промышленность является важнейшим сектором реальной экономики, определяющим достояние общества. Доля промышленности в ВВП Беларуси – 25,5 %. Высокая доля промышленного сектора в ВВП Беларуси обусловлена промышленной политикой республики, направленной на сохранение промышленного сектора и его дальнейшее развитие в системе государственного управления. Цифровая трансформация предприятий предполагает следующие основные направления изменений: цифровизация бизнес-процессов, цифровизация производимого продукта, внедрение цифровых бизнес-моделей и предоставление доступа клиентам. Сегодня наиболее передовые промышленные компании активно проводят их трансформацию в цифровые предприятия. Существует мнение, что благодаря улучшениям, внедряемым внутри предприятий и более тесному сотрудничеству в рамках всей цепочки создания стоимости, в следующие пять лет расходы трансформированных предприятий будут сокращаться на более чем на 3 % в год. При этом предполагается, что благодаря повышению уровня цифровизации продукции и услуг, а также предложению новых цифровых услуг на всех этапах производства вплоть до хостинговых платформ, на которых разместятся промышленные экосистемы, выручка будет расти на 2,9 % в год [14].

В соответствии с проделанным анализом можно сделать выводы о том, что белорусские промышленные предприятия запаздывают в применении цифровых технологий в промышленном

производстве, что характеризует недостаточно высокие объемы производства высокотехнологичной продукции. Запаздывание является следствием невысокого технико-технологического уровня большинства предприятий промышленного комплекса Республики Беларусь. Повышение технико-технологического уровня предприятий связано с необходимостью наращивания объема выпуска высокотехнологичной продукции, что неизбежно будет способствовать внедрению цифровых технологий в ее производство, т. е. к цифровой трансформации предприятия. Удельный вес предприятий, осуществляющих технологические инновации, в общем числе организаций промышленности Беларуси уже целое десятилетие колеблется в пределах около 25 %. Запаздывание инновационного развития промышленного комплекса Республики Беларусь происходит на фоне бурного развития белорусского IT-сектора, который сегодня считают одним из наиболее динамично развивающихся в европейском регионе. IT-сектор являлся основным драйвером роста экономики Беларуси в предыдущие годы, а в настоящее время указывает на ухудшение ситуации в перерабатывающей промышленности, компенсируя в том числе дополнительные потери из-за недавней пандемии коронавируса.

Имеющаяся значительная диспропорция между уровнем промышленного производства и развитием IT-отрасли обусловлена как внутренними причинами, связанными с разделением собственности объектов белорусской экономики, так и с внешними, связанными с политическим и экономическим (санкционным) давлением стран Запада на Республику Беларусь [15]. Принятые в Беларуси стратегические программные документы содержат в себе все необходимые стимулы для достижения в краткосрочной перспективе высокого уровня цифровизации производства, услуг и бизнес-моделей в стране.

Современная экономика, основанная на знаниях, требует все более и более высокотехнологических производств, повсеместного внедрения инноваций. Постоянно возрастает роль научно-технического прогресса в обеспечении конкурентоспособности отечественной

промышленности [16]. Согласно концепции эндогенного технологического прогресса, инвестиции в научные исследования и инновации увеличивают суммарный уровень технологий в экономике и обеспечивают её устойчивый и долгосрочный рост. Как следствие экономика, располагающая ресурсами человеческого капитала и развитой наукой, имеет в долгосрочной перспективе лучшие шансы для роста, чем экономика, лишенная этих преимуществ. Усилия государства должны быть направлены, с одной стороны, на защиту результатов научных исследований и разработок, должны способствовать их коммерциализации и внедрению инноваций в производство; с другой стороны, поддерживать фундаментальные исследования, являющиеся базисом для совершения научных открытий в будущем.

Научно-технологический потенциал представляет собой совокупность располагаемых, привлекаемых и мобилизуемых кадровых, информационных, финансовых, материально-технических и организационно-управленческих ресурсов и возможностей общества (государства, отрасли промышленности, организации) для достижения поставленных целей научно-технологического развития и характеризует способность предприятий проводить научно-исследовательские работы по созданию новшеств с их последующим преобразованием в инновацию. Повышение научно-технического потенциала способствует:

1. Развитию отраслевой науки путём создания отраслевых лабораторий, которые будут тесно взаимодействовать с промышленными организациями;
2. Разработке и приобретению высокотехнологичных патентов и лицензий с последующей коммерциализацией;
3. Формированию инновационно-промышленных кластеров [2].

Необходимость импортозамещения диктует агрессивная конкурентная политика США и Евросоюза, направленная на протекционизм и пересмотр торговых соглашений, на ущемление Беларуси в партнерских отношениях при создании высокотехнологичной продукции, в поставках белорусских товаров на зарубежные рынки.

Одновременно, санкции вызывают подъем национальной экономики за счет принимаемых мер противодействия – стимулирования и поощрения экспортной деятельности, импортозамещения, инвестиций в отечественную промышленность, что в целом снижает финансовую и технологическую зависимость от западных государств. Преимущества промышленной политики, направленной на сетевое взаимодействие, в сложившихся условиях необходимо переносить и акцентировать на интеграцию в рамках Союзного государства и ЕАЭС, в том числе, на осуществление промышленной кооперации по разработке и выпуску высокотехнологичной продукции путем создания совместных масштабных инновационных проектов в производственной сфере. В отличие от международного торгового сотрудничества, сотрудничество в научно-технической сфере и в области инноваций напрямую зависит от промышленной транснациональной кооперации, дающей гарантию долгосрочной и саморазвивающейся интеграции.

Современная промышленная политика Республики Беларусь в плане интеграции многовекторная и направлена, с одной стороны, на интеграцию белорусских и российских предприятий при условии сохранения национального статуса ведущих белорусских предприятий под государственным управлением, а, с другой, на создание совместных предприятий, особенно в ресурсодобывающей отрасли. Существует множество успешных примеров функционирования российских предприятий на территории Беларуси и белорусских на территории России, осуществляющих взаимовыгодную деятельность. Известны также противоречия, возникающие на почве разделения собственности, которые тормозят развитие взаимовыгодной промышленной интеграции и кооперации. Имеющиеся противоречия могут быть успешно разрешены на основе использования единой, четко определенной и сбалансированной в межнациональном отношении промышленной политики, реализуемой в рамках Союзного Государства, важным аспектом которой может явиться согласованное взаимодействие при определении структуры и построении сетевой экономики, основанной на цифровой индустриализации.

Напомним, что именно глубокие промышленные и научные интеграционные связи между российской и белорусской экономиками способствовали устойчивости политической системы в период спровоцированного Западом извне политического внутреннего противостояния в кризисном для Беларуси 2020 г.

Однако, в рамках интеграции России и РБ необходимо решить ряд вопросов, препятствующих дальнейшему развитию торгово-экономических отношений, таких, как:

1. формирование общей макроэкономической системы, включая синхронизацию стратегического управления;

2. выработка единых принципов налогообложения по НДС и акцизам;

3. создание объединенного рынка углеводородов (вследствие чего цены на газ для Беларуси могут быть приравнены к внутрироссийским);

4. унификация регулирования авиационного, железнодорожного, водного и автомобильного рынков;

5. гармонизация законодательства в сферах торговли и общепита;

6. отмена международного роуминга между странами Союзного государства.

Подводя итоги, следует отметить, что интеграция российско-белорусских отношений охватывает многие отрасли экономики, однако наиболее привлекательным объектом остается промышленность. Именно переориентация России и РБ на импортозамещение позволит объединить технический и производственный потенциалы двух стран и направить их в нужное русло – создание продукции в рамках совместного производства и продвижении ее на рынки третьих стран [2].

В отношении предприятий, осуществляющих нефтехимическую деятельность, внедрение эффективного экологического компонента позволит выработать согласованную экологическую программу развития отраслевых предприятий. Такого рода программа позволит осуществлять более результативную природоохранную

деятельность на предприятиях, учесть риск наступления экологических последствий и выбрать наилучшие доступные методы их предотвращения. Все это будет способствовать реализации процесса экологизации химического производства. Разработка и функционирование комплексной программы должны осуществляться в рамках экологической политики соответствующих предприятий и включать направления деятельности, связанные с подбором необходимых эколого-правовых средств, применяемых в соответствии с требованиями природоохранного законодательства и с учетом положений Национальной стратегии устойчивого развития до 2030 года:

1. оценку экологических рисков предприятия с учетом специфики нефтехимической промышленности;
2. сотрудничество по вопросам охраны окружающей среды в рамках инновационно-промышленного нефтехимического кластера;
3. связь с общественностью о результатах деятельности, оказывающей воздействие на состояние окружающей среды, с учетом тенденций развития «зеленой» цифровой экономики [17].

Таким образом, комплексная программа развития предприятий представляет собой набор эколого-правовых мер, направленных на реализацию природоохранной деятельности предприятия, которое специализируется на выпуске нефтехимической продукции с целью реализации его природоохранной политики. В основу данной программы должны быть включены основные инструменты правового механизма, к которым следует относить как императивные инструменты (комплексное природоохранное разрешение, экологический паспорт предприятия, производственные наблюдения, локальный мониторинг, экологическое лицензирование, экологический аудит), так и добровольно применяемые инструменты (экологическая сертификация, экологическое страхование). При этом, набор эколого-правовых средств по своему содержанию может отличаться в зависимости от условий осуществляемой экономической деятельности. Каждая мера эколого-правового характера направлена на учет видов вредного воздействия на окружающую среду (выбросы в атмосферу, сбросы сточных вод и размещение твердых

отходов). Отдельного внимания заслуживают инструменты экологического страхования и экологической сертификации, поскольку данные средства охраны окружающей среды выступают добровольными мерами, но экологическая эффективность от их реализации на предприятии способствует достижению целей природоохранного законодательства.

В рамках развития цифровой экономики перспективным направлением будет разработка интернет-платформ для осуществления мониторинга выбросов (сбросов и размещения отходов) загрязняющих веществ, на которых возможно в режиме онлайн отслеживать поступление загрязняющих веществ в атмосферный воздух, водные объекты и формировать на основе смарт-технологий реальную картину состояния окружающей среды в регионе. В свою очередь, это позволит осуществлять оперативное информирование общественности о результатах воздействия хозяйственной деятельности химических предприятий на окружающую среду и повысить их экологический имидж. Для химической промышленности перспективная модель сотрудничества в рамках инновационно-промышленного нефтехимического кластера будет способствовать внедрению инвестиций в производство экологически чистых продуктов, повысит инвестиционную привлекательность и обеспечит высокие темпы экономического роста [18].

Хотелось бы также отметить, что кроме вышеизложенных проблем существенную роль играет логистика. Учитывая, что более 80 % товаров доставляется по морю, это существенно сказывается на функционировании химической промышленности Республики Беларусь, которая не имеет морских границ. В настоящее время активно используются порты Российской Федерации. Также в ходе дедолларизации экономики, которая стала ответом на принятые ограничения со стороны недружественных стран, растёт опыт с применением криптовалют.

Исходя из анализа выявленных проблем и определения перспектив развития химической промышленности Республики Беларусь можно сделать вывод о том, что в ближайшие годы необходимо

проделать огромные по масштабам работы, связанные с научными разработками, экологическими проблемами, процессом цифровизации. Наряду с IT-сектором химическая промышленность является одним из краеугольных камней экономики Республики Беларусь. Как и другим отраслям промышленности, являющимся национальным достоянием, необходимо качественное управление отраслью, тем более в такое сложное время, связанное с усилением санкционного давления со стороны западных государств. Большие надежды также связаны с реализацией совместных программ в рамках Союзного государства, СНГ и в экономических объединениях, таких, как ЕАЭС, БРИКС. В условиях формирования новых мировых центров именно данные организации могут стать полюсами, точками роста благосостояния населения, подъема национальной экономики и устойчивости государственных структур.

Кроме химической промышленности сельское хозяйство также относится к отраслям специализации народно-хозяйственного комплекса Республики Беларусь, имеющее важное значение для развития экономики страны. Процесс цифровизации белорусского АПК также отличается определенными отраслевыми особенностями. Сельское хозяйство является базовой отраслью для обеспечения устойчивого развития любого государства. Эффективное развитие АПК Беларуси является надежной основой получения продовольствия для населения и генератором экспортной выручки для дальнейшего функционирования государства.

В рамках исследования было выявлено серьезное отставание Республики Беларусь от своих соседей в экономических результатах функционирования сельского хозяйства и в процессах цифровизации предприятий АПК:

1. по данным Продовольственной и сельскохозяйственной структур ООН за 2016–2019гг., по показателю валовой добавленной стоимости на 1 работника Беларусь в среднем отстает от Российской Федерации в 1,77 раза, Литвы – в 1,79 раза, Латвии – в 1,96 раза [19];

2. согласно данным Белстата и Росстата, в 2016–2020 гг. рентабельность продаж в АПК Беларуси в среднем в 3,1 раза отставала от рентабельности продаж в России [20,21].

На общем уровне цифровизацию сельского хозяйства рассматривают в качестве перехода к Agriculture 4.0 в рамках промышленной трансформации Industry 4.0. Среди особенностей Agriculture 4.0 выделяют полную механизацию и автоматизацию сельскохозяйственных процессов, а также насыщение сельского хозяйства цифровыми системами сбора, обработки и хранения сопутствующей информации, что в комплексе дает возможность эффективно проводить сельскохозяйственные операции без прямого участия человека. В связи с этим Agriculture 4.0 нельзя представить без таких терминов информационной эры, как «интернет вещей», «Big Data», «искусственный интеллект» и «облачные вычисления». Сельское хозяйство при этом становится подвержено рискам компьютерной безопасности [22].

Белорусские ученые конкретизируют следующие направления цифровой трансформации АПК [23,24]: методы цифровизации и направления использования цифровых технологий в системе управления и планирования АПК, в том числе умная ферма, умная теплица, умный агротуризм, умный сад, умное поле. Основные правовые акты с точки зрения развития и функционирования АПК: Государственная программа развития аграрного бизнеса Республики Беларусь на 2016–2020 годы и Государственная программа «Аграрный бизнес» на 2021–2025 годы.

В рамках первой Программы развития аграрного бизнеса и её Подпрограммы 6 «Техническое переоснащение и информатизация агропромышленного комплекса» предполагается перейти к «электронному сельскому хозяйству», внедрить технологии ресурсосберегающего точного земледелия, разработать автоматизированные информационные системы и базы данных. Вторая Программа «Аграрный бизнес» предусматривала продолжение развития технологий цифрового сельского хозяйства. При исполнении данной государственной программы планируется достичь увеличения экспорта

продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья в 2025 году до 7 млрд. долларов США, а также довести рентабельность продаж в сельском хозяйстве как минимум до 10 %.

На практике в Беларуси технологии «цифрового» земледелия были внедрены не очень глубоко, но наблюдается серьезный прогресс в области разработки различных информационных систем: за 2016–2020 гг. были разработаны 5 крупных информационных систем («Техсервис», «Ветснаб» и др.) и функциональные комплексы «АITS–Прослеживаемость» и «АITS–Ветбезопасность». В 2021 году была разработана концепция цифровой платформы «Точное земледелие».

Таким образом, в Республике Беларусь существует серьезный объем работ для полноценного внедрения цифровых технологий в белорусское сельское хозяйство. Например, переходу к точному земледелию парадигмы Agriculture 4.0 мешает отсутствие цифрового землеустройства [24]. Также в государственных программах развития земледелия не учитывается необходимость разработки компьютерных комплексов [4], ориентированных на автоматизацию непосредственно производственных сельхозпроцессов, а также важность закупки цифровой инфраструктуры для организации работоспособности цифрового сельского хозяйства. Сложности во внедрении перспективных технологий также связаны с внутриотраслевыми и макроэкономическими сложностями, не позволяющими реализовывать потенциал белорусского АПК в полной мере.

В настоящее время цифровизация общества является важнейшим направлением инновационного развития социально-экономических систем. Вместе с тем в условиях директивно-плановой экономики вместо понятия «инновационное развитие общества» преимущественно использовался термин «интенсификация общественного воспроизводства», которая рассматривалась как ключевое направление развития социума на основе передовых направлений НТП. Очевидно, что эти понятия ни в коей мере нельзя противопоставлять друг другу – наоборот, в них имеется немало общего, в основном связанного с использованием в обоих случаях современных

направлений, форм и методов реализации научно-технического прогресса. Однако эти важнейшие категории нельзя также и отождествлять друг с другом, в частности, интенсификация общественного производства противопоставляется процессу экстенсификации, связанной с количественным ростом экономики на основе более широкого вовлечения традиционных факторов производства, а не их качественного совершенствования.

Важно также учитывать, что наряду с интенсификацией общественного воспроизводства в целом выделяют еще и различные направления интенсификации, связанные с экономией не всей совокупности используемых производственных факторов на создание единицы продукции, а какого-то одного конкретного фактора. В связи с чем выделяют трудо-, фондо-, материало-, землесберегающие направления интенсификации. Нами также предлагается выделять инвестиции и инновации экстенсивного и интенсивного типов, причем во второй группе целесообразно также выделять подгруппы инвестиций и инноваций, характеризующих то или иное направление интенсификации производства (т.е. трудосберегающие, фондосберегающие и т.п. направления).

Таким образом, цифровизацию экономики можно рассматривать как современный этап развития интенсификации общественного воспроизводства. Важно также выделять в группе инноваций и инвестиций интенсивного типа те, которые способствуют процессу цифровизации общества, причем необходимо уточнять, какое направление интенсификации производства – трудо-, фондо-, материалосберегающее или еще какое-нибудь направление – данная совокупность методов и форм цифровизации экономики реализует.

С развитием цифровой (электронной) экономики появляются новые связанные с цифровой деятельностью субъекты экономических отношений, создающие цифровые блага и продукты [3]: эта деятельность прежде всего связана с функционированием организационно-управленческих и технологических основ и аспектов процесса цифровизации. Так как собственность является важнейшей

экономической категорией, лежащей в основе всей системы экономических отношений, в т. ч. и тех, которые определяют развитие процесса цифровизации как основы современного этапа интенсификации общественного воспроизводства, необходимо именно собственнические отношения рассматривать как определяющие развитие всей совокупности производственных отношений [6]. Кроме отношений собственности, важную роль в этом новом сегменте современной экономики играет деятельность предпринимателей и наемных работников, которую также вместе с иными аспектами цифровой экономики следует рассматривать и изучать в целях развития экономической науки [25].

Трансформация сельскохозяйственных предприятий и организаций, а также предприятий химической промышленности предполагает такие ключевые направления возможных изменений, которые способствуют реализации процесса цифровизации экономики Республики Беларусь: цифровизация производимой сельскохозяйственной продукции и продукции химической промышленности, разных бизнес-моделей, направлений развития деловой среды, а также предоставление различных форм доступа к имеющейся информации потенциальным клиентам. У самых передовых аграрных компаний после внедрения методов и форм цифровизации расходы в течении следующих 5 лет должны сократиться по различным оценкам на 3 % в год [15], а выручка будет расти на 2,3 %.

Кроме этого, как показал анализ, происходит запаздывание у белорусских организаций в обеих отраслях Республики Беларусь процесс применения цифровых методов, направлений, форм и технологий в системе общественного воспроизводства в связи со сравнительно невысокими объемами производства высокотехнологичной продукции (особенно ИТ-продукции). Причем, интересно, что запаздывание процесса цифровизации в белорусском хозяйственном комплексе происходит в условиях интенсивного развития национального ИТ-сектора, считающегося одним из самых быстроразвивающихся в Европе. Важно также, что если раньше ИТ-сектор являлся в Беларуси полюсом, точкой роста экономики страны,

то в настоящее время этот сектор компенсирует ухудшение ситуации в сельском хозяйстве и перерабатывающей промышленности, а также в ряде предприятиях химической и нефтехимической промышленности.

Это особенно проявилось в условиях потерь, связанных с пандемией коронавируса. Связано это также с внешними условиями и факторами, обусловленными увеличением числа всевозможных санкций, принимаемых западными государствами в отношении Республики Беларусь и Российской Федерации в последние годы. В качестве противодействия приняты различные стратегические программы и документы, содержащие в себе необходимые мероприятия повышения уровня цифровизации общественного производства в союзном государстве.

Повышение научно-технического потенциала и процесс дальнейшей цифровизации аграрного производства и химической промышленности способствуют:

1. приобретению и разработке высокотехнологичных патентов и лицензий с последующей коммерциализацией;
2. развитию отраслевой науки путём создания специальных лабораторий, которые будут тесно взаимодействовать с сельскохозяйственными организациями и предприятиями химической промышленности - этих двух важнейших отраслей белорусской экономики;
3. формированию инновационно-производственных кластеров.

Цифровизация экономики в значительной степени является следствием развития информационных систем, которые интенсивно стали формироваться еще в середине 20 века. Под информационной системой понимается организационно-упорядоченная совокупность, массив документов и информационных технологий, реализующих информационные процессы в целях поиска, хранения, обработки, передачи, распространения и представления информации на основе использования средств вычислительной техники и связи. Информационные системы на предприятиях и в различных отраслях народно-хозяйственного комплекса стали интенсивно внедряться

также в середине 20 века. В значительной мере это было обусловлено необходимостью обработки различных бухгалтерских счетов и расчета заработной платы сотрудников предприятий, что способствовало существенному сокращению временных затрат и ускорению обработки бумажных документов.

Развитие информационных систем начинается с 60-х годов прошлого века, что во многом обусловлено освоением компьютерных технологий. Преимущественно такого рода системы стали внедряться в области управления и контроля деятельностью хозяйственных организаций, что способствовало ускорению процесса принятия организационно-управленческих решений. В конце 80-х – начале 90-х 20-го века коренным образом меняется концепция использования информационных систем, так как в это время информация прежде всего использовалась как стратегия существования данного предприятия, и поэтому приоритетным направлением информационных систем становится их использование в сфере стратегического планирования организации. В настоящее время информационные системы все более играют роль глобального источника информации и используются практически во всех отраслях экономики, в том числе для поиска новых поставщиков и потребителей продукции и для создания новых видов товаров и услуг, способствующих росту конкурентоспособности производимой продукции [26].

В последнее время актуализируются проблемы реализации цифровых технологий также и в логистике. Повышение требований к цифровой логистике является следствием роста надежности работы транспорта и соблюдения сроков поставки, а также диктует важность изменения условий в определении приоритетных направлений трансформации логистических систем.

Современные подходы в реализации цифровой логистики на предприятиях с относительно недавнего времени стали приобретать популярность в области использования цифровых технологий как необходимой деятельности, обеспечивающей высокий уровень конкурентоспособности предприятий.

На основе формирования процессов цифровизации возник такой новый термин, как цифровая логистика. Цифровая логистика – это хранение, поиск передачи информации, сюда также входят цифровые технологии, обеспечивающие выявление и прогнозирование потребностей, оптимизацию маршрутов, направлений материальных и информационных потоков, а самое главное – сокращение времени транспортных поставок [27]. Необходимо указать, что этот процесс приобретает все больше популярности в оптимизации поставок, так как оптимизирует доставку грузов в производстве товаропроводящих сетей от производителя к потребителю.

Цифровизация меняет сложившийся экономический уклад. В качестве основных особенностей цифровой экономики специалисты [33] выделяют следующие аспекты: формирование адаптивных экономических систем посредством самоорганизации, повышение скорости принятия решений и оперативности управления, сокращение жизненного цикла продукции и стимулирование инноваций, повышение скорости реакции предприятия на изменения потребительского спроса на основе общедоступных информационных ресурсов, интенсивный рост интеллектуальной составляющей продукции в условиях замещения материальных ценностей информационными.

Таблица 1

**Характеристика цифровых технологий, применяемых
в современной экономике и логистике**

| Наименование | Особенности |
|-------------------------|---|
| Искусственный интеллект | Обработка больших данных неструктурированной информации |
| Интернет вещей | Обеспечение сбора разнообразных данных через удаленный доступ и осуществление управления ими в режиме реального времени |
| Блокчейн | Совокупность алгоритмов, позволяющих защитить базы данных, в которых может храниться информация обо всех транзакциях |

В цифровой экономике логистику следует рассматривать как инфраструктуру, обеспечивающую поступательное развитие компании за счет оптимизации затрат и ускорения взаимодействия с конечным потребителем товара. Не утрачивает значения и рассмотрение логистики с позиции функционального подхода как направления деятельности предприятия, отвечающего за эффективное протекание потоковых логистических процессов. Одним из ключевых драйверов развития логистики становится активное внедрение элементов, которые опираются на цифровые технологии (табл. 1).

Обеспечить сбор разнообразных данных через удаленный доступ и осуществить управление ими в режиме реального времени позволит Блокчейн – совокупность алгоритмов, защищающих базы данных, в которых может храниться вся информация обо всех транзакциях. Рассмотрим такие цифровые технологии, как блокчейн, интернет вещей и искусственный интеллект подробнее.

Блокчейн – это способ хранения информации, представляющий собой выстроенную непрерывную цепочку блоков, обобщенную учетную запись, которая совместно используется сетевыми серверами, фиксирующими отчеты транзакций, а они, в свою очередь, записываются в виде блоков проверяемым способом. Данная технология является разновидностью «Технологий распределенного учета данных». Блокчейн, как отмечают специалисты [28, 30], делает возможным формирование, ведение и учет цифрового реестра транзакций одновременно в нескольких местах. Блокчейн – технология, которая все чаще стала использоваться в логистике в качестве инструмента, обеспечивающего прозрачность операций с грузами на протяжении всей цепи поставок, снижение рисков, переход на электронный документооборот и использование других цифровых технологий.

Интернет вещей – технология, представляющая собой сеть, которая объединяет различные устройства и объекты через Интернет для передачи данных. Преимущества внедрения Интернета вещей в логистике, как отмечают специалисты [32], следующие: возможность наблюдения за всеми процессами в режиме реального

времени, определение производительности труда работников и транспортных средств с дальнейшим внесением корректировок для повышения эффективности производства, автоматизация процессов.

Для потребителей Интернет вещей также имеет очень большое значение. Так, актуальная и верная информация при отслеживании груза даст потребителям уверенность в качественном сервисе и повысит их удовлетворенность. Искусственный интеллект – это способность компьютера выполнять задачи, обычно связываемые с разумными существами. Как и с остальными цифровыми технологиями, внедрение искусственного интеллекта [35] способствует улучшению индустрии логистики и ее развитию. У искусственного интеллекта есть ряд достоинств, необходимых для сферы логистики: улучшение взаимодействия с клиентом посредством интерактивного общения, возможность изменения операционной модели логистики, использование системы для отслеживания отправок.

Развитию цифровой логистики прежде всего способствует виртуализация среды взаимодействия. Виртуальность взаимодействия участников бизнес-отношений обеспечивается посредством использования глобальной телекоммуникационной среды. Это позволяет оптимизировать логистический цикл за счет минимизации временных затрат на совершение операций во всех функциональных областях логистики и принятия управленческих решений. В настоящее время можно констатировать, что логистические компании освоили такие цифровые виртуальные технологии, как: система управления складом WMS, управление автопарком TMS, онлайн-сервисы для клиентов, причем потенциал продолжает стремительно развиваться.

Следует также отметить влияние государственного фактора. На сегодняшний день государство заинтересовано в активной цифровизации экономической деятельности. Например, в Республике Узбекистан об этом свидетельствует разработанная национальная программа «Цифровая экономика Республики Узбекистан» [34], целью которой является решение задач по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий в экономику и социальную сферу.

В целях развития транспортной отрасли разработан ведомственный проект «Цифровой транспорт и логистика», направленный на формирование в Узбекистане единого конкурентоспособного, безопасного транспортного пространства, расширения экспортных и транзитных возможностей. Заинтересованность в оцифровке транспортных процессов объясняется высокой долей затрат на перемещения в стоимости конечной продукции и существенным отставанием в качестве и доступности оказания транспортных услуг от иностранных компаний сферы транспортировки, а также возрастающими объемами перевозок. В результате цифровизации эффективность транспортной отрасли может повыситься на 35 % [31].

Таким образом, цифровизация трансформирует цепи поставок и переносит акценты с вертикальной на горизонтальную интеграцию в логистической системе. Каждая цифровая технология приводит к существенным изменениям в логистике, меняя модель организации, выявляя новые рыночные возможности и повышая эффективность используемых затрат. Сегодня ключом к успеху любой логистической цепи являются интеллектуальные технологии, базирующиеся на машинном обучении и искусственном интеллекте. В результате применение данных технологий на уровне поставок инновационных технологий позволит оперативно сформировать и оптимизировать цепь поставок в условиях цифровой среды и проводить оценку вероятности прогнозируемых решений на перспективу.

Эффективность взаимодействия может проявляться в следующих аспектах: сокращение времени выполнения логистического цикла за счет автоматизации логистических операций, повышение качества поставки, что обеспечивается высокой точностью планирования за счет применения инструментов аналитики, дифференциация логистического сервиса за счет применения системы искусственного интеллекта и больших данных, формирование новых источников доходов, рост объемов продаж и применения концепции интернета вещей облачных технологий, позволяющих создавать инновационный продукт.

В настоящее время реализация цифровых технологий актуализирует решение разнообразных проблем использования инноваций и цифровых технологий в логистике. Повышение требований к цифровой логистике связано с повышением надежности транспорта и соблюдением сроков поставки, а также важностью изменения условий в определении приоритетных направлений трансформации логистических систем. Современные подходы в процессе реализации цифровой логистики на предприятиях с недавнего времени стали приобретать популярность в создании и внедрении цифровых технологий как необходимой деятельности, обеспечивающей высокий уровень конкурентоспособности предприятий.

Современные подходы развиваются и имеют актуальность в цифровой логистике, так как цифровая логистика – это хранение, поиск передачи информации, сюда входят также цифровые технологии, обеспечивающие выявление и прогнозирование потребностей, оптимизацию маршрутов, направлений материальных и информационных потоков, а самое главное – сокращение времени транспортных поставок [36].

Стоит также учесть, что логистика – это не только перевозки, но и клиентский сервис, который добавляет определенную нагрузку и род деятельности на специалиста, а также требует наличия определенных знаний. Все это также сказывается на общей стоимости логистических услуг. Рассматриваемая модель B2B описывает коммерческие транзакции, проводимые между производителями и оптовыми торговыми компаниями, и включает в себя несколько операций, так как компании закупают компоненты сырья и ресурсов для использования в своих производственных процессах. Особенно нужно отметить типичную модель B2C: эта модель описывает транзакции, проводимые непосредственно между компанией и потребителями, которые являются конечными пользователями продуктов и услуг [29]. В настоящее время большинство компаний, реализующих товар непосредственно потребителям, можно отнести к B2C компаниям. В модели B2C минимизируется количество посредников [33]. В этой ситуации устранение посредников в логистической

цепочке определяется возможностью снижать издержки фирмам, а также устанавливать конкурентные цены. Информация о представленных ключевых инновационных технологиях в логистике дает представление о логистической отрасли как прогрессивной, так как тенденции в использовании современных технологий требуют цифровизации программ и систем управления логистическими комплексами. Возрастает роль технологий в функциях цепей поставок, изменяя бизнес-процессы в логистике. Технологии доступны малому и среднему предпринимательству с целью сквозного отслеживания, визуализации, обработки и хранения грузов. Применение инновационного инструментария позволяет эффективно решать проблемы с конечными потребителями продукции и пропускной способностью товародвижения в цепях поставок. Применение и внедрение современных технологий возможно с развитием цифровизации и трансформации логистической деятельности в цифровую форму.

ЛИТЕРАТУРА

1. Современная политэкономия: учебное пособие / [В.Г. Гусаков, С.Ю. Солодовников, В.В. Богатырева и др.]; под ред. В.Г. Гусакова. – Минск: РИВ. – 2019.
2. Гусаков, В.Г. Наука. Информационное общество. Республика Беларусь – 25 лет созидания и свершений / В.Г. Гусаков. – Минск: Белорусская наука, 2020. – 779 с.
3. Курегян, С.В. Предмет экономической теории и цифровизация экономики / С.В. Курегян // Экономическая наука сегодня: сб. науч. ст. / БНТУ. – Минск, 2021. – Вып.13. – С. 15–22.
4. Павлов, К.В. О цифровизации экономики на постсоветском пространстве / К.В. Павлов, О.В. Носова, Н.Р. Асадуллина // Общество и экономика. Москва. РАН. – 2020. – № 11. – С. 76–84.
5. Солодилова, Н.З. Цифровизация экономики как фактор инфраструктурного противодействия санкционной политике в современных условиях / Н.З. Солодилова, А.А. Горин, Е.И. Андреева, 2020.

- А.С. Чурсина // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. Серия экономика. – 2022. – № 4 (42). – С. 7–12.
6. Солодовников, С.Ю. Собственность как политико-экономическая категория в XXI веке / С.Ю. Солодовников // Экономическая наука сегодня: сб. науч. ст. / БНТУ. Минск, 2019. – Вып. 10. – С. 5–13.
 7. Халин, Г.В. Цифровизация и ее влияние на российскую экономику и общество: преимущества, вызовы, угрозы и риски / Г.В. Халин, В.Г. Чернова // Власть и экономика. – 2018. – № 10. – С. 45–64.
 8. Павлов, К. Проблемы повышения эффективности инновационной направленности развития экономики / К. Павлов // Общество и экономика. Москва. РАН. – 2019. – № 6. – С. 5–21.
 9. Павлов, К.В. Интенсификация экономики в условиях неопределенности рыночной среды. Монография / К.В. Павлов. – М.: Магистр, 2007. – 271с.
 10. Павлов, К. Инвестиции инновационного типа / К. Павлов // Экономист. – 2014. – №12. – С. 34–38.
 11. Покровская, С.В. Инновационные идеи модернизации процесса алкилирования фенола с целью повышения качества алкилата / С.В. Покровская, Е.Я. Корбут // Вестник Полоцкого государственного университета. – 2018. – № 11. – С. 101–107.
 12. Контрольно-измерительные приборы ОВЕН // [Электронный ресурс]. 2009. – URL: <http://www.owen.ru>. (дата обращения: 07.03.2023).
 13. Экономика на постсоветском пространстве в условиях новых патологических вызовов и процессов цифровизации: монография / Монография под научной ред. К.В. Павлова. – Ижевск: Шелест, 2021. – 644с.
 14. Минфин. Валовой внутренний продукт. – [Электронный ресурс] – URL: <https://myfin.by/wiki/term/valovoj-vnutrennij-produkt> (дата обращения: 28.03.2023).
 15. Лепеш, Г.В. Анализ состояния промышленного комплекса Республики Беларусь с точки зрения перспектив цифровизации

- производства, услуг и бизнес-моделей/ Г.В. Лепеш // Технико-технологические проблемы сервиса. – 2021. – № 4(58). – С. 3–11.
16. Сайт Российской газеты. – [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2022/07/06/rossiia-i-belarus-kak-kompanii-soiuznyh-stran-stroiat-novuiu-ekonomicheskuiu-realnost.html> (дата обращения: 30.03.2023).
 17. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года // Экономический бюллетень Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь. – 2015. – № 4. – С. 6–99.
 18. Селищева, Т.А. Структурные трансформации и проблемы формирования информационной экономики России: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Т.А. Селищева. – СПб, 2006. – 32 с.
 19. ФАОСТАТ [Электронный ресурс]: стат. система ФАО. – URL: <https://www.fao.org/faostat/ru/#compare> (дата обращения: 15.03.2023).
 20. Сельское хозяйство в России. 2021: стат. сб. / К. Э. Лайкам [и др.]. – М. : Росстат, 2021. – 100 с.
 21. Сельское хозяйство Республики Беларусь: стат. буклет / И. В. Медведева [и др.]. – Минск: Белстат, 2022. – 36 с.
 22. A Survey on Smart Agriculture: Development Modes, Technologies, and Security and Privacy Challenges [Electronic resource] / Xing Yang [et al.] // IEEE/CAA Journal of Automatica Sinica. 2021. – Vol. 8, №2. – P. 273–302.
 23. Радченко, Н.В. Цифровая трансформация аграрного сектора Беларуси / Н.В. Радченко, Е. В. Соколовская, С. В. Радченко // Аграрная экономика. Минск. – 2021. – № 4. С. 50–59.
 24. Мыслева, Т.Н. Внедрение точного земледелия в Республике Беларусь в контексте национальных земельных отношений: проблемы и перспективы [Электронный ресурс]/ Т. Н. Мыслева, О. А. Куцаева // Вестник БГСХА. Минск. – 2020. – № 4. – С. 154–163. – URL: <https://elib.baa.by/xmlui/handle/123456789/2703> (дата обращения: 15.03.2023).

25. Основы цифровой экономики: учебное пособие / под ред. М.И. Столбова, Е.А. Бренделевой [и др.]. – М.: Изд. дом «Научная библиотека», 2018. – 238 с.
26. Кулемина Ю.В. Краткий курс по информационным системам в экономике: учебное пособие / Ю.В. Кулемина. – М.: Изд-во «Окей-книга», 2009. – 112 с.
27. Тренды в логистике 2018: скорость, прозрачность и умная аналитика. Официальный сайт компании «ГЕОЛАИН Технологии»
28. Зайченко, И.М. Разработка концепции цифровой трансформации системы управления социально-экономическим развитием региона Крайнего Севера / И.М. Зайченко, А.М. Смирнова, А.Д. Шаронова // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2018. – № 4(35). С. 106–114.
29. Пять ключевых логистических тенденций в 2019 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/nbp/5-kliuchevykh-logisticheskikh-tendencii-v-2019-godu-5d03758bc7acc50d8af0011e>
30. Управление бизнесом в цифровой экономике: вызовы и решения / под ред. И.А. Аренкова, Т.А. Лезиной, М.К. Ценжарик, Е.Г. Черновой. – СПб.: Изд-во С.-Петербур. ун-та, 2022. – 360 с.
31. Основы цифровой экономики / под ред. М.И. Столбовой, Е.А. Бренделевой. – М., 2022. – 238 с.
32. Гелисханов, И.З. Цифровые платформы в экономике: сущность, модели, тенденции развития / И.З. Гелисханов, Т.Н. Юдина, А.В. Бабкин // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. – 2018. – Том 11. № 6. – С. 22–36.
33. Обзор тенденций развития транспорта и логистики в 2019 году. Пять факторов, влияющих на развитие транспортно-логистической отрасли. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.pwc.ru/ru/publications/transport-and-logistics-trends-2019.html>.
34. Пять важнейших трендов-2020 на рынке транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]. – URL: <https://pro.rbc.ru/about> (дата обращения: 26.02.2020).

35. Малютин Д. 7 трендов транспортной логистики в России: как стать лидером на новом рынке [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.e-xecutive.ru/management/marketing/1985748-7-trendov-transportnoi-logistiki-v-rossii-kak-stat-liderom-na-novom-rynke> (дата обращения: 26.02.2020).
36. Негреева, В.В. Управление предприятием в системе обеспечения экономической безопасности / В.В. Негреева, В.В. Щелачкова, Е.И. Алексашкина, Л.С. Ершов // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2018. – № 4(35). – С. 98–105.

Глава 5.3. Перспективы развития бухгалтерского учета и корпоративной отчетности в ESG-повестке

Введение

Вопросы развития бухгалтерского учета как релевантной информационной практики, отвечающей актуальным потребностям социально-экономической среды достаточно продолжительное время обсуждаются в профессиональном сообществе. При этом в фокусе внимания, безусловно, находится отчетность, как основной продукт и один из наиболее значимых элементов учетной системы, выполняющий функции коммуникации и передачи учетной информации заинтересованным лицам.

В последние десятилетия все больше внимания ученых, практиков, общественных институтов и регуляторов уделяется вопросам развития корпоративной отчетности как фактора обеспечения устойчивого развития как отдельных экономических субъектов, так и мирового сообщества в целом. Это нашло отклик в формировании так называемой ESG- повестки (аббревиатура от англ. Economic, Social, Governance), охватывающей вопросы не только информационно-отчетных практик, но и управления процессами ответственного развития экономики и социума в целом. Вошедшие в тренд исследования и практика составления «ответственной» отчетности

существенно расширили горизонты охвата информации для стейкхолдеров по сравнению с традиционной финансовой. Маркерами популярности нефинансовой отчетности могут послужить несколько фактов: в крупнейшей международной базе отчетов о социальной ответственности www.corporateregister.com по состоянию на 28 сентября 2023 года представлено 195 715 отчетов от 27 522 организаций¹⁰; в Национальном регистре корпоративных нефинансовых отчетов РФ с 2000 года по состоянию на 9.10.2023 зарегистрировано 1 419 отчетов 250 российских компаний (в том числе 548 отчета по устойчивому развитию, 388 социальных, 111 экологических и 372 интегрированных отчетов)¹¹. По оценкам Bloomberg к 2025 году ESG-активы могут достичь \$53 трлн, что составляет треть мировых активов под управлением.¹² В проведенном аналитическом обзоре международной федерации бухгалтеров выявлено, что ESG-раскрытия присутствуют в отчетности 95 % из исследованных 1350 компаний различных стран¹³. Принятая в ноябре 2022 года Европарламентом директива об отчетности в области корпоративного устойчивого развития (CSRD) делает обязательным применение стандартов ESG-отчетности не только общественно значимыми, но и другими крупными компаниями Евросоюза, компаниями-эмитентами, включая представителей малого и среднего бизнеса, иностранными компаниями, чья выручка в ЕС превышает 150 млн. евро. Согласно исследованиям KPMG, проведенным на данных опросов руководителей крупных компаний, 45 % опрошенных признают,

¹⁰ [Электронный ресурс] // Режим доступа:
<https://corporateregister.com/> (дата обращения: 28.09.2023).

¹¹ [Электронный ресурс] // Режим доступа:
https://rspp.ru/sustainable_development/registr/ (дата обращения: 9.10.2023).

¹² [Электронный ресурс] // Режим доступа:
<https://www.bloomberg.com/professional/blog/esg-assets-may-hit-53-trillion-by-2025-a-third-of-global-aum/> (дата обращения: 9.10.2023).

¹³ [Электронный ресурс] // Режим доступа:
<https://www.ifac.org/system/files/publications/files/IFAC-State-of-Play-Sustainability-Assurance-Disclosures.pdf> (дата обращения: 9.13.2023).

что ESG-программы повышают финансовую результативность бизнеса, 69 % признают существенный рост спроса на «ответственную» отчетность, 72 % прогнозируют усиление внимания и контроля к показателям нефинансовых отчетов¹⁴; а результаты проведенного в ноябре 2022 года Ernst&Young опроса руководителей крупных компаний показали, что более 78 процентов опрошенных инвесторов считают, компании должны инвестировать в ESG вопросы, относящиеся к их бизнесу, даже если это снижает прибыль в краткосрочной перспективе¹⁵.

Активизация движения в направлении развития нормативно-правовой базы нефинансовой отчетности в РФ отмечается с принятием в 2017 году Концепции развития публичной нефинансовой отчетности и плана мероприятий по ее реализации¹⁶, принятых Банком России в 2021 году Рекомендаций по раскрытию публичными акционерными обществами нефинансовой информации, связанной с деятельностью таких обществ¹⁷ и Рекомендаций по учету советом директоров (наблюдательным советом) публичного акционерного общества факторов, связанных с окружающей средой, социальных факторов и факторов корпоративного управления (ESG-факторов),

¹⁴ [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://kpmg.com/xx/en/home/insights/2021/08/kpmg-2021-ceo-outlook.html> (дата обращения: 9.10.2023).

¹⁵ [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/en_gl/topics/assurance/assurance-pdfs/ey-global-reporting-survey-report-2022.pdf (дата обращения: 9.10.2023).

¹⁶ Распоряжение Правительства РФ от 05.05.2017 № 876-р «Об утверждении Концепции развития публичной нефинансовой отчетности и плана мероприятий по ее реализации». [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216631/352b02a602c39eea1cf3dde35c6ab8e82bbf6a63/ (дата обращения: 9.10.2023).

¹⁷ Информационное письмо Банка России от 12.07.2021 № ИН-06-28/49 «О рекомендациях по раскрытию публичными акционерными обществами нефинансовой информации, связанной с деятельностью таких обществ». [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_390868/ (дата обращения: 9.10.2023).

а также вопросов устойчивого развития¹⁸ и разработкой Минэкономразвития России проекта Федерального закона «О публичной нефинансовой отчетности»¹⁹.

В опубликованной в январе 2023 года Позиции РСПП «Рекомендации РСПП по поддержанию и продвижению повестки устойчивого развития в современной российской практике»²⁰ отмечается приверженность повестке и проектам устойчивого развития, его социальным, экологическим факторам и аспектам управления (ESG-факторам), несмотря на текущие вызовы и задачи компаний в условиях существенных изменений геополитической, экономической и социальной среды, целесообразность соблюдения баланса между локализацией ESG инструментов и использованием сформированных глобальных стандартов, принципов и практик, развитие соответствующих систем оценки и верификации показателей устойчивости и ответственности бизнеса.

Ключевыми факторами, которые следует принять во внимание, выстраивая дискурсивное поле современного бухгалтерского учета с учетом ESG-повестки, на наш взгляд, являются:

– во-первых, объективные изменения реальности, меняющие предметный охват и концептуальную сферу учета (новые ценностные приоритеты, тренды прогресса и общественной динамики,

¹⁸ Информационное письмо Банка России от 16.12.2021 № ИН-06-28/96 «О рекомендациях по учету советом директоров публичного акционерного общества ESG-факторов, а также вопросов устойчивого развития». Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_404335/ (дата обращения: 9.10.2023).

¹⁹ Проект Федерального закона «О публичной нефинансовой отчетности». Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PRJ&n=188761#L2a7bZT08QWXPgZl1> (дата обращения: 9.10.2023).

²⁰ [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://rspp.ru/activity/position/pozitsiya-rspp-rekomendatsii-rspp-podderzhaniyu-i-prodvizheniyu-povestki-ustoychivogo-razvitiya-v/> (дата обращения: 9.10.2023).

трансформация природы капитала, принципиально новые бизнес-модели, информация, как драйвер поведения акторов рынка, институтов и групп, глобальные экологические угрозы, изменение факторов риска и маркеров экономической резистентности и другие);

– во-вторых, потребность в большом количестве объективной, достаточной и релевантной информации без каких-либо предпочтений и институциональных паттернов для значительно возросшего количества стейкхолдеров с широким спектром интересов и решаемых на базе этой информации задач. Семантическая специфичность учетной информации, критерии ее соответствия информационному полю бухгалтерского учета, зависимость от используемых принципов преломления первичных данных в отчетный продукт, лаконичность его формата, наличие определенных институциональных приоритетов снижает информационную ценность учета.

Целью настоящей статьи является анализ происходящих изменений в корпоративной отчетности и оценка их влияния на концептуальную сферу и предметно-методологическое ядро бухгалтерского учета.

Методы

Исследование базируется на методах общенаучного познания, анализа и синтеза, сравнения, оценки причинно-следственных связей. При оценке возможных влияний новой повестки на методологию учетной деятельности использованы теоретические конструкции балансовой теории во взаимосвязи с такими ключевыми элементами метода учета, как двойная запись, счета и отчетность.

Развитие корпоративной отчетности

Запросы к информации бухгалтерского учета любой организации складываются из потребностей значительного количества стейкхолдеров, круг информационных интересов которых, характер и степень вовлеченности в принятие решений относительно данной организации существенно разнятся. В частности, они включают внутренних пользователей с выраженной потребностью в полной инсайдерской информации, и внешних потребителей – от имеющих

прямой финансовый интерес до социальных групп и институтов, которых могут интересовать лишь отдельные аспекты или рамочные тенденции функционирования данной бизнес-единицы.

В своем развитии бухгалтерская отчетность как основной информационный продукт бухгалтерского учета, прошла путь от структурированного набора стоимостных показателей ресурсов-источников-результатов использования до модели создания ценности для социума и жизнеспособности экономического субъекта в длительной временной перспективе, и стала не просто частью метода бухгалтерского учета, но и ключевым способом его коммуникации с миром.

Типология и соотношение видов отчетности рассматриваются в специальной литературе по-разному, при этом существует терминологическая и некая содержательная неоднородность.

Корпоративная отчетность является все более часто употребляемым в отечественной литературе термином, предполагающим не просто содержательную и формальную характеристику набора отчетов, но и определенную концепцию представления информации под эволюционирующие информационные запросы потребителей, для выполнения в экономической системе целого ряда функций. При этом, как отмечают авторы [1] современные русскоязычные источники в большей степени относят к корпоративной отчетности публичную информацию, включающую как финансовый отчет, так и нефинансовую информацию - о стратегии, корпоративном управлении и рисках, об экологической и социальной ответственности бизнеса, в то время как в англоязычных источниках трактовка корпоративной отчетности предполагает включение в нее только финансовую отчетность компаний со сложной архитектурой (консолидированную отчетность).

Также Н.В. Малиновской отмечается разница в понятиях «корпоративная отчетность», включающую публичную отчетность для широкого круга заинтересованных лиц и «отчетность корпорации», охватывающую все виды генерируемых в ее деятельности отчетов, например, управленческих, налоговых, статистических

и других, имеющих иное целевое назначение, получателей и сферу применения [2].

Соловьева О.В. выделяет финансовую отчетность в узком (стандартный набор бухгалтерских финансовых отчетов) и в широком смысле (в которой набор отчетов дополняется другой раскрываемой компаниями информацией, например, такой, как обсуждение и анализ деятельности компании с точки зрения менеджмента, политика и риски в области управления, деятельность, связанную с социальной и экологической ответственностью), отчетность об устойчивости (построенную по ESG – принципу), и, как объединяющую все данные виды интегрированную отчетность [3]. Однако отчетность устойчивого развития и интегрированная представляют собой разные формы нефинансовой отчетности, отличающиеся по целому ряду параметров – структурным элементам отчетности, пользователям, концепции, принципам, регуляторам, и, соответственно, стандартам. Интегрированная отчетность не «вбирает в себя» отчет об устойчивости, а является другой формой нефинансовой отчетности, охватывающей ряд аспектов и перспектив бизнеса.

Бахрушина М.А. и Малиновская Н.В. в работе [4] выделяют финансовую, социальную (по сути, включая сюда «устойчивую» отчетность триединого итога) и интегрированную.

В работе В.П. Суйца, А.Н. Хорина, А.Д. Шеремета [1] выделяется две группы отчетности - бизнес-отчетность, характеризующая финансово-экономическую результативность деятельности организации (бухгалтерская, финансовая, фондовая), и нефинансовая отчетность, отражающая влияние организации на социум и внешнюю среду (отчетность о корпоративной ответственности, экологическая, социальная, об устойчивом развитии и интегрированная). Потребность в разных видах отчетов связывается авторами с развитием информационных ожиданий стейкхолдеров, трансформацией информационной функции отчетности в информационно-коммуникативную, с расширенным пониманием ресурсов, вовлеченных в процесс функционирования организации (природных, социальных, общественных), генерируемых ей ценностей и результатов деловой активности.

В бухгалтерской отчетности в качестве объектов представлены классические элементы расширенного бухгалтерского уравнения (активы, обязательства, собственный капитал, расходы и доходы) и акцент делается на оценке экономической эффективности функционирования хозяйствующего субъекта через определение прироста его капитала за счет получения прибыли (совпадающее значение сальдо статического и динамического баланса), эта отчетность исторически и логически является базовой в концепции двойной бухгалтерии и традиционно служит основой для определения ключевых показателей оценки финансово-имущественного состояния и финансовой результативности деятельности организации. Собственно, понятие бухгалтерской отчетности в значительной степени отождествляется с понятием финансовой, причем не только в специальной литературе, но и в нормативной правовой базе [5]. Финансовая отчетность в большей степени направлена на информирование участников финансового рынка и поставщиков капитала об основных источниках финансирования и выгодах, получаемых субъектами такого финансирования, логичным развитием ее информационного поля является система аналитических показателей, лежащих в основе концепции стоимостно-ориентированного управления компанией – например таких, как расчет средневзвешенной стоимости капитала, остаточной прибыли, экономической добавленной стоимости, финансовых рисков, рыночной и денежной добавленной стоимости и т. д. Такого рода отчетность становится средством коммуникации и формирования положительного имиджа на финансовых рынках, широко применяемым в современной деловой практике. В определенной мере эта тенденция развивается в фондовой отчетности, которая дополняет показатели финансовой информацией прогнозного характера о перспективах развития бизнеса, его стоимости, ожидаемых денежных потоках и других экономических выгодах, рисках, платформах создания экономической стоимости и других данных о деятельности организации в более и менее отдаленной перспективе.

Не вполне однозначным, но возможным представляется включение в бизнес-отчетность иных видов отчетности организации, которая включает, например, налоговую, статистическую, управленческую, набор показателей которых во многом зависит от потребностей реципиентов и содержательной направленности самой отчетности. Значительная часть информации такой отчетности формируется в собственных информационных практиках, системах статистического, налогового, управленческого учета, которые могут быть и зачастую являются организационно интегрированными в систему бухгалтерского учета организации и имеют существенно пересекающееся подмножество первичных и вторичных учетных данных. Часть такой бизнес-отчетности имеет обязательный характер и жестко регламентируется, имеет длительные традиции применения и четко определенный круг пользователей. Информационная ценность каждого из обозначенных видов отчетности существует для своего круга стейкхолдеров, иногда предоставляемые сведения требуют дополнительных обобщений (как в статистике), либо имеют ограничения на возможность публичного доступа в силу их конфиденциальности (как в управленческом учете). Однако определяя совокупное информационное поле бизнес-отчетности, можно отметить подмножества информации, представляющие взаимный или общий интерес для различных групп адресатов и пользователей.

Однако, характеризуя экономическую эффективность и финансовую привлекательность бизнеса для поставщиков капитала и участников рынка, все перечисленные ранее виды бизнес-отчетности не затрагивают вопросы взаимодействия бизнеса с природой и социумом. В контексте современного восприятия уровня взаимодействия хозяйствующего субъекта с внешней средой целесообразно оценивать потребление организацией ресурсов, не только включенных в ее контролируемые активы, но и тех, которые она привлекает и влияет на них, в силу взаимодействия в процессе своей деятельности с окружающей средой и обществом. Аналогично результаты бизнес-активности оказывают влияние не только на вовлеченных

или финансово заинтересованных лиц, но и на жизнедеятельность территорий, социальных групп и категорий лиц, сообществ и институтов, природную среду, качество жизни нынешних и будущих поколений. Соответственно и сам капитал, и ресурсы, используемые организацией, в традиционной бизнес-отчетности трактуются недостаточно широко. Это нашло отражение в развитии корпоративной нефинансовой отчетности, дополненной немонетарными показателями и интегрированной с показателями экологической безопасности, социальной ответственности, видением перспектив, рисков и стратегии развития бизнеса. В числе видов этой отчетности можно выделить экологическую (Reporting on Environmental Performance), социальную (Corporate Social Reporting), отчеты о корпоративном управлении (Corporate Governance Reporting), отчеты о социальной ответственности корпораций (Corporate Social Responsibility Reporting) или отчеты об устойчивом развитии (Sustainability Reporting, GRI) и интегрированную отчетность (Integrated Reporting).

Системы показателей, раскрытий и стандартов нефинансовой отчетности регулируются значительным количеством международных организаций, в числе которых можно выделить Конференцию ООН по торговле и развитию (UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development), разработавшую Руководство по основным показателям отчетности предприятий о вкладе компаний в реализацию целей устойчивого развития SDG (Sustainable Development Goals) Reporting, международные некоммерческие организации Проект углеродной отчетности (CDP, Carbon Disclosure Project) и созданную Советом по финансовой стабильности Рабочую группу по связанным с темой климата финансовым раскрытиям (TCFD, Task Force on Climate-related Financial Disclosures), Совет по глобальным стандартам устойчивого развития международной организации «Глобальная инициатива по отчетности» (GRI, Global Reporting Initiative), Международный совет по стандартам устойчивого развития (ISSB, International Sustainability Standards Board), объединивший усилия нескольких организаций - Фонда отчетности о стоимости (VRF, Value Reporting Foundation, в который вошли Совет

по стандартам бухгалтерского учета в области устойчивого развития (SASB, Sustainability Accounting Standards Board), Международный совет по интегрированной отчетности (IIRC, International Integrated Reporting Committee) и Совета по стандартам раскрытия информации о климате (CDSB, Climate Disclosure Standards Board), Европейская консультативная группа по финансовой отчетности (EFRAG, European Financial Reporting Advisory Group), назначенная консультантом Европейской комиссии по разработке проекта стандартов Евросоюза по устойчивой отчетности (ESRS). Наиболее значимыми регуляторами в сфере ESG-стандартов на сегодня являются Глобальная инициатива по отчетности, Международный совет по интегрированной отчетности и Европейская консультативная группа по финансовой отчетности.

В опубликованном в феврале 2023 года аналитическом исследовании Международной федерации бухгалтеров и Ассоциации международных сертифицированных профессиональных бухгалтеров приводятся данные об использовании стандартов ESG-отчетности в 2021 году – 49 % исследованных компаний использует стандарты SASB, 63 % – стандарты TCFD, 74 % – стандарты GRI и 79 % – стандарты SDG (UN Sustainable Development Goals); при этом 86 % компаний используют или ссылаются более чем на одну систему стандартов. Относительно формы подачи ESG-раскрытий в этой же публикации отмечается, что 50 % отчитывающихся организаций включает их в отдельный отчет об устойчивом развитии, 24 % в обычный годовой отчет, 21 % в интегрированный отчет компании и 5 % не представляют соответствующего отчета. Источниками информации о деятельности компании в области устойчивости могут быть также веб-сайты компании, TCFD-сайт и другие виды климатических отчетов.²¹

²¹ Электронный ресурс] // Режим доступа:
<https://www.ifac.org/system/files/publications/files/IFAC-State-of-Play-Sustainability-Assurance-Disclosures.pdf> (дата обращения: 9.10.2023)

Многочисленность регуляторов, с одной стороны, наглядно демонстрирует степень интереса к проблеме, но, с другой стороны, затрудняет создание единого информационного поля и согласованных требований в области нефинансовой отчетности, что требует ее гармонизации в мировом масштабе.

В настоящее время отмечается тенденция движения к единой базе стандартов нефинансовой отчетности. В 2021 году по итогам международной Конференции по изменению климата в рамках был создан Совет по международным стандартам отчетности устойчивого развития (ISSB), с целью разработки глобальной основы стандартов по раскрытию устойчивого развития. В его состав к июню 2022 года были объединены Совет по стандартам раскрытия информации об экологическом воздействии (CDSB) и Фонд отчетности по стоимости организаций (VRF, в который уже входили Международный комитет по интегрированной отчетности (IIRC) и Совет по стандартам отчетности устойчивого развития (SASB). Рабочей группой к моменту создания ISSB были разработаны и представлены два прототипа стандартов: раскрытия, связанные с климатом и общие раскрытия, связанные с устойчивым развитием. Т.к. в настоящий момент эти стандарты по устойчивому развитию еще в прогрессе, действующими стандартами являются стандарты SASB, Концептуальная основа интегрированной отчетности (IR Framework) и Принципы интегрированного мышления (Integrated Thinking Principles). Что касается отчетности устойчивого развития, в октябре 2021 года были представлены обновленные стандарты GRI Standards 2021, представляющие уже седьмую версию, на которые компании по всему миру должны перейти до 2023 года.

Организации, практикующие составление нефинансовой отчетности, в силу многочисленности систем ESG-отчетности должны определиться с выбором стандартов (так, в 2023 году это могут быть стандарты GRI или ISSB), формой публикации (отдельные или комбинированные отчеты), и верификацией (подтверждением достоверности) отчетности через профессиональное или общественное заверение.

Важным моментом, позволяющим систематизировать существующие в мировой практике системы нефинансовой отчетности, является их разделение по ряду признаков. Так, в публикации партнера ООО «Финансовые и бухгалтерские консультанты» Скобарева В.Ю. такие признаки включают пользователей информации (только инвесторы либо широкий круг стейкхолдеров), понимание существенности (финансовая существенность, существенность воздействий, двойная существенность), степень детализации требований стандартов (стандарты с метриками или рамочные документы), учет отраслевой специфики (универсальные и отраслевые стандарты) и охват тем (широкий круг тем и отдельные темы)²². Именно отличие по целевой аудитории и существенности в первую очередь и характерно для двух наиболее распространенных в мировой практике систем отчетности – отчетов об устойчивом развитии и интегрированной отчетности.

Отчеты по устойчивому развитию предполагают комплексный охват всех рассмотренных сторон деятельности компании и оценку их взаимного влияния, агрегируя блоки нефинансовых показателей. Данная система отчетности адресована широкому кругу стейкхолдеров и строится на принципе двойной существенности – как воздействий организаций на природу и социум, так и финансовой существенности, предполагающей возможность организации генерировать стоимость. Интегрированная отчетность использует формат комплексного видения параметров и перспектив бизнес-активности данной хозяйствующей структуры, в большей степени сориентирована на поставщиков финансового капитала, хотя по степени охвата и концептуальной целостности соответствует уровню запросов широкого круга пользователей. Тем не менее данная система отчетности строится по принципу финансовой существенности, процесс определения которой включает выявление релевантных

²² Электронный ресурс] // Режим доступа:
https://rspp.ru/upload/content/57d/ru9bt64xmbrt2i236kzi3brzwvy8i03k/Sovet-RSPP_Skobarev-06_10_22.pdf (дата обращения: 9.10.2023).

факторов исходя из их способности оказывать влияние на создание стоимости. В основе интегрированной отчетности лежат три базовые концепции: капиталы (финансовый, промышленный, интеллектуальный, человеческий, социальный, природный) – вовлеченные и подверженные влиянию организации, бизнес-модель, преобразующая ресурсы в продукты и результаты и возможность создания ценности под воздействием факторов.

Бухгалтерский учет в информационном обеспечении корпоративной отчетности

В контексте трансформации корпоративной отчетности возникает ряд вопросов относительно роли бухгалтерского учета в ее информационном обеспечении: заменяет ли нефинансовая отчетность финансовую, может ли нефинансовая отчетность быть составлена на основании данных только бухгалтерского учета и – напротив – может ли нефинансовая отчетность быть составлена вообще без данных бухгалтерского учета. Безусловно, нефинансовая отчетность не может заменить финансовую ни по кругу предоставляемых показателей, ни по информационному охвату, ни по логике построения; но они являются взаимодополняющими частями корпоративной отчетности, адресованными широкому кругу заинтересованных лиц с целью предоставления им информации не только о финансовом состоянии и результативности деятельности организации, но и о ее вкладе в устойчивое развитие и способности генерировать стоимость в долгосрочной перспективе.

Что касается роли бухгалтерского учета, как основного источника отчетных данных, надо констатировать, что существующее сегодня наполнение этой информационной практики не позволяет формировать весь круг показателей нефинансовой отчетности, которая в то же время не может быть составлена без бухгалтерской информации. Доказательность такого тезиса можно проследить на примере двух ключевых видов нефинансовой отчетности – интегрированной и отчетности устойчивого развития.

В определении Международных основ интегрированной отчетности «интегрированный отчет представляет собой лаконичное сообщение о том, как стратегия, корпоративное управление, результаты деятельности и перспективы организации в контексте ее внешней среды ведут к созданию, сохранению или утрате стоимости в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе» [6]. При этом интегрированный отчет характеризует способность создавать стоимость, в процессе своей деятельности оказывая влияние на внешнюю среду и капиталы. Стоимость воплощается в капиталах (финансовом, производственном, интеллектуальном, человеческом, социально-репутационном и природном), которые в результате активности организации определенным образом меняются. На рисунке 1 представлена схема создания стоимости в логике интегрированной отчетности²³:

Очевидно, что данные рассматриваемой отчетной модели не могут быть почерпнуты из традиционного бухгалтерского учета, поскольку значительная часть капиталов не относятся к идентифицируемым учетным объектам, их стоимостная оценка не может быть сформирована в учетных метриках, они не относятся к балансовым, контролируемым или располагаемым активам. Кроме того, изменение капиталов и динамика стоимости в перспективе относится к априорной информации, которая не формируется в традиционном учете и в целом, существенная часть информации носит немонетарный и качественный характер, базируясь на оценочных суждениях. формируется в традиционном учете и в целом, существенная часть информации носит немонетарный и качественный характер, базируясь на оценочных суждениях. Тем не менее, представляет интерес идея применения балансового подхода к такого рода отчетности, в частности, возможности возврата от счетной к балансовой теории в качестве базовой парадигмы, как предлагают В.П. Суйц, А.Н. Хорин, А.Д. Шеремет. Идеи построения тотального баланса, всеохватывающего баланса, квантифицированного баланса в условиях современной широкой трактовки деловой активности коммерческой

²³ [Электронный ресурс] // Режим доступа: www.integratedreporting.org

организации соответствуют вызовам текущего момента и социальному заказу на информацию, балансовым образом отформатированную не только в коммерческом, но в ее расширенном социально-экономическом измерении» [1]. При этом результаты создания стоимости, распределенные по времени и воплощенные в различных видах капитала организации, обеспечиваются совокупными источниками ресурсов, относящимися к сфере ее финансовых отношений и нефинансовых обязательств перед обществом с его социальными группами и индивидуальными представителями, гуманитарными ценностями и этическими нормами.

Например, балансовая модель в логике интегрированной отчетности может выглядеть следующим образом (рисунок 2).

Отчетность устойчивого развития дает возможность оценить характер и уровень вклада организации в общественный прогресс, охватывая «одновременно экономические, экологические и социальные аспекты деятельности организации (например, «триединый итог», отчетность в области корпоративной ответственности и т. д.) [7]. С 2000 года было выпущено несколько версий руководств GRI (2000, 2002, 2006, 2011, 2013). Сегодня полностью завершился переход от Руководств GRI к новой модульной системе Стандартов GRI; в октябре 2021 года были представлены обновленные GRI Standards – 2021.

Они включают универсальные стандарты (GRI 1-3), которые описывают общие положения, принципы и подходы к составлению отчетности, тематические, раскрывающие существенные аспекты в области экономического (серия GRI 200), экологического (серия GRI 300) и социального (серия GRI 400) воздействия организации и отраслевые (были введены в версии 2021 года и предназначены для конкретных отраслей)²⁴. Причем в последнем опубликованном отчете GRI подчеркивается принцип двойной существенности, развитие которого является следствием взаимодействия с Европейской консультативной группой по финансовой отчетности (EFRAG);

²⁴ [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.globalreporting.org>

принцип предполагает, что корпоративная отчетность имеет ориентацию на две целевые аудитории стейкхолдеров: инвесторов и поставщиков финансового капитала, для которых принципиальна информация о создании экономической стоимости (финансовая ответственность) и другие заинтересованные стороны, которым важна информация о влиянии компании на экономику, окружающую среду, социум, территориальное развитие и т. д. (существенность воздействия) – объединение этих принципов и дают понимание двойной существенности²⁵.

Комплекс показателей отчетности по стандартам GRI охватывает широкий круг объектов, которые можно определить как воздействия организации на экономику, окружающую среду и людей, в том числе на права человека. Эта информация представляет интерес не только поставщикам капитала, но значительно более широкому кругу заинтересованных лиц, причем существенная ее часть носит нефинансовый и качественный характер. Соответственно быть сформированной средствами только бухгалтерского учета в его существующем формате такая информация не может, хотя определенная ее часть имеет учетное происхождение, либо опирается на учетные практики в расширенном понимании (экологический, социальный, стратегический управленческий учет и другие).

²⁵ GRI Annual Report 2021. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.globalreporting.org/>

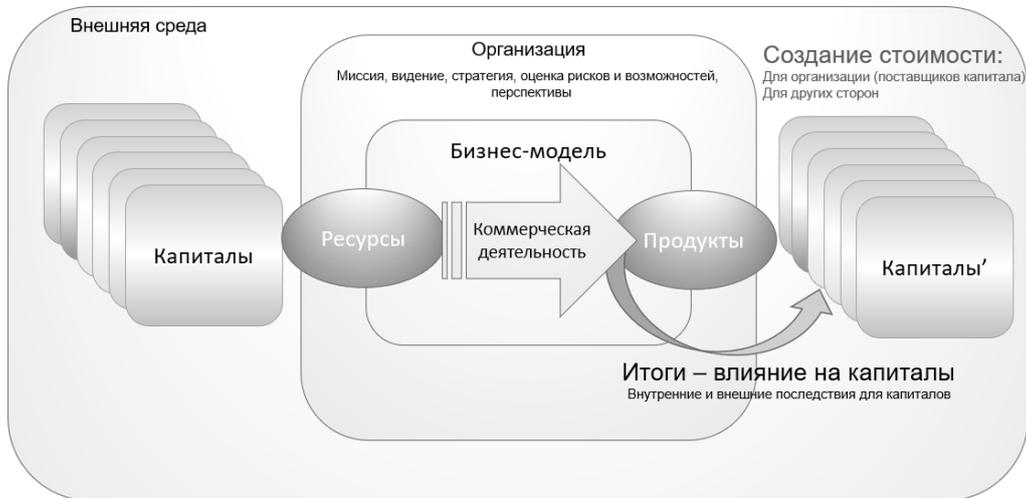


Рис. 1. Схема создания стоимости в логике интегрированной отчетности

Модель отчетности Формирование данных отчетности организации как правило базируется на той информации, которая генерируется в системе учета. И, надо признать, что данные системного бухгалтерского учета, безусловно, не соответствуют потребностям для составления тех видов отчетности, которая относится к нефинансовой.

В традиционные объекты бухгалтерского учета, которые подлежат измерению и регистрации в учетной системе, безусловно, не входят такие содержательные элементы, как стратегия, взаимодействие со стейкхолдерами, качество корпоративного управления, этика и добросовестность команды менеджеров, подходы в области менеджмента, показатели экономической, экологической и социальной категорий отчета об устойчивом развитии; также не подлежат учетной регистрации такие элементы интегрированного отчета, как характеристика среды, возможности и риски, стратегия и распределение ресурсов, бизнес-модель, перспективы на будущее и все виды капиталов. Такого рода информация может формироваться в системе соответствующим образом модифицированного управленческого учета, а в более правильной трактовке – нефинансового учета, структурированного по информационным сегментам запросов на информацию о специфических объектах и категориях, характеризующих устойчивость, социальную ответственность и способность компании наращивать капиталы, не только собственные, но и вовлеченные в ее деловую активность в той или иной степени.

| Ресурсы, полученные от капиталов для использования в создании стоимости | Обязательства перед собственниками / держателями этих капиталов |
|--|--|
| Финансовые (денежные и монетарные активы) Производственные активы Интеллектуальные активы (знания) | Юридические обязательства перед поставщиками финансового капитала (собственниками, кредиторами) |
| Ресурс человеческого капитала (рабочей силы, опыта, квалификации, взаимодействия, развития) | Юридические обязательства перед социумом, его отдельными группами, институтами, субъектами |
| Социально-репутационные активы | Обязательства, перед поставщиками любых видов капитала, принятые на себя добровольно (обременения или гуманитарная нагрузка) |
| Ресурсы окружающей среды и природы | |

Δ Капиталов
Влияние на капиталы
Δ Обязательств

Рис. 2. Рекомендуемая балансовая модель в логике интегрированной отчетности

Соответственно для концептуального развития учета в контексте информационного обеспечения корпоративной отчетности можно выбрать два сценария: оставить в его предметной сфере только финансовую составляющую, в том числе те отдельные аспекты, которые входят во подмножество нужной для ESG-отчетности информации, либо расширить концептуальную сферу, предметную область и методологию учета, в значительной степени формируя информационную базу не только финансовой, но и нефинансовой отчетности.

По нашему мнению, именно во втором варианте лежит перспектива развития бухгалтерского учета, как востребованной информационной практики и научно обоснованной системы методов. Выбор релевантной для пользователей информации, ее содержательная обработка, сохранение баланса репутационных выгод организации и объективного информирования стейкхолдеров, следование принципам «ответственной» отчетности, определение соответствующих актуальным запросам учетных объектов, учетных показателей и комментариев, по нашему мнению, останется той частью учетной практики, которая не может быть реализована путем цифровых технологий с последующей заменой человека-профессионала искусственным интеллектом. При этом определенным образом меняются предметное поле и концептуальная сфера учета – учет переходит в сферу многомерного измерения и оценки деловой активности и ее влияния на окружающую среду, перспектив развития бизнеса и влияния на совокупный общественный капитал. На рисунке 3 представлены основные направления изменений в бухгалтерской теории и практике для информационного обеспечения ESG-подвестки и устойчивой отчетности.

Вопросы развития видов учета и формирования в его содержательном поле системы, отвечающей запросам всего комплекса корпоративной отчетности, являются предметом рассмотрения ученых и практиков уже достаточно долгое время.

В частности, высказываются идеи создания систем интегрированного учета (Серебрякова Т.Ю., Кондрашова О.Р.) [8], единой

системы бухгалтерского учета (Богатая И.Н., Евстафьева Е.М.) [9], бизнес-учета (Плотников В.С., Плотникова О.В.) [10; 11], повышения роли управленческого учета в подготовке интегрированной отчетности и разработки системы показателей, способной объединить финансовый и нефинансовый отчеты (Бахрушина М.А., Малиновская Н.В.) [4, 12], интегрированной учетно-аналитической системы (Кальницкая И.В.) [13] и другие. В большинстве этих предложений - расширенное видение предмета и функционала учета и его видов, роли в продуцировании данных финансового и нефинансового характера с целью сохранения релевантности как информационно-управленческой практики.



Рис. 3. Изменения в бухгалтерском учете для формирования ESG-отчетности

В специальной литературе используются термины «нефинансовый учет», «интегрированный учет», «ESG-учет», «бизнес-учет»; в данной работе примем за основу как наиболее содержательный термин «интегрированный учет». Естественным при таком подходе

является вопрос о том, сможет ли существующая методологическая база учета обеспечить такой информационный скачок – возникает ряд вопросов, связанных с ее развитием для обеспечения интегрированного учета, в котором возникают новые категории ценности, появляется потребность в перспективной информации, возникают сложности, связанные с измерением нефинансовых объектов и многомерным характером результатов активности организации, присутствием оценочных суждений и субъективностью ряда показателей. Это существенно расширяет привычные рамки учетной практики и предполагает ее определенный «апгрейд» в части используемых методов и концепций, учетных объектов, предметного поля и концептуальной сферы, базовых принципов относительно финансовой и нефинансовой информации, правил идентификации и измерения объектов, временных рамок для получения и агрегирования информации разных видов. Например, появляются новые объекты интегрированного учета, структурируемые в содержательные конструкции, соответствующие семантике «ответственной» отчетности: элементы бизнес-модели, риски, показатели результативности, нефинансовые выгоды, влияния. Также расширяется содержание уже существующих объектов, таких, как активы и ресурсы, капиталы, требования к активам, обязательства и добровольные обременения, результаты, права - собственности, распоряжения, пользования, выгодополучения. Например, актив может трактоваться как некий ресурс, существующий как средство или возможность для осуществления чего-либо, а его ценность не всегда является денежной, есть иные виды полезности (экологическая, гуманитарная и т. д.). Эволюция понятия активы включает целый ряд этапов – от балансовых и контролируемых до располагаемых и фактически используемых ресурсов (рисунок 4).

Соответственно права собственности сменяются на права доступа/пользования/получения некой воплощенной в нем выгоды (в форме обязательств или добровольных обременений). Как, например, отмечает Плотников В.С. «фундаментальные концепции интегрированной отчетности указывают профессиональным бухгалтерам

и финансистам на необходимость развития и уточнения традиционной методологии учета, так как представление активов в виде остатка ресурсов организации заменено капиталами» [11]. Надо отметить, что в своих трудах автор последовательно выдвигает идею формирования бизнес-учета как специфического вида учета, обеспечивающего информацию для составления интегрированной отчетности и вносит целый ряд интересных предложений, например, об изменении порядка отражения хозяйственных фактов в логике события – действия - результат (факт хозяйственной жизни) для перехода от ретроспективной реконструкции хозяйственных фактов к их перспективному видению, расширению понятий капиталов, обязательств, капитализации затрат и других [10, 11].

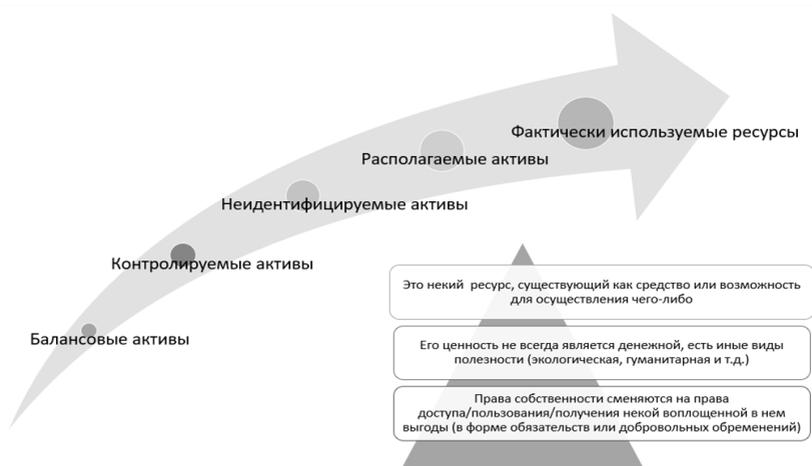


Рис. 4. Эволюция понятия «актив» для интегрированного учета

Следует отметить, что происходит существенное расширение и такого традиционного понятия «результат», как объекта учета в ESG-повестке (рисунок 5).

В рамках парадигмы двойственности баланс «капиталы = обязательства» в целом вписывается в логику нефинансовой отчетности и расширенное понимание деловой и социально влияющей активности экономического субъекта. Существенно расширив понятие полученных через капиталы ресурсов и обязательств или добровольных обременений перед их держателями (выгодополучателями) возможно придерживаться балансовой теории моделирования механизма создания стоимости в виде совокупности различного рода эффектов.

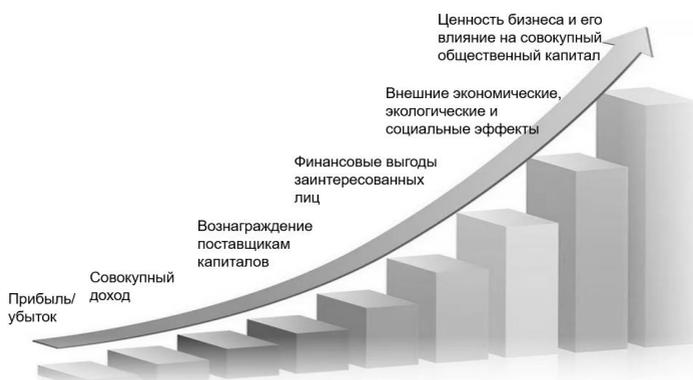


Рис. 5. Эволюция понятия «результат» для интегрированного учета

Применение же счетной теории в интегрированном учете как базы может быть связано с рядом затруднений: представить объект, подлежащий учету, в виде счета, возможно при условии, что можно количественно измерить его изменения и собственно измеритель, в котором можно оценить эти изменения; как минимум здесь сложно обойтись только денежным измерителем. Кроме того, в концепции диграфизма должен существовать объект, который меняется синхронно, логика такого изменения относительно нефинансовых объектов может быть иной, чем в традиционной бухгалтерии. Также в двойной бухгалтерии сальдо счетов статических равно сальдо

счетов динамических и отражает результативность деятельности. Итоги деятельности в нефинансовой отчетности могут быть разнонаправленными, взаимозависимыми и не измеримыми количественно. Также не все принципы и допущения финансового учета применимы при интеграции с нефинансовым, например – имущественной обособленности, денежного измерителя, непрерывности, осмотрительности, временной определенности фактов хозяйственной деятельности и некоторые другие. Все эти методологические вопросы неоднозначны по вариантам решения требуют отдельной полноценной проработки.

Большая часть информации нефинансового характера для составления релевантной для стейкхолдеров, выполняющей коммуникативную функцию отчетности, может формироваться внутри системы бухгалтерского учета без ломки ее методологического ядра но с существенным расширением видения его роли, объектов, принципов и структуры.

Результатами проведенного автором исследования является ряд положений, определяющих значимые направления развития бухгалтерского учета в контексте повестки устойчивого развития и ответственного бизнеса. Предложенные подходы могут быть использованы для развития методологии учета в контексте новых потребностей в учетной информации и развивающихся видов корпоративной отчетности.

Заключение

Изменения корпоративной отчетности, как основного информационного продукта учета, безусловно, оказывают определенное воздействие на концептуальную сферу, методы и принципы учета, расширяя его предметную область, сферу охвата объектов, делая многомерными метрики деятельности хозяйствующего субъекта, трансформируя базовые понятия и критерии признания и преломления информации об объектах. Именно это является перспективной сферой развития учетной практики, оставляя значительную ее часть вне сферы алгоритмических цифровых решений.

Бухгалтерский учет для корпоративной отчетности может быть определен как интегрированный учет, который включает финансовую, нефинансовую, оценочную информацию и профессиональные суждения, частично опирается на методологический базис учета (концепция двойственности, балансовая теория, счета, стоимостное измерение), а частично использует иные методы из смежных видов учета и информационных практик. При этом он формирует информацию, необходимую стейкхолдерам, моделируя свое предметное поле и используя системность и логическую целостность, как преимущество.

ЛИТЕРАТУРА

1. Суйц В.П. Комплексный анализ и аудит интегрированной отчетности по устойчивому развитию компаний : монография / В.П. Суйц, А.Н. Хорин, А.Д. Шеремет ; под общ. ред. А.Д. Шеремета. – М.; ИНФРА-М, 2020. – 184 с. (Научная мысль). – DOI 10.12737/1072676. – ISBN 978-5-16-015982-9. – Текст : электронный. – URL: <https://znanium.com/catalog/product/1072676> (дата обращения: 9.10.2023). – Режим доступа: по подписке.
2. Малиновская Н.В. Проблемы дефиниции «корпоративная отчетность». Учет. Анализ. Аудит. – 2021. – 8(6). – С. 31–41. – URL: <https://DOI:10.26794/2408-9303-2021-8-6-31-41>.
3. Соловьева О.В. Тенденции развития корпоративной отчетности: интегрированная отчетность. Международный бухгалтерский учет. – 2013. – № 8. – С. 2–15. – URL: <https://dlib.eastview.com/browse/doc/37990565>.
4. Бахрушина М.А., Малиновская Н.В. Корпоративная отчетность: новые требования и направления развития. – Международный бухгалтерский учет. – 2014. – № 16. – С. 2–9. – URL: <https://dlib.eastview.com/browse/doc/40477545>.
5. Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «О бухгалтерском учете» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // Режим доступа: КонсультантПлюс.

6. Международные основы интегрированной отчетности – [Электронный ресурс] // – URL: <https://www.iasplus.com/en-gb/resources/globalorganisations/iirc>.
7. Руководство по отчетности в области устойчивого развития. – URL: <https://www.globalreporting.org/>.
8. Серебрякова Т.Ю., Кондрашова О.Р. Управленческий учет информации по сегментам как часть интегрированного учета // Международный бухгалтерский учет. – 2015. – № 8 (350). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlencheskiy-uchet-informatsii-po-segmentam-kak-chast-integrirovannogo-ucheta> (дата обращения: 9.10.2023).
9. Богатая И.Н. Исследование современных тенденций развития бухгалтерского учета и отчетности в Российской Федерации / И.Н. Богатая, Е.М. Евстафьева // Международный бухгалтерский учет. – 2013. – № 25(271). – С. 2–17. – EDN QCPXAX.
10. Плотников В.С., Плотникова О.В. Бизнес-учет и интегрированная отчетность // Международный бухгалтерский учет. 2014. №13 (307). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/biznes-uchet-i-integrirovannaya-otchetnost> (дата обращения: 9.10.2023)
11. Плотников В.С., Плотникова О.В. Концепция экологического капитала в бизнес-учете и интегрированной отчетности // Международный бухгалтерский учет. – 2021. – Т. 24. № 12. – С. 1330–1348. – URL: <https://doi.org/10.24891/ia.24.12.1330>
12. Малиновская Н.В. Организация процесса перехода к интегрированной отчетности//Международный бухгалтерский учет. – 2022. – Т. 25. № 3. – С. 300–313. – URL: <https://doi.org/10.24891/ia.25.3.300>
13. Кальницкая И.В. Интегрированная учетно-аналитическая система для целей управления организацией // Международный бухгалтерский учет. – 2014. – № 22 (316). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/integrirovannaya-uchetno-analiticheskaya-sistema-dlya-tseley-upravleniya-organizatsiei> (дата обращения: 9.10.2023).

Раздел 6. Инфраструктура экономической деятельности

Глава 6.1. Механизм реализации стратегических задач укрепления платежеспособности страховых организаций

Задача укрепления платежеспособности страховых организаций является их ключевой стратегической задачей, которая закладывается в основу разрабатываемой ими финансовой стратегии. К сожалению, даже детальные высокопродуктивные методы формирования финансовой стратегии любого субъекта хозяйствования по объективным причинам не способны обеспечить точность и соразмерность движения финансовых ресурсов и сохранения их финансовой устойчивости на протяжении длительного периода. Такая ситуация в основном является следствием значительной степени неопределенности, вызванной постоянными социальными и экономическими потрясениями. Особенно в условиях деформации циклической формы развития мировой экономики происходит разбалансированность хозяйств многих стран. Еще в начале XX в. основатель одной из крупнейших нефтяных компаний Г. Детердинг (1866–1939) отметил: «Невозможно предсказать будущее, но в высшей степени опасно не пытаться сделать этого» [1].

Вполне справедливо разделять мнения многих ученых о том, что прогресс в технической и информационной сферах, математике и экономической науке вооружает теоретиков и практиков прогрессивными методами и инструментами. Это расширяет возможности повышения уровня обоснованности стратегических задач разных сфер деятельности. Одновременно увеличивается объективная необходимость сознательного стратегического прогнозирования и в целом управления перспективным развитием для предсказуемого функционирования структурных единиц, отдельных отраслей и национальных экономик в мире. Данная идея имеет прямое отношение и к задачам укрепления финансовой устойчивости и платежеспособности страховых организаций, которые закладываются в основу их финансовых стратегий, которые остаются весьма важным инструментом предвидения их финансовых возможностей в будущем.

Именно финансовая стратегия страховщиков определяет пороговые ориентиры основополагающих параметров рационального движения финансовых ресурсов, содействует сохранению конкурентоспособности на страховом рынке. Поэтому первостепенная роль в решении этих проблем принадлежит созданию и постепенному воплощению в практическую деятельность определенной финансовой стратегии в течение всего ее жизненного цикла.

Если образно представить себе содержание и назначение финансовой стратегии развития любого субъекта, то она ассоциируется с дорогой, ведущей к намеченной цели. Чтобы ее осилить и достичь успешного завершения, требуется совершить много осознанных действий для преодоления реальных препятствий и потенциальных вызовов. Затем постепенно, шаг за шагом, возможно обеспечить рациональное движение финансовых ресурсов на длительной дистанции функционирования субъекта хозяйствования. Особую помощь способен оказать «локомотив» – динамичный механизм реализации разработанной финансовой стратегии. Так, в условиях существующей действительности важное значение для реализации финансовой стратегии имеют создание и использование механизма ее реализации. Неслучайно при разработке финансовой стратегии страховой организации серьезное внимание следует акцентировать на обязательном использовании специальной завершающей стадии данного комплексного процесса в виде активного механизма ее успешной реализации. Он призван способствовать адаптации стратегических задач сохранения платежеспособности страховщика в длительном периоде к реальной ситуации каждого этапа ее проведения.

Таким образом, появляется объективная необходимость уточнения конкретных задач на отдельных отрезках времени, а также стимулирования позитивных перемен, устранения отрицательных явлений и непрерывного контроля финансового состояния субъекта хозяйствования.

Между тем как отмечает А.И. Бланк, «по единодушному утверждению ведущих западных менеджеров и специалистов в области

стратегического управления разработать стратегическую программу предприятия намного легче, чем осуществить ее практическую реализацию» [2, с. 621].

Однако в монографии, посвященной финансовой стратегии предприятия, А.И. Бланк подробно рассматривает в основном только теоретические проблемы завершающего этапа данного процесса. Главное внимание автор уделяет определению:

- особенностей реализации финансовой стратегии хозяйствующих субъектов;
- общих задач и подходов к обеспечению стратегических изменений финансовой деятельности предприятия;
- принципиальных алгоритмов действий по устранению отклонений фактических финансовых результатов от предусмотренных [3, с. 624–645].

Признавая методологическую ценность соответствующего исследования, необходимо подчеркнуть, что для практических решений по реализации финансовой стратегии требуется более четкое обоснование последовательности управленческих действий и конкретных форм, методов определения решаемых стратегических задач.

Однако конкретные вопросы реализации стратегических задач организаций до настоящего времени не нашли достаточного освещения в экономической литературе. Даже в методических указаниях по обеспечению стратегических задач, доводимых до белорусских страховщиков Министерством финансов, отсутствуют рекомендации по организации механизма, обеспечивающего успешное выполнение стратегических задач [4]. Также не рассмотрены методы, формы корректировки отдельных прогнозируемых параметров с учетом реальной ситуации, оценки результатов прошлых периодов финансовой стратегии и позитивных или негативных явлений.

Особо остро эти проблемы дают о себе знать в последние годы общественного развития. Как подтверждают статистические данные и иные информационные сведения, в мировом пространстве

усиливаются диспропорции и углубляются противоречия в политической и экономической сферах между многими странами, что становится частым признаком усложнения международных отношений. В такой ситуации финансовая стратегия отдельных субъектов хозяйствования и четкий механизм ее реализации является одной из важных предпосылок сохранения финансовой безопасности любой страны.

Эти и другие доводы повышают актуальность теоретического исследования и практической разработки рационального механизма реализации финансовой стратегии.

Обзор экономической литературы подтверждает вывод о том, что в большинстве опубликованных научных работ рассмотрены лишь отдельные общетеоретические проблемы реализации стратегических задач. Они касаются в основном необходимости выполнения обоснованных общих задач стратегий, отдельных экономических процессов на макро-, мезо- и микроэкономических уровнях управления. Так, В.Б. Дубкова характеризует основы механизма формирования и использования финансовых ресурсов государства. При этом затрагивает систему организации, регулирования, планирования финансовых отношений и лишь подчеркивает целесообразность использования отдельных финансовых инструментов и способов их взаимодействия [5, с. 81].

Аналогичные вопросы рассмотрены и в ряде публикаций, посвященных теоретическим аспектам реализации финансовой стратегии развития отдельных регионов страны (Красноярск, Калининград, Калмыкия и др.) [6–8].

В начале XXI в. появился ряд научных работ, в которых рассмотрены проблемы реализации корпоративной, в том числе непосредственно финансовой стратегии отдельных субъектов хозяйствования. Так, А.В. Шумилова в статье, посвященной рассмотрению механизма выполнения стратегии организации правильно указывает на необходимость определения экономического механизма в ее стратегическом управлении [9]. Однако она только в общем виде характеризует системы отдельных его звеньев (планирования,

контроля технико-технологического управления, конкуренцию и ценообразование, самофинансирования инвестиций, заемных средств, государственного регулирования, мотивацию разных параметров и т. д.). Поскольку автор не рассматривает индивидуальных особенностей хозяйствующих субъектов, то большинство затронутых ею вопросов отражают лишь отдельные теоретические положения. Что касается конкретной организации экономического механизма, то эти рекомендации имеют только общепознавательное значение.

И.Н. Яковлева в монографии «Справочник по финансовой стратегии и тактике» отмечает, что реализация финансовой стратегии должна производиться посредством избранной тактики решения намеченных конкретных задач. Заслуживает внимания предложенная автором формула оценки финансового риска в условиях неопределенности, рассчитанная с помощью матрицы риска и критериев максимакса, Вальда, Сэвиджа и Гурвица [10, с. 128].

Хабаровские ученые О.В. Несмачных, В.В. Литовченко используют при реализации финансовой стратегии критерий эффективности намечаемых задач и предлагают создавать специальные сценарии (оптимистический, пессимистический и «серединный»). Однако для этой цели применяют трудно определяемые показатели: степени достижения цели предприятия, экономической эффективности, надежности, социальной и экологической приемлемости, технологической осуществимости. Они считают целесообразным оценивать результативность реализации финансовой стратегии с помощью специального коэффициента, определяющего соотношение достигнутых и недостигнутых стратегических задач бизнес-процесса с учетом их значимости на основе матрицы значений риска и доходности всех инициатив [11, с. 32].

Английский экономист Г. Кокинз выдвигает концепцию «шести сигм» и процессно-ориентированного управления как инструмента обеспечения результативности хозяйствования. С этой целью он предлагает использовать стратегические карты и сбалансированную систему показателей. Автор относит данные средства к действенным инструментам определения причинно-следственных связей

и выполнения намеченных заданий, поскольку они позволяют уменьшить существующий коммуникационный и информационный разрыв между миссией, видением топ-менеджеров и ежедневными действиями персонала. Таким образом, Г. Кокинз более полно раскрывает возможности процессно-ориентированного управления затратами для реализации финансовой стратегии посредством фокусирования направления, мощности и скорости реализации определенной стратегии в виде лазерного луча [12, с. 16].

Наиболее полно методологические проблемы формирования и использования экономического механизма рассмотрены в научных работах, посвященных реализации финансовой стратегии в банках. Так, Н.А. Тысячникова на основе исследования крупнейших консалтинговых компаний в области стратегического планирования доказала, что организации обычно реализуют лишь около 60 % потенциальных возможностей (финансовых и нефинансовых показателей) своих стратегий из-за дефектов и ошибок при их реализации. Главной причиной автор называет недоведение полной информации о намеченных целях до конкретных исполнителей. Ученый обобщает исследования некоторых зарубежных авторов по стратегическому планированию и формирует ряд принципов, которые должны способствовать внедрению стратегии развития [13, с. 205].

В работах О.К. Платова и О.Ю. Шалаева предпринята попытка определения основных требований к управленческим решениям для реализации стратегических задач. К ним отнесены соблюдение правового поля, полномочность, конкретность, своевременное оформление, реальность поставленных задач, контроль, а также снижение отрицательных последствий и формирование должных условий для достижения намеченных задач, адаптированных к особенностям банка [14, с. 85–131].

И.П. Герашенко в монографии «Финансовая стратегия: моделирование и оптимизация» в основном затрагивает общие проблемы процесса реализации разработанной финансовой стратегии. В частности, автор отмечает, что в ней должны быть зафиксированы

периодичность мониторинга, формы контроля и ответственные за его проведение. В качестве итоговой формы мониторинга И.П. Герашенко предлагает использовать аналитические записки, характеризующие итоги анализа существующих отклонений [15, с. 319].

Среди этих и других работ, посвященных вопросам реализации финансовой стратегии банков, более определенное практическое значение имеют работы А.И. Уколова. В учебном пособии «Финансовые стратегии» автор выделяет пять основных этапов реализации общей стратегии российских банков. Заслуживают внимания и подходы к оценке внешней среды, в которых действуют финансово-кредитные учреждения. В частности, он называет четыре основных варианта условий внешней среды: относительная стабильность, предсказанные изменения, непредсказуемые изменения, неожиданные изменения, которые могут быть диагностированы таким основным инструментом, как мониторинг финансового рынка [16, с. 248–251]. Существенное место в данной работе отведено характеристике организации системы контроллинга, его функциям, объектам, формам, а также отчетности, информирующей о положительных и отрицательных отклонениях приоритетных показателей от намечаемых стратегических задач.

Критический анализ специальной экономической литературы позволяет признать, что рекомендации отдельных авторов по важнейшим методологическим вопросам заслуживают одобрения и учтены в настоящей диссертации при исследовании процесса реализации финансовой стратегии. Прежде всего это принципы его организации, общие подходы к структурному устройству, формированию и использованию отчетности.

Что касается более конкретных практических положений, то, к сожалению, до настоящего времени отсутствуют научные разработки, посвященные проблемам использования активного механизма реализации финансовой стратегии страховых организаций. Между тем их производственные, организационные и финансовые особенности, как и возрастающая роль в сохранении финансовой безопасности любой страны, актуализируют важность решения

стратегических задач. Стремление к разработке более приемлемой методики, адаптированной к воплощению целей и приоритетов развития страхового дела в Беларуси, возможно реализовать посредством детального обоснования конкретного механизма реализации финансовой стратегии. Этому должны способствовать уяснение сущностной и организационной основы финансового механизма, а также разработка методических указаний по его устройству и рациональному использованию.

С этой целью необходимым является рассмотрение и уточнение определения понятия «финансовый механизм», что должно содействовать раскрытию его содержания в любой организации. При этом принято во внимание, что только учет специфики финансово-хозяйственной деятельности позволит конкретизировать методы и формы применения активного финансового механизма для достижения намеченных целей.

Как известно, слово «механизм» появилось довольно давно и использовалось в основном для определения внутреннего устройства приборов, машин и других видов техники, в большинстве случаев указывая на движение его деталей или отдельных звеньев [17, 361]. Несколько позже ученые и практики взяли на вооружение термин «механизм» для обозначения состояния и изменения экономических процессов. В энциклопедических, справочных изданиях и большинстве научных работ механизм в основном определяется как система устройства разных приемов, действий для выполнения конкретных задач и достижения выбранной цели. Во многих источниках подчеркивается значимость механизма для упорядочения экономических отношений, выполнения конкретных задач в области отдельных видов общей текущей и стратегической деятельности предприятий [18, с. 471; 19, с. 337].

Одним из приоритетных экономических механизмов следует считать финансовый механизм, который способен активно влиять на результативность общего хозяйственного оборота. Финансовый механизм в справочных изданиях характеризуется как составная часть хозяйственного механизма, определяющего совокупность

форм и методов, с помощью которых осуществляется образование доходов и накоплений, распределение и использование финансовых ресурсов [18; 19, с. 660; 20, с. 335]. На наш взгляд, термин «финансовый механизм» и его основное содержание при выполнении финансовой стратегии субъекта хозяйствования следует рассматривать в кратком и расширенном понимании. В кратком – это устройство системы взаимосвязанных управленческих действий с использованием финансовых методов и инструментов, направленных на реализацию намечаемых стратегических задач.

В более широком изложении финансовый механизм целесообразно считать научно обоснованным инструментарием упорядочения и активизации действий, нацеленных на сознательное управление финансовыми потоками и сопутствующими им экономическими отношениями с помощью применения финансовых стимулов, санкций, пороговых нормативов и других финансовых инструментов, содействующих достижению обоснованных целей функционирования и развития субъекта хозяйствования.

Выступая в качестве комплексной системы реализации стратегических задач, финансовый механизм должен базироваться на общих правилах управления финансовой деятельностью отдельных организаций. Он включает такие элементы, как оценка выполнения основных финансовых параметров за прошлый период, бюджетирование финансовых потоков в коротких отрезках времени, корректировка прогнозируемых входных и выходных финансовых потоков с учетом изменения внешней и внутренней ситуации и выполнения задач прошлого периода, мониторинг законности и целесообразности выполнения финансовых заданий, другие виды контроля результативности кругооборота финансовых ресурсов. Однако его основное назначение заключается в управлении финансовыми потоками в длительном периоде и требует применения специфических форм, методов, выбора особых критериев пошагового прогнозирования, корректировки прогнозных показателей и постоянного контроля за эффективностью принятых решений на всех этапах функционирования финансовой стратегии.

Как уже отмечалось, выбор эффективного финансового механизма конкретной организации во многом зависит от целенаправленной деятельности по его организационному построению и практическому применению для получения положительных результатов хозяйствования в краткосрочном и длительном функционировании. При этом необходимым становится соблюдение следующих обязательных условий:

1. Адаптация внутреннего устройства финансового механизма к отраслевым и индивидуальным особенностям хозяйствующего субъекта (организационным, производственным, финансовым), а также его месту и роли в общей институциональной среде.

2. Создание необходимых предпосылок, способствующих успешному регулированию финансовых потоков, а также гармонизации общегосударственных, корпоративных и личных интересов, во многом способствующих выполнению намечаемой цели хозяйствования. Имеется в виду наличие современных правовых норм функционирования, реальной информационной базы, обоснованных нормативов ведения общей деятельности, квалифицированных менеджеров, использование современной техники и программного обеспечения, а также прогрессивных методов корректировки конкретных задач с учетом изменения условий внешней и внутренней среды.

3. Выбор активного инструментария для достижения намеченных задач и оценки их фактической реализации (учет временного пространства функционирования организации, технология деления на стадии и этапы данного процесса, определение результативных методов, форм и используемых финансовых инструментов).

4. Формирование действенных форм контроля посредством постоянного мониторинга выполнения задач, всестороннего анализа эффективности принятых и намечаемых хозяйственных и финансовых решений.

В обосновании механизма реализации финансовой стратегии страховых организаций, функционирующих на современном национальном рынке Республики Беларусь, важным является решение

вопроса о применении финансового механизма для реализации установленных финансовых позиций и уровня платежеспособности страховщиков на перспективу, поскольку их основная хозяйственная деятельность осуществляется в виде финансовых потоков от оказания страховых услуг. Поэтому необходимо подчеркнуть целесообразность разработки конкретной методики устройства финансового механизма и способов его функционирования для воплощения в жизнь обоснованной стратегии развития конкретных организаций.

Ключевой задачей активизации финансового механизма реализации стратегии на всех этапах ее функционирования с целью поддержания устойчивого развития страховика и сохранения его платежеспособности является создание:

- рациональной организации управленческих действий на каждом отрезке ее выполнения;

- благополучного рабочего климата для повышения мотивации всех членов коллектива в достижении установленной перспективы непрерывного и эффективного функционирования субъекта;

- последовательного применения рациональных методов уточнения количественных и качественных показателей кругооборота финансовых ресурсов в каждом последующем периоде общей стратегии развития. Они должны соответствовать финансовым потребностям, ограничивать степень риска, быть адаптированными к изменяющимся условиям хозяйствования;

- активной системы контроля в виде ежедневного мониторинга решающих статей входных и выходных финансовых потоков и анализа выполнения отдельных этапов для выявления размеров и причин отклонений фактических заданий от намечаемых, а также поисков внутренних резервов для усиления финансовых возможностей расширения ассортимента страховых услуг;

- углубленной финансовой диагностики выполнения ключевых параметров общей стратегии страховщиков и ее финансового обеспечения с точки зрения результативности принятых и реализованных решений, повышения конкурентоспособности с учетом

современных вызовов и потенциальных возможностей национальной экономики и ее страхового сектора.

Первостепенное значение в решении соответствующей проблемы имеет рациональная организационная структура данного механизма и выбор системы управленческих действий, а также последовательность и содержание адекватных методов постепенного выполнения ключевых задач.

В отличие от ряда ученых (В.П. Паламарчука, А.И. Уколова, А.В. Шумиловой и др.), которые для реализации стратегии отдельных хозяйствующих субъектов предлагают формирование системы разных механизмов (по четыре–пять видов экономических и мотивационных) [21; 16; 9, с. 209], в процессе проведенных исследований доказана целесообразность построения комплексного механизма реализации финансовой стратегии страховых организаций, с помощью которого может быть выполнена данная важная задача сохранения платежеспособности и финансовой устойчивости страховщиков в длительном периоде времени. Его специфика заключается в том, что весь установленный период среднесрочной финансовой стратегии развития расчленяется на отдельные годы и затем определяются стадии управленческих действий. Соответственно, объем основных параметров финансовых потоков постепенно реализуется с учетом ранее достигнутых результатов выполнения уточненных заданий, а также основных изменений внешней и внутренней экономической ситуации.

Сформулированное в общем виде устройство организации финансового механизма является одним из важных условий успешного выполнения финансовой стратегии белорусских страховщиков и достижения целей их устойчивого развития.

Финансовая стратегия страховщиков характеризуется организационной общностью всех процессов, происходящих на протяжении ее функционирования. В то же время в связи с частыми изменениями во внешней и внутренней среде в длительном периоде возникает объективная необходимость уточнения отдельных прогнозных показателей и их адаптации к реальным условиям хозяйствования.

Эти на первый взгляд противоречивые положения отражают глубинную суть и назначение стратегических задач, объединенных главной целью развития. Однако их достижение обусловлено общей экономической и социальной ситуацией на макроуровне, а также идентификацией фактического состояния производственных и финансовых ресурсов для постепенного воплощения намеченных задач.

Это во многом затрудняет формирование механизма реализации разработанной финансовой стратегии. Поэтому при выборе рационального устройства данного процесса, отражающего логическую последовательность и результативность управленческих действий, необходимо предусматривать:

- гибкость, эластичность и быструю реакцию на происходящие изменения на национальном финансовом рынке и непосредственно в страховом секторе, в гражданском и налоговом законодательстве;

- научную обоснованность количественных и качественных уточненных прогнозных показателей, достоверность которых подтверждается экономическими и математическими расчетами;

- прогрессивные финансовые инструменты, содействующие успешному выполнению стратегических задач, адаптированные к специфике соответствующих субъектов в конкретном периоде реализации финансовой стратегии.

Сформулированные требования к обоснованию алгоритма механизма реализации финансовой стратегии целесообразно заложить в основу применяемой методики. Ее главным назначением является определение приемов, способов, форм всесторонней диагностики и корректировки хозяйственных и финансовых процессов на каждом отрезке выполнения финансовой стратегии. Результатом использования предлагаемой методики должно стать ее практическое применение для реализации намечаемых стратегических целей и задач. Тем самым более доступной становится возможность достижения финансовой стабильности и устойчивой платежеспособности отдельных страховщиков и в целом результативного функционирования страхового сектора в инновационной экономике.

Началом действия механизма реализации финансовой стратегии страховых организаций является первый год ее функционирования. Именно на данном этапе целесообразно более детально обосновать финансовые параметры и определить их взаимосвязь с общим хозяйственным оборотом конкретного страховщика, а также его взаимоотношения с посредниками, партнерами и государством.

Внедрение и использование механизма реализации финансовой стратегии должны осуществляться посредством постоянного принятия обоснованных хозяйственных и финансовых решений, направленных на оптимизацию прогнозируемых параметров к современной ситуации. Поэтому для достижения позитивных конечных результатов следует построить рациональную технологическую цепочку, включающую следующие управленческие действия:

1. Выбор эффективной финансовой политики.
2. Формирование бизнес-плана на текущий год с разбивкой по кварталам.
3. Составление бюджетов входных и выходных финансовых потоков, в которых отражаются объем и структура денежных поступлений и их распределение (доходы, расходы, а также инструменты их сбалансирования в течение коротких отрезков стартового периода (кварталов, месяцев, декад).

На протяжении всего процесса реализации финансовой стратегии в первом году, как и в последующих периодах ее выполнения, необходимо осуществлять постоянный контроль законности и целесообразности принимаемых и реализуемых решений. Не менее важным с точки зрения дальнейшего совершенствования страховой деятельности становится выявление отдельных недостатков в правовом поле формирования финансовых отношений между участниками страхового рынка, а также обоснование рекомендаций по их устранению.

Все перечисленные формы и методы механизма реализации финансовой стратегии взаимоувязаны и способствуют углублению характеристик необходимых действий страховщика. Для их конкретизации в кратком виде изложены содержание и назначение соответствующих стадий данного процесса.

Как принято считать, первостепенное значение в реализации стратегии развития любого хозяйствующего субъекта имеет финансовая политика. Ее основным назначением становится формирование рациональной структуры источников финансирования. При этом учитываются основные условия поступления денежных средств, прежде всего их доступность, своевременность получения и уровень затрат на их привлечение. Это требует должного обоснования рациональных пропорций между собственными и привлеченными ресурсами, а также их конкретными формами и видами поступлений. Для оптимизации финансовых потоков необходимо обосновать такие соотношения между отдельными видами поступлений, которые обеспечивали бы финансовую выгоду при их реализации.

Основным атрибутом их выражения считается эффективная взаимосвязь рентабельности собственных средств и задолженности субъектов хозяйствования, что в итоге содействует укреплению мощности финансового потенциала.

Однако специфика страховых организаций несколько изменяет содержание финансовой политики, поскольку формы денежных поступлений, как и их происхождение, отличаются от предприятий других отраслей экономики. Как известно, обязательным условием создания и функционирования страховых организаций является установленное законодательством наличие определенной величины денежных средств. Соответствующий размер первоначального капитала зависит от предполагаемого объема и вида страховых услуг. В зависимости от формы собственности он образуется за счет средств государства или конкретных учредителей. По состоянию на 2023 г. минимальный размер уставного фонда белорусского страховщика определен в сумме, эквивалентной 11 млн белорусских рублей [22].

В процессе функционирования страховой организации главным источником финансовых ресурсов остаются страховые взносы. Они, как и другие поступления от продажи дополнительных услуг, имущества, а также неиспользованная прибыль прошлых лет, представляют собой собственные ресурсы, которые в значительной мере

обеспечивают их хозяйственную деятельность. Как подтверждает исследование, объем и структура привлеченных средств в виде банковских кредитов и лизинга используются в основном для покрытия расходов на инвестиционные проекты. В последние годы их доля в общем объеме финансовых ресурсов у большинства белорусских страховых организаций колеблется в пределах 0,1–0,2 %.

В этой связи при обосновании долгосрочной финансовой политики страховщики решающее внимание уделяют поиску каналов расширения страховых услуг. Следует отметить, что в последнее время через банковское страхование кредитополучателей, улучшение ассортимента страховых продуктов, внедрение цифровизации и онлайн-страхования увеличивается объем финансовых ресурсов страхового сектора Беларуси. Положительно повлияла на эти тенденции активизация действий в области ценовой политики, модернизация процесса управления реализацией страховых услуг, мотивирование страхователей посредством расширения маркетинговых действий, применения повышающих и понижающих коэффициентов, скидок и надбавок, франшиз и т.д. Соответствующие мероприятия целесообразно продолжить на всех этапах функционирования намечаемой стратегии развития.

Уже на стартовом периоде финансовая политика должна найти четкое отражение в структуре и содержании бизнес-плана. Бизнес-план страховщика можно рассматривать как его визитную карточку, характеризующую хозяйственно-финансовую деятельность организации и детально определяющую структуру разных видов страховых услуг, их объем и каналы реализации. Бизнес-план в качестве основного документа характеризует все мероприятия, направленные на обеспечение основных функций конкретного страховщика, и тем самым намечает пути решения задач первого года финансовой стратегии.

С этой целью в бизнес-плане кроме обоснования количественных и качественных параметров страховой деятельности определяются потребности в кадровом, техническом, информационно-технологическом обеспечении и совершенствовании способов

реализации страхового продукта, в том числе и конкретных инвестиционных проектов.

Особое место в общем процессе разработки бизнес-плана занимает предусмотрение мер по снижению финансового риска и сохранению платежеспособности соответствующих организаций. В этой связи ключевое значение приобретают обоснование размеров финансового обеспечения, а также учет всех стоимостных показателей. Обязательным условием достижения результативности намечаемых мероприятий является всесторонняя оценка с точки зрения оптимального объема, структуры, экономической целесообразности и эффективности прогнозируемого движения финансовых ресурсов. Эти вопросы должны найти детальное отражение в разработке баланса активов и пассивов, а также финансовых планов, обосновывающих величину входных и выходных финансовых потоков, их синхронизации в коротких периодах.

Мировой опыт обеспечения рационального кругооборота финансовых ресурсов подсказывает, что наиболее результативным методом достижения реальности составных частей данного процесса и выполнения намеченных задач становится разработка финансовых бюджетов. Действующая практика доказывает, что бюджетирование денежных поступлений и расходов повышает реальность прогнозируемых показателей и усиливает контроль за эффективностью принимаемых решений. Разработка гибких бюджетов по отдельным годам реализации финансовой стратегии и их разбивка на более короткие отрезки времени способны свести воедино финансовые показатели головной организации и ее подразделений. Одновременно они воздействуют на повышение ответственности конкретных исполнителей за достоверность и результативность корректировки прогнозных показателей, соответственно и всего процесса их реализации.

Важным инструментом активизации комплексного механизма выполнения финансовой стратегии страховщиков должны стать разработка и использование финансовых бюджетов. Особенно на стартовом периоде финансовой стратегии возрастает значимость детального

обоснования всех источников входных финансовых потоков с учетом возможности увеличения прогнозных заданий. Одновременно целесообразно составлять бюджеты намечаемых выходных финансовых потоков, оптимизируя их величину и видовую структуру. Такая практика позволяет увеличить обоснованность отдельных расходов с точки зрения совершенствования методов их исчисления и адаптации к реальным условиям функционирования страховщиков.

Для того чтобы добиться желаемых результатов, необходимо осуществить:

– во-первых, постатейное отражение прогнозируемых источников входных финансовых потоков, а также направлений финансовых ресурсов по кварталам и месяцам соответствующего года. Имеется в виду представление в финансовых бюджетах всех источников формирования финансовых ресурсов по основным видам страховых услуг. Что касается прогнозируемых расходов, то их целесообразно рассматривать по группам затрат в разрезе ключевых статей;

– во-вторых, корректировку прогнозных показателей на основе намечаемых в прогнозном бизнес-плане мероприятий по модернизации страховой деятельности, а также учета изменений внешней ситуации (законодательства, конъюнктуры рынка, объема и темпов роста ВВП). На стартовом этапе финансовой стратегии реальность уточненных параметров также зависит от качества и общей оценки выполненных заданий по отдельным месяцам и кварталам соответствующего года;

– в-третьих, составление рациональной формы отчетности, характеризующей выполнение намечаемых заданий по всем параметрам кругооборота финансовых ресурсов в течение каждого квартала. На ее основе следует производить оценку выполнения намечаемых задач каждого периода финансовой стратегии посредством сравнения фактически достигнутых результатов с уточненными прогнозными параметрами. Выявленные отклонения станут сигналом для быстрой реакции, направленной на устранение негативных тенденций и дальнейшее распространение позитивных достижений.

Для оценки выполнения прогнозов, представленных в финансовой стратегии на данный период, предлагается составлять аналитическую таблицу, которая в зарубежной практике рассматривается как особая форма гибкого бюджета. Нами разработана примерная форма такого бюджета входных финансовых потоков на квартал. В сокращенном виде на один из кварталов стартового периода она представлена в таблице 1.

Таблица 1

**Бюджет входных финансовых потоков за II квартал 2023 г.
на основе предлагаемой методики реализации финансовой
стратегии Белгосстраха, бел. руб.**

| Входной финансовый поток | Прогнозный Показатель | Уточненные данные | Факт | Отклонение фактических поступлений по сравнению с уточненными данными | |
|---|-----------------------|-------------------|-----------|---|-----|
| | | | | Сумма | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. Страховые взносы, всего | 1 118 272 | 1 244 733 | 1 009 632 | -235 101 | -21 |
| В том числе: | | | | | |
| По обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний | 372 972 | 432 138 | 322 966 | -109 172 | -29 |
| по остальным видам обязательного страхования | 366 774 | 384 245 | 386 117 | +1 872 | +1 |
| по добровольному страхованию | 38 985 | 45 812 | 26 647 | -19 165 | -49 |

| | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|----------|------|
| транспорт- ных средств физических лиц | | | | | |
| по остальным видам добро- вольного страхования | 339 542 | 382 539 | 273 902 | -108 637 | -32 |
| 2. Доходы от инвестиций | 88 589 | 88 589 | 106 224 | +17 635 | +20 |
| 3. Прочие доходы | 51 441 | 51 441 | 135 803 | +84 362 | +164 |
| Входные фи- нансовые потоки, всего | 1 258 302 | 1 384 763 | 1 251 659 | -133 104 | -11 |

Источник – Собственная разработка.

В таблице 1 представлены следующие данные:

1) в графе 2 отражена сумма прогнозируемых денежных поступлений за соответствующий квартал первого года действующей финансовой стратегии страховщика ($\frac{1}{4}$ годового прогноза входных финансовых потоков);

2) в графе 3 представлены уточненные показатели за II квартал, рассчитанные посредством их корректировки с учетом изменения ситуации и отрицательных отклонений за предшествующий период;

3) в графе 4 на основе данных учета показаны фактические размеры денежных поступлений по всем видам источников;

4) в графах 5 и 6 охарактеризованы итоги выполнения финансовых заданий, рассчитанные на основе сравнения фактических данных с уточненными показателями на соответствующий период.

Примерным по форме, но отличным по содержанию является бюджет выходных финансовых потоков страховщиков. Его главным назначением становится изучение и впоследствии адаптация объема отдельных групп расходов в разрезе решающих их видов

(расходов на ведение дела, страховые выплаты, отчисления в страховые резервы и др.). В то же время можно выделить приоритетные статьи в каждой группе расходов, например заработную плату, вознаграждения страховых агентов, канцелярские расходы, амортизацию и др.

Такой бюджет во многом содействует определению реальной потребности страховщика в финансовых ресурсах, а также оптимизации уровня расходов и их предметной структуры. Одновременно он обеспечивает контроль над экономической целесообразностью использования финансовых ресурсов, что положительно сказывается на выполнении функции страховщиков и конечных результатах их деятельности.

Для упрощения расчетов в этих бюджетах и тем самым конкретизации стратегических задач, а также постепенной оценки их выполнения целесообразно создать и использовать компьютерную программу. В ней следовало бы на основе бухгалтерского учета и разработанной финансовой стратегии прогнозных показателей (объема и структуры финансовых потоков), а также определения степени влияния двух–трех решающих факторов автоматизировать процесс составления и анализа соответствующих данных. Определенную ценность приобретает также разработка в конце каждого квартала соответствующего бюджета входных и выходных финансовых потоков, в котором сравнивается общая их величина с фактически достигнутыми показателями. Этот документ позволяет выявить отклонения фактически выполненных заданий по входным и выходным финансовым потокам от прогнозируемых в данном периоде. Если в отдельных кварталах объем прогнозируемых расходов превышает денежные поступления, то необходимо принять меры к их синхронизации. Наиболее простым методом покрытия возникающих кассовых разрывов является привлечение кредитов банка или эмиссия ценных бумаг, а также увеличение вкладов учредителей. Однако эти меры необходимо принимать лишь в том случае, если недостаточным является использование собственных ресурсов.

Поэтому, прежде всего, целесообразно учесть внутренние возможности самой страховой организации. К ним можно отнести:

- передвижение отдельных видов расходов (расходов на ведение дела или инвестиций) в те периоды, в которых намечается более высокий объем денежных поступлений;

- изыскание дополнительных поступлений от активизации продаж за счет внедрения новых видов страхования, расширения клиентской базы, роста поступлений перестраховочной премии, реализации излишнего имущества, сдачи его в аренду, улучшения организации претензионно-исковой работы и др.

Наибольшего экономического эффекта можно достичь за счет повышения заинтересованности страхователя в приобретении качественных услуг, которые в то же время отличаются высокой рентабельностью. Это возможно осуществить за счет улучшения условий их предоставления (дополнительных скидок, расширения ремонтной базы, других инфраструктурных объектов: поликлиник, амбулаторий, медпунктов, станций техобслуживания, производственных мастерских и т. п.).

Для активизации управленческих действий и сознательного регулирования выполнения прогнозных заданий на каждом этапе и стадии функционирующей финансовой стратегии целесообразно повысить заинтересованность членов коллектива, принимающих участие в производстве и реализации страховых услуг. Этому в определенной мере способно содействовать принятие конкретных мер по мотивации и реагированию всех участников страхового бизнес-процесса на выполнение прогнозных финансовых показателей в течение коротких отрезков времени и в целом за весь период функционирования финансовой стратегии. Для примера в кратком виде эти мероприятия представлены в таблице 2.

**Примерные меры реагирования ответственных лиц
на невыполнение намеченных стратегических задач
финансовой стратегии**

| Степень отклонения фактических показателей от прогнозируемых, % | Принимаемые меры |
|--|---|
| До 5 | При незначительных отклонениях возможно ограничиться служебной запиской, в которой вскрываются их причины |
| От 6 до 20 | Необходимо провести анализ и выявить влияние отдельных факторов, оценить отрицательные и положительные стороны выполнения принятых финансовых решений и наметить конкретные меры по устранению допущенных недостатков |
| От 21 до 50 | На основе оценки выполнения прогнозов, вскрывающей нарушения в организации производственного процесса страховых услуг и их реализации, дестимулировать ответственных исполнителей. Одновременно принять меры по активизации их деятельности, направленные на достижение прогнозируемых показателей |
| Более 51 | Осуществить всестороннюю оценку страховой деятельности, выявить эндогенные и экзогенные факторы, воздействующие на неудовлетворительное выполнение стратегических задач, снизить размеры премий ответственных работников. Одновременно разработать рекомендации по модификации организационной структуры страховой организации, улучшению тарифной политики и расширению маркетинговых действий, направленных на повышение качества страховых услуг, тем самым положительно воздействовать на удовлетворение потребностей потенциальных страхователей |

Источник – Собственная разработка.

Предложенная или другая дифференциация принимаемых мер при разном уровне невыполнения стратегических задач направлена на усиление ответственности всех участников страховой деятельности, концентрацию их внимания на изучении перемен во внешнем окружении и быстром на них реагировании, а также совершенствование управления процессами создания и сбыта страховых услуг. Это во многом зависит не только от рационального распределения обязанностей между членами трудового коллектива, освоения ими прогрессивных навыков обоснования и принятия хозяйственных и финансовых решений, но и от мотивирования их действий.

Для обоснования четких действий менеджеров, быстрого реагирования ими на степень выполнения намечаемых задач, предусмотренных финансовой стратегией, предлагается по окончании каждого квартала составлять общий бюджет движения финансовых ресурсов посредством сопоставления его данных с прогнозными показателями. По своей форме он схож с балансом доходов и расходов, который синхронизирует предстоящие входные и выходные финансовые потоки и в определенной мере позволяет устранить несоответствие между ними еще на стадии прогнозирования, объединяет и одновременно определяет объем денежных поступлений и расходов на их достижение в течение коротких периодов (кварталов, месяцев) стартового года. На примере Белгосстраха составлен и проанализирован баланс движения финансовых ресурсов за 2023 г. В процентном отношении степень выполнения прогнозных показателей по кварталам и в целом за год характеризуется в таблице 3.

Таблица 3

Степень выполнения прогнозных показателей движения финансовых ресурсов Белгосстраха по кварталам и в целом за первый год реализации финансовой стратегии, %

| Показатель | Квартал | | | | Все-го за год |
|--|---------|----|-----|----|---------------|
| | I | II | III | IV | |
| 1. Общий объем входных финансовых потоков, всего | 72 | 99 | 80 | 89 | 85 |

| | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|
| В том числе: | | | | | |
| Страховые взносы | 66 | 90 | 78 | 77 | 78 |
| Из них: | | | | | |
| по обязательно- му страхованию от несчастных случаев на про- изводстве и профессиональ- ных заболева- ний | 52 | 87 | 94 | 141 | 94 |
| по остальным видам обяза- тельного стра- хования | 86 | 105 | 70 | 29 | 73 |
| по доброволь- ному страхова- нию транспорт- ных средств фи- зических лиц | 47 | 68 | 65 | 73 | 63 |
| по остальным видам добро- вольного стра- хования | 62 | 81 | 70 | 60 | 68 |
| Доходы от инве- стиций | 125 | 120 | 106 | 100 | 113 |
| Прочие доходы | 108 | 264 | 73 | 321 | 192 |
| 2. Общий объем вы- ходных финансовых потоков, всего | 73 | 107 | 87 | 103 | 92 |
| В том числе: | | | | | |
| Расходы на ведение дела | 77 | 87 | 91 | 91 | 86 |
| Страховые выплаты и отчисления в резервы | 64 | 100 | 79 | 90 | 83 |
| Отчисления в фонд предупредительных мероприятий и га- рантийные фонды | 72 | 90 | 93 | 110 | 91 |
| Прочие расходы | 236 | 416 | 215 | 465 | 333 |

| | | | | | |
|--|----|----|----|-----|----|
| 3. Налоги из прибыли | 70 | 46 | 31 | 24 | 43 |
| 4. Чистая прибыль (стр. 1 – стр. 2 – стр. 3) | 76 | 56 | 39 | -14 | 39 |

Источник – Собственная разработка.

Как показывает анализ данных таблицы 3, общий объем фактических поступлений финансовых ресурсов выполнен на 85 %. При этом в течение года степень выполнения прогнозных квартальных сумм колебалась в пределах от 47 до 321 %. Наиболее низкий процент выполнения прогнозных показателей (78 %) составил по основной части входных финансовых потоков в виде страховых взносов. В разрезе кварталов ситуация развивалась неравномерно, о чем свидетельствуют данные II квартала, когда плановые показатели были почти достигнуты, а далее снова началось снижение темпов роста. Как свидетельствуют приведенные данные, наиболее достоверным оказался прогноз поступлений страховых взносов по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний (выполнение на 94 %). На 113 % выполнены прогнозные показатели доходов от инвестиций временно свободных средств страховых резервов и собственного капитала, что позволило мобилизовать дополнительные источники формирования входных финансовых ресурсов Белгосстраха. Основной причиной послужил рост ставок по депозитам, а также курса валют, в которых эмитированы приобретенные государственные облигации, приносящие купонный доход в валюте. Наиболее значительное перевыполнение прогнозных параметров, отраженных в среднесрочной финансовой стратегии Белгосстраха, достигнуто в отношении прочих доходов (192 %) и прочих расходов (333 %), что вызвано значительными колебаниями курсов иностранных валют и прочими факторами. Небольшое недовыполнение прогнозных показателей расходов на ведение дела, страховых выплат, отчислений в страховые резервы, фонды предупредительных мероприятий и гарантийные фонды оказало положительное влияние на формирование

конечного финансового результата, что можно признать позитивной тенденцией, требующей закрепления при корректировке финансовой стратегии на будущие пять лет.

Сделанные выводы по результатам анализа выполнения прогнозных показателей первого года среднесрочной финансовой стратегии Белгосстраха необходимо учесть при ее корректировке на будущий период.

Успешную реализацию принятых решений на начальном периоде функционирования финансовой стратегии можно признать существенной частью фундамента, заложенного и впоследствии используемого для выполнения общих стратегических целей. Достижение прогнозируемых параметров финансовой стратегии развития предлагается и в дальнейшем осуществлять с помощью использования динамичного «шагающего» финансового механизма. Под термином «шагающий» механизм реализации финансовой стратегии страховщиков подразумевается тесная взаимосвязь управленческих действий в отдельных периодах и на стадиях функционирования для постепенного и полного выполнения ее назначения в развитии страховой деятельности.

Такой подход предоставляет возможность уже на первой ступени воплощения финансовой стратегии приблизить величину входных и выходных финансовых потоков к более реальным условиям хозяйствования. Этому содействует не только адаптация прогнозных показателей к изменениям во внешней ситуации, но и оценка достигнутых результатов за прошлый период с учетом выявления внутренних резервов роста и тем самым повышения финансовых возможностей страховых организаций. В последующие годы функционирования финансовой стратегии следует придерживаться предложенной последовательности управленческих действий на ее стартовом периоде [23–25].

Как подтверждает мировой опыт развитых стран, в их страховых компаниях успешно применяется «шагающий» механизм реализации финансовой стратегии, который обеспечивает непрерывность движения финансовых ресурсов на протяжении всех лет ее

использования. На наш взгляд, этому содействует постоянное передвижение обоснованных задач на каждый следующий период с учетом конкретизации основных финансовых показателей в зависимости от реальной ситуации. В данном случае растяжение во времени процесса реализации стратегии развития страховщиков и их преемственность с предыдущими этапами благоприятствуют успешному выполнению стратегических проектов. Однако должная шлифовка и адаптация практических действий к возникающим обстоятельствам и учет степени выполнения прогнозируемых параметров в прошлом периоде требуют интенсификации и повышения результативности данного процесса, постоянного отслеживания всех показателей, сигнализирующих об уровне платежеспособности и финансовой устойчивости страховщика.

Решить данную проблему возможно посредством:

1) усиления достоверности информационных сведений за счет автоматизации бухгалтерского учета и его согласованности с налоговым законодательством для более точного определения объема и структуры финансовых потоков на каждом последующем этапе;

2) совершенствования организации стратегического управления деятельностью страховщиков на основе рационализации отношений со всеми участниками страхового рынка, усиления ответственности членов собственного коллектива, а также их мотивации к результативному выполнению намеченных задач;

3) углубления анализа и расширения объектов оценки состояния внешней среды, а также уровня эффективности управленческого процесса и усиления позиции страховой организации на финансовом рынке;

4) вскрытия внутренних резервов, обеспечивающих выполнение главной цели финансовой стратегии и достижение желаемого экономического и социального эффектов за счет совершенствования управленческих действий, способствующих повышению доходности, снижению степени риска и тем самым обеспечению финансовой безопасности страховщиков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Hendrix, P. Sir Henri Deterding and Royal Dutch-Shell: changing control of world oil, 1900–1940 / P. Hendrix. – Bristol : Bristol Acad. Press, 2002. – 275 p.
2. Бланк, И.А. Управление финансовыми ресурсами / И.А. Бланк. – М. : Омега-Л : Эльга, 2013. – 768 с.
3. Бланк, И.А. Финансовая стратегия предприятия / И.А. Бланк. – Киев : Эльга : Ника-Центр, 2004. – 720 с.
4. Об утверждении рекомендаций по разработке прогнозов развития страховых организаций на пять лет и рекомендаций по разработке бизнес-планов развития страховых организаций на год [Электронный ресурс] : приказ М-ва финансов Респ. Беларусь 19 дек. 2006 г., № 450 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.
5. Дубкова, В.Б. Финансовый механизм государственного регулирования экономики / В.Б. Дубкова. Ростов н/Д : Рост. гос. ун-т путей сообщения, 2007. 207 с.
6. Коломиец, И. Н. Формирование и реализация стратегии социально-экономического развития анклавного региона России : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / И. Н. Коломиец ; Рос. акад. гос. службы при Президенте Рос. Федерации. М., 2013. 18 с.
7. Мугако, Д.М. Формирование и реализация стратегии развития конкурентоспособности современного мегаполиса : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Д.М. Мугако ; Рос. акад. гос. службы при Президенте Рос. Федерации. – М., 2008. – 22 с.
8. Хокшанова, Е.П. Требования к социально ориентированной инвестиционной стратегии региона [Электронный ресурс] / Е.П. Хокшанова // Экономика региона. 2006. – № 6. – URL: <http://journal.vlsu.ru/index.php?id=460> (дата обращения: 13.10.2023).

9. Шумилова, А.В. Механизмы реализации стратегии организации / А.В. Шумилова // Проблемы соврем. экономики. – 2006. – № 1/2 (17/18). – С. 208–211.
10. Яковлева, И.Н. Справочник по финансовой стратегии и тактике / И.Н. Яковлева. – М. : Проф. изд-во, 2009. – 336 с.
11. Несмачных, О.В. Оценка эффективности реализации финансовой стратегии предприятия на основе сбалансированной системы показателей / О.В. Несмачных, В.В. Литовченко. – Хабаровск : ХГАЭП, 2007. – 177 с.
12. Кокинз, Г. Управление результативностью: как преодолеть разрыв между объявленной стратегией и реальными процессами : пер. с англ. / Г. Кокинз. – 2-е изд. – М. : Альпина Бизнес Букс, 2008. – 318 с.
13. Тысячникова, Н.А. Стратегическое планирование в коммерческих банках: концепция, организация, методология / Н.А. Тысячникова, Ю.Н. Юденков. – М. : КНОРУС : ЦИПСИР, 2013. – 312 с.
14. Платов, О.К. Формирование и реализация управленческих решений в банке / О.К. Платов, О. Ю. Шалаев. – Ярославль : Канцлер, 2011. – 178 с.
15. Геращенко, И.П. Финансовая стратегия: моделирование и оптимизация / И.П. Геращенко. – СПб. : Кн. Дом, 2009. – 352 с.
16. Уколов, А.И. Финансовые стратегии : учеб. пособие / А.И. Уколов. – М. : РГАУ-МСХА, 2013. – 268 с.
17. Краткая российская энциклопедия : в 3 т. / сост. В. М. Карев. – М. : Больш. рос. энцикл. : ОНИКС 21 век, 2004. – Т. 2: К–Р. – 1135 с.
18. Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилияна. – Изд. 4-е, доп. и перераб. – М. : Ин-т новой экономики, 1999. – 1248 с.
19. Словарь современных экономических и правовых терминов / В.Н. Шимов [и др.] ; под ред. В. Н. Шимова и В. С. Каменкова. – Минск : Амалфея, 2002. – 816 с.

20. Финансово-кредитный словарь : в 3 т. / гл. ред. Н. В. Гаретовский. М. : Финансы и статистика, 1988. – Т. III : Р – Я. – 511 с.
21. Паламарчук, В.П. Оценка компании для обоснования стратегических решений / В.П. Паламарчук. – 2-е изд., перераб. – М.: ВШФМ АНХ при Правительстве Рос. Федерации, 2009. – 286 с.
22. О страховой деятельности [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 25 авг. 2006 г., № 530 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
23. Современное состояние, тенденции и перспективы развития стран СНГ: экономический, социальный и экологический аспекты : в 2 ч. Ч. II / М.Н. Абдуллаева [и др.] ; под ред. К.В. Павлова и И.З. Юсупова. – Ижевск : Изд-во ин-та компьютер. исслед., 2014. – Ч. II. – Гл. 112. – С. 762–772.
24. Оценка эффективности использования средств инвесторов в инновационную деятельность / Г. Н. Васильева [и др.] ; под ред. К.В. Павлова, Г.Н. Васильевой, О.В. Котлячкова. – Ижевск : Шелест, 2014. – С. 138–145.
25. Вerezубова, Т.А. Финансовая стратегия страховых организаций в условиях развития национальной экономики / Т.А Вerezубова. – Минск :Белорус. гос эк. ун-т, 2015. – 185 с.

Глава 6.2. Организационно-методические аспекты внутреннего аудита в условиях современных вызовов и угроз

Введение. Развитие экономических отношений, трансформация мировой и национальных экономик обуславливают потребность в совершенствовании инструментов контроля. Реформирование контрольной деятельности в Республике Беларусь заключается в переходе от ведомственного контроля, сущность которого состоит в проверке соблюдения требований действующего законодательства, недопущении хищений, злоупотреблений, привлечении к ответственности виновных лиц, обеспечении сохранности имущества, к более эффективным формам, позволяющим решать вопросы

управления, прогнозирования и снижения последствий предпринимательских рисков, вызовов и угроз. Таким мощным орудием на современном этапе выступает внутренний аудит. В связи с глобализацией бизнеса, разделением интересов собственников и менеджмента, созданием корпораций, консорциумов, синдикатов, осуществляющих многообразные виды деятельности в дочерних и внучатых компаниях по всему миру, а также дороговизна услуг внешних аудиторов способствовала ориентации внутреннего аудита на оценку эффективности системы внутреннего контроля, внешних и внутренних рисков, качества корпоративного управления.

Методологической основой исследования выступают положения теории экономических систем, контроля, включающие анализ и теоретическое обобщение сущности внутреннего аудита. Использован сравнительный анализ, метод аналогий, обработка эмпирических данных для выявления причинно-следственных связей и тенденций в развитии внутреннего аудита, экстраполяция тенденций, экспертный анализ.

Основная часть. Внутренний аудит для Республики Беларусь понятие достаточно новое, в то же время за рубежом он активно применяется уже с конца 19 века на средних и крупных предприятиях, имеющих сложную управленческую структуру. Внутренний аудит предоставляет информацию высшему звену управления всей организацией о ее финансово-хозяйственной деятельности, повышает эффективность системы внутреннего контроля, препятствует возникновению нарушений и подтверждает достоверность отчетов ее обособленных структурных подразделений. Существующая система внешнего аудита направлена, в первую очередь, на подтверждение достоверности отчетности и не решает многих проблем, связанных с совершенствованием системы управления. Данные вопросы призван решать внутренний аудит.

Уровень развития внутреннего аудита в государствах-участниках СНГ можно отследить по принятию в них нормативных правовых актов. Так, постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых государств

от 16.04.2015 г., № 42-13 «О модельном законе «О внутреннем аудите в организациях государственного сектора» определены принципы и правовые основы осуществления внутреннего аудита в организациях государственного сектора, а также урегулированы отношения, возникающие в процессе формирования, планирования, проведения внутреннего аудита и составления аудиторского отчета.

В Азербайджане, Киргизии и Таджикистане разработаны и действуют национальные законы о внутреннем аудите, что способствует развитию внутреннего аудита в каждой отдельной стране. Проанализировав положения законов можно выделить следующие особенности. Так, в Киргизии и Таджикистане сфера действия закона распространяется на организации, финансируемые за счет средств государственного бюджета, служба внутреннего аудита подчиняется руководителю организации и отчетывается уполномоченному государственному органу в установленные сроки. Закон Республики Азербайджан распространяет действие на коммерческие и некоммерческие организации независимо от формы собственности и организационно-правовой формы. Служба внутреннего аудита подчиняется Аудиторскому комитету, чем соблюдается принцип независимости внутреннего аудита. Кроме того, законодатели Азербайджана и Киргизии четко определили требования, предъявляемые к внутренним аудиторам: по уровню образования, стажу работы, отсутствия неснятой или непогашенной судимости и отсутствие личной заинтересованности. Следует подчеркнуть, что в Киргизии необходимо наличие квалификационного сертификата внутреннего аудитора, соответствующего требованиям к профессиональному уровню внутренних аудиторов, установленных Правительством Киргизской Республики, что свидетельствует не только о уровне знаний, опыте, но и владении теоретическими и практическими навыками в области внутреннего аудита. Права, обязанности и ответственность внутренних аудиторов изучаемых стран практически тождественны [1].

В Республике Беларусь рядом нормативных правовых актов предусмотрено создание служб внутреннего аудита. Так, Указом

Президента Республики Беларусь «Об утверждении устава Национального банка Республики Беларусь» от 13.06.2001 г., № 320 (с изм. и доп.) определено, что внутренний аудит в Национальном банке осуществляется службой внутреннего аудита в порядке, определяемом Правлением Национального банка.

Банковский кодекс Республики Беларусь от 25 октября 2000 г. № 441-3 (с изм. и доп.) статьей 109-1 устанавливает, что банк обязан создать службу внутреннего аудита, которая подотчетна в своей деятельности совету директоров (наблюдательному совету). Кроме того, одним из лицензионным требованием на осуществление банковской деятельности является предоставление локальных нормативных правовых актов банка, регулирующих организацию системы управления рисками, системы внутреннего контроля и деятельность службы внутреннего аудита банка.

Вместе с тем, иные нормативные правовые акты предписывают субъектам предпринимательской деятельности создавать службы внутреннего контроля.

Таким образом, ряд нормативных актов Республики Беларусь в области банковской и биржевой деятельности предписывают субъектам хозяйствования создавать службы внутреннего аудита как неотъемлемые элементы корпоративного управления, однако зачастую законодатель отождествляет понятия «внутренний контроль» и «внутренний аудит». Данное обстоятельство обусловлено рядом проблем по раскрытию экономической сущности, роли и значению внутреннего аудита, обоснованию его ключевых элементов, созданию и организации службы внутреннего аудита, выбора организационных форм, разработки методик внутреннего аудита, оценке качества результатов работы и т. д. Все эти обстоятельства обуславливают изучение исторических аспектов становления и развития внутреннего аудита в международной практике (таблица 1).

**Этапы развития внутреннего аудита
в экономической литературе**

| Этапы развития | Характерные черты |
|---|--|
| Кизилов А.Н., Овчаренко О.В. [2] | |
| Начальный | Подтверждение достоверности финансовой (бухгалтерской) отчетности; предотвращение и выявление злоупотреблений |
| Переходный | Подтверждение достоверности финансовой (бухгалтерской) отчетности; проверка эффективности системы внутреннего контроля |
| Современный | Повышение эффективности деятельности организации |
| Величко С.В. [3] | |
| Начальный | Проверка бухгалтерско - финансовой отчетности, а также в осуществлении ревизионной функции – проверка сохранности товарно-материальных ценностей и выполнения распоряжений руководства организации |
| Переходный | Внутренний аудит наряду с финансовыми проверками, фокусирующимся на системе бухгалтерско-финансового контроля, осуществляет проверки системы внутреннего контроля в рамках всей организации |
| Современный | Внутренний аудит участвует в совершенствовании процессов управления рисками, контроля и корпоративного управления |
| Новоселов И.В. [4] | |
| Подтверждающий аудит (до 1941г). | Внутренний аудит на этапе возникновения связывается с подтверждением фактического наличия активов и отражением их в отчетности |
| Системно-ориентированный аудит (до 1999 г.) | Переориентация внутреннего аудита на оценку внутреннего контроля |
| Аудит, базирующийся на риске (с 1999 г.) | Внутренний аудит связывается с процессами риск-менеджмента и оценкой внешних и внутренних рисков, которым подвергается организация в ходе своей деятельности |

| Северенкова Л.П. [5, с. 9] | |
|---|---|
| Формирование профессии внутреннего аудитора 1941 – конец 50-х годов XX века | Создание Института внутренних аудиторов. Внутренних аудиторов призывали содействовать внешним аудиторам в проверке финансовой отчетности или выполнять около учетные функции, в т.ч. по сверке отчетных данных |
| Операционный аудит 1958 – конец 70-х годов XX века | Ориентация на операционную деятельность нашла отражение в формировании новой дефиниции внутреннего аудита, которая появилась в 1958 году, и содержала акцент на наличие глубокой заинтересованности во внутреннем аудиторе как сотрудника компании в исследовании всех типов операций с целью повышения их рентабельности |
| Этап стандартизации 1978 – 2002гг. | Впервые стандарты профессиональной деятельности внутреннего аудита были выпущены в 1978 году и началось функционирование внутреннего аудита на основе стандартизированных процедур |
| Этап глобализации распространения внутреннего аудита 2002 – по настоящее время | С 2002 года приняты ряд международных актов требующих обязательного ведения внутреннего аудита |
| Резниченко С.М., Сафонова М.Ф., Швырева О.И. [6, с. 111-115] | |
| I этап (1941г. – конец 50-х гг. XX века) формирование профессии | Создание Института внутренних аудиторов. Внутренних аудиторов призывают содействовать внешним в проверке финансовой отчетности |
| II этап (1958г. – конец 70-х гг.) операционный аудит | Заинтересованность внутренних аудиторов в исследовании всех типов операций с целью повышения их рентабельности |
| III этап (1978г. – 2002 гг.) этап стандартизации | Разработка и принятие Стандартов профессиональной деятельности внутренних аудиторов |
| IV этап (2002г. – настоящее время) этап глобализации и распространения внутреннего аудита | С 2002 года в США и Евросоюзе приняты ряд международных актов требующих обязательного ведения внутреннего аудита |

| Васильева Е.В., Смирнова Л.Д. [7, с. 24] | |
|---|--|
| подтверждающий аудит (формирование профессии) – с 1941 до 1970 года | внутренний аудит связан с подтверждением фактического наличия активов и отражения их в бухгалтерской отчетности |
| системно-ориентированный аудит – с 1970 до 1990 года | внутренний аудит переориентировал на оценку системы внутреннего контроля |
| аудит, базирующийся на риске – с 1990 года до настоящего времени | связывает внутренний аудит с процессами риск-менеджмента и оценкой внешних и внутренних рисков, которым подвергается организация в ходе своей деятельности |
| Овинов В.И. [8] | |
| Подтверждающий аудит С 1941 года по 1956 год | контроль за активами |
| Системно ориентированный аудит С 1957 год по 1995 год | контроль, проверка и оценка достаточности и эффективности |
| Аудит, базирующийся на риске С 1996 года по настоящее время | процесс достижения понимания рисков. Предоставление независимых и объективных гарантий и консультаций |

Источник: составлено автором на основе [2-8].

Таким образом, на основе представленных мнений в таблице 1, а также иных публикаций можно сделать вывод о том, что Вопросы периодизации внутреннего аудита изучали ряд российских и зарубежных ученых. Одни авторы (Северенкова Л.П., Новоселов И.В., Резниченко С.М., Сафонова М.Ф., Швырева О.И., Васильева Е.В., Смирнова Л.Д., Овинов В.И.) определяют исторические этапы становления и развития внутреннего аудита традиционным подходом, исходя из обзора научной литературы, а также собственного суждения. Однако, следует заметить, что практически все

авторы идентифицируют первый этап, который приходится на 30–40 годы прошлого века полагая, что в эти годы возникли предпосылки возникновения профессии и создание Института внутренних аудиторов.

По мнению автора, не следует однозначно трактовать, что до этого времени никаких следов профессии внутреннего аудита не существовало. С момента появления собственности у одних лиц возникает желание у других лиц завладеть ею и не быть привлеченным к ответственности, появление двойной записи операций также обусловлено не только точностью учета имущества, но и контролем за его перемещением и использованием. Кроме того, финансовые кризисы и банкротства крупных компаний, вызванные спекулятивными сделками, имеют давние корни, уходящие глубоко в Древнюю историю и средневековье. Все эти обстоятельства определяют первичные признаки зарождения внутреннего аудита.

Другие ученые (Кизилов А.Н., Овчаренко О.В., Величко С.В., Лебедева М.Э., Додж Р., Макаренко Е.Н.) не конкретизируют периоды развития внутреннего аудита по времени, а характеризуют их как начальный, переходный (промежуточный) и современный (перспективный) этапы, что не позволяет установить причины, обусловившие эволюционный путь, цели, динамику и роль внутреннего аудита, географию распространения. Содержание начального этапа данные авторы раскрывают как предотвращение и выявление злоупотреблений, сохранность ценностей, проверка отчетности. Переходный (2 этап) этап характеризуется проверкой эффективности системы внутреннего контроля, а современный – повышением эффективности деятельности организации, управление рисками. Однако, по мнению автора, данная точка зрения обоснована, если рассматривать развитие внутреннего аудита не в контексте международной практики, а с позиции становления внутреннего аудита в конкретной стране и (или) отдельном субъекте хозяйствования. Исходя из этого, стадии внутреннего аудита будут определяться развитием социально-экономических отношений в стране, запросов

общества, развитости нормативного обеспечения в области внутреннего аудита, готовности собственников и менеджмента субъектов хозяйствования создавать службы внутреннего аудита, уровня их зрелости, наличия базы для подготовки специалистов и т. д.

Иные исследователи (Сметанко А.В., Гресейк Л., Кабальский П.) активно изучают эволюцию внутреннего аудита во взаимосвязи с теориями аудита (теория адекватности, теория контроллинга, теория консалтинга), что характеризует внутренний аудит как одну из форм аудита.

В связи с глобализацией бизнеса, нарастанием разделения интересов собственников и менеджмента, созданием организаций со сложной организационной структурой, осуществляющих многообразные виды деятельности в дочерних компаниях по всему миру, а также дороговизна услуг внешних аудиторов способствовала ориентации внутреннего аудита на оценку эффективности системы внутреннего контроля, внешних и внутренних рисков, качества корпоративного управления.

Не умоляя результатов проведенных исследований по вопросу становления и развития внутреннего аудита, автор считает, что:

1. необходимо точкой отсчета зарождения внутреннего аудита считать историю древнего мира, а не середину 20 века, что позволит отследить динамику роли, целей, развития и наполнения сущности внутреннего аудита (таблица 2);

2. внутренний аудит имеет двойственную природу: с одной стороны, он выступает формой аудита, а с другой – элементом внутреннего контроля, а, следовательно, эволюцию внутреннего аудита необходимо раскрыть не только с позиции теорий аудита, но и в контексте управленческих теорий.

По данным таблицы 2 можно отследить этапы эволюции внутреннего аудита в разрезе ряда критериев. Особое внимание представляет изменение целей внутреннего аудита от Древнего мира до наших дней: от защиты от ошибок и фактов воровства до обеспечения устойчивого развития социально-экономической среды в условиях цифровой экономики. Динамика целей обусловлена

факторами, характеризующими отношения в обществе от формирования системы учета налогов и сборов до трансформации бизнеса, появления криптовалют и внедрения искусственного интеллекта. Данные обстоятельства повлекли изменение роли внутренних аудиторов, начиная от рассмотрения счетов и отчетов, затем разработкой нормативных актов до обеспечения информационной безопасности и социальной ответственности бизнеса в условиях цифровизации экономики. По мнению автора, зарождение внутреннего аудита было обусловлено потребностью собственников в защите своего имущества, т.е. внутренний аудит выступал как вид профессиональной деятельности, что послужило толчком в формировании внутреннего аудита как самостоятельной науки. Однако, несмотря на богатый опыт, накопились противоречия, отсутствие единого подхода по идентификации экономического содержания внутреннего аудита.

Внутренний аудит представляет интерес для ученых различных научных знаний (менеджмент, финансы, бухгалтерский учет, право, информационные технологии и др.), что находит подтверждение в многообразных суждениях экономистов, финансистов, правоведов. Однако пристальный интерес со стороны всевозможных специалистов обуславливает потребность в очередной попытке исследовать природу внутреннего аудита.

Проанализировав различные комбинации по данному вопросу, автор считает, что наличие большого количества теоретических разработок и накопленный международный опыт позволяют идентифицировать внутренний аудит как область научных знаний, так и практики.

Данная точка зрения базируется на том, что как любая наука исходит из обоснования сущности явления и требует исследования теоретических составляющих (форма, система, элемент, функция и др.). С позиции практики внутренний аудит определен как конкретное действие или совокупность действий (проверка, деятельность, оценка и др.). Однако, в экономической литературе зачастую подменяют сущность внутреннего аудита как науки с практикой.

Так, Сметанко А.В. [14] обосновывает сущность внутреннего аудита как области научных знаний в виде профессиональной деятельности, что по мнению автора некорректно. Как предмет научных знаний внутренний аудит следует определять, как диалектическую совокупность профессиональных знаний, обусловленную процессами и явлениями общественно-экономической жизни предназначенную для применения в практической деятельности.

Наиболее распространённым мнением ученых в экономической литературе о сущности внутреннего аудита является то, что внутренний аудит представляет собой деятельность регламентированную, независимую, контрольную, оценочную или профессиональную [15–27]. Данная точка зрения обусловлена историей становления и развития внутреннего аудита [28]. С древних времен заинтересованные лица либо по их указанию осуществляли контрольные действия за обеспечением сохранности имущества, то есть внутренний аудит зародился как практическая потребность одних лиц за контролем действий других. Определен критерий осуществления деятельности – независимость и объективность. Согласно международного опыта независимость и объективность являются принципами внутреннего аудита. Однако, независимость можно рассматривать как этическое требование, функциональное, административное, организационно-правовое, материальное, методическое которые характерны как для раскрытия содержания деятельности, так и требований, предъявляемых к внутреннему аудитору. В тоже время объективность носит индивидуальный характер и определяет непредвзятость как внутреннего аудита, так и внутреннего аудитора, суверенность его мнения о состоянии объекта. Следовательно, по отношению к раскрытию содержания деятельности уместно указание на независимость и весьма спорно подчеркивать критерий объективность.

Результаты исследования различных точек зрения об экономическом содержании внутреннего аудита как вида практической деятельности свидетельствуют, что ученые раскрывают все интересы бизнеса, так как указывают на вопросы регламентации, пользователей, функционал, объекты внутреннего аудита. Однако,

в настоящее время рассматривая сущность внутреннего аудита не стоит ограничивать его рамками практической деятельности. Как любой вид деятельности внутренний аудит развивается и это обуславливает четкое определение его элементов. Вместе с тем, в экономической литературе существуют и иные точки зрения. Так, коллектив авторов под руководством Пономаренко П.Г. отождествляют внутренний аудит с проверкой соблюдения установленного порядка ведения бухгалтерского учета и надежности функционирования системы внутреннего контроля [29]. Тохирова Р.С. считает, что внутренний аудит – это независимая проверка функционирования управленческой системы компании, организованная высшим руководством для оценки её эффективности в интересах акционеров, инвесторов, собственников и для управления в самой компании, повышения конкурентоспособности и направленная на достижение целей бизнеса компании [30].

Таблица 2

**Критерии этапов эволюции внутреннего аудита
в управленческих теориях**

| Критерии | Предыстория | До 1940г. | С 1941- по 1970гг. | 1970 - 2000гг. | 2000 - наше время |
|-----------------|---|-------------------------------|-----------------------------|---|--|
| Цель | защита от воровства, выявление ошибок со стороны служащих | Противодействие мошенничеству | оказание помощи руководству | Повышение эффективности деятельности, оптимизация затрат, оценка и противление рискам и вызовам | Устойчивое развитие социально-экономической среды в условиях цифровой экономики; новый технологический уклад |

| | | | | | |
|------------------------------------|---|---|---|---|---|
| Действия и функции | участие в рассмотрении счетов, проверка отчетности собственника | соблюдение законов, договоров, представление предложений по улучшению процедур | разработка первых нормативных актов внутреннего аудита признаваемых во всем мире | стандартизация внутреннего аудита, создание национальных школ внутреннего аудита | Обеспечение информационной безопасности, противодействие киберпреследованиям |
| Действующие лица и явления | собственники наняли специально обученных людей, которые выслушивали подконтрольных лиц | появление первых профессиональных внутренних аудиторов | создание профессиональной ассоциации – Института внутренних аудиторов | создание служб внутреннего аудита и передача функций внутреннего аудита на условиях аутсорсинга, косорсинга | Внутренние аудиторы выступают как активные участники финансово-хозяйственной деятельности субъекта хозяйствования |
| Причины, обуславливающие этот этап | Формирование системы учета сборов налогов, экономические события «пузырь Южного моря», «скандал с тюльпанами» | промышленная революция, создание акционерных компаний, банкротство крупных компаний в Швеции, США, принятие Закона о ценных бумагах | Ограничение ресурсов, потребность в обмене опытом между внутренними аудиторами, формирование внутреннего аудита как науки | мировые глобальные кризисы, ужесточение конкуренции, борьба за дешевые ресурсы и сферы влияния | Трансформация бизнеса, внедрение искусственного интеллекта, создание криптовалют |

| | | | | | |
|----------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--|
| Территория распространения | Вавилон, Греция, Римская империя, Западная Европа | США, страны Западной Европы | развитые страны мира | | |
| Управленческие теории | марксистская теория | теория зависимости от ресурсов | теория рациональной случайности | Институциональная теория | |

Источник: составлено автором.

По мнению *Сухарева А.Я., Крутских В.Е., Сухаревой А.Я.*, внутренний аудит – проверка финансовой отчетности компании ее специально назначенными сотрудниками с целью оценки правильности принятых решений, выявления ошибок и пр. [31].

В связи с чем возникает необходимость в раскрытии сущности понятия «проверка». По мнению авторов словарей, под проверкой, как правило, понимают контроль, проводимый на предмет установления соответствия реального требуемому стандарту, установленным правилам. Однако, в данном случае, по мнению автора, происходит упрощённое понимание назначения внутреннего аудита, так как недостаточно указать на соответствие или несоответствие необходимо в сложившихся условиях, оценить выявленные расхождения, дать рекомендации, спрогнозировать вероятность возникновения рисков и угроз, их последствия, осуществить профилактические мероприятия позволяющие предупредить создание условий для злоупотреблений во всей системе управления субъектом хозяйствования, что выходит за рамки проверки.

Достаточно широкое распространение получило мнение о том, что внутренний аудит представляет собой оценку. Так, Старцева Е.А. определяет внутренний аудит как независимую оценку деятельности, производимой внутри предприятия в качестве оказания ему аудиторских услуг по заказу руководства предприятия,

оказываемых самостоятельным подразделением предприятия [32]. Хахонова Н.Н., Плахотя Т.В. считают, что внутренний аудит – это независимая оценка эффективности и надежности системы контроля всех аспектов деятельности организации [33]. Варкулевич Т.В. под внутренним аудитом понимает систему оценки разных сторон деятельности организации, охватывающую производственную и сбытовую деятельность, учёт, анализ и контроль как интегральную функцию, способствующую предотвращению возникающих в результате этой деятельности рисков и их финансовых последствий [34].

Таким образом, на основании приведенных мнений следует установить содержание понятия «оценка». Как правило, оценка представляет собой мнение о состоянии чего-либо. Следовательно, трансформируя данную точку зрения на внутренний аудит можно его трактовать как профессиональное мнение о качественном состоянии объекта исследования. В качестве объекта внутреннего аудита ученые Старцева Е.А., Варкулевич Т.В. понимают деятельность организации, а Хахонова Н.Н., Плахотя Т.В. – систему контроля. Вышеприведенные мнения ученых о идентификации внутреннего аудита как оценки раскрывают его сущность лишь с одной стороны, ориентированной на произошедшие события без возможности влияния на предстоящие вызовы и угрозы.

Классики аудиторского дела Аренс Э.А. и Лоббек Дж.К. определяют внутренний аудит как внутривладельческий аудит, обеспечивающий ценной информацией для принятия решений, касающихся эффективного функционирования бизнеса [35]. По мнению автора, данные понятия внутренний аудит и внутривладельческий аудит тождественны, так как акцентировано внимание на исследовании состояния дел конкретного субъекта хозяйствования. Следовательно, содержание дефиниции внутреннего аудита в полной мере не раскрыто.

Отождествление учеными (Алборов Р.А., коллектив авторов под общ. ред. Рогуленко Т.М.) внутреннего аудита с внутривладельческим (внутрифирменным) контролем является не обоснованным,

так как понятие внутренний контроль более широкое чем внутренний аудит. Внутренний контроль представляет процесс соблюдения требований локальных нормативных актов который осуществляют различные специалисты и (или) подразделения, например, органы управления, ревизионная комиссия, главный бухгалтер, служба внутреннего аудита, служба безопасности, отдел технического контроля, отдел кадров, работники организации включая самоконтроль. Следовательно, по мнению автора, внутренний аудит является составным элементом внутривладельческого (внутрифирменного) контроля субъекта хозяйствования.

Группа отечественных и зарубежных ученых (Хмельницкий В.А., Бакаев А.С., Подольский В.И., Савина А.А., Сотникова Л.В., Евдокимова А.В., Пашкина И.Н., Литвин Д.В., Богданова Е.П., Михеева Л.В.), а также национальные правила аудиторской деятельности «Использование результатов работы внутреннего аудита», утвержденные постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 07.02.2001 №9 (с изм. и доп.) распознают внутренний аудит как систему контроля. По мнению автора, отождествление внутреннего аудита с системой контроля носит дискуссионный характер, так как понятие система контроля более широкое и включает в себя взаимосвязанные элементы, взаимодействующие по установленным нормам, стандартам. Кроме того, авторы подчеркивают, что система контроля создана внутри субъекта хозяйствования, однако внутренний аудит может быть реализован на условиях аутсорсинга.

Интерес представляет мнение ученых (Гусева Л.П., Кульнева И.И., Лахина Л.Ф., Вершинина Г.В., Миронова О.А., Азарская М.А.) о том, что внутренний аудит является способом контроля. Способ представляет систему действий, применяемую при осуществлении деятельности не содержащую исследовательского начала. В то время как внутренний аудит располагает рядом взаимосвязанных элементов, сформировавшихся на протяжении исторических этапов его становления и развития, обладает научными исследованиями по обоснованию ключевых звеньев, что не позволяет определять внутренний аудит как один из способов контроля.

Существует точка зрения, что внутренний аудит следует позиционировать как функцию. Данным суждением располагают ряд российских ученых (Орлова О.Е., Мищенко В.Ф., Мелентьева М.Н., Евдокимова О.С., Петров В., Алексеева А., Головач А., Гольдштейн Г.Я.), а также законодательство Киргизской Республики [36]. Функция в переводе с латинского языка означает исполнение, осуществление. Однако данные источники не конкретизируют функцией чего выступает внутренний аудит: функцией управления или функцией контроля. Как известно наиболее распространённым суждением является то, что к основным функциям управления относят планирование, организацию, мотивацию, контроль и координацию, которые возникли в процессе разделения труда и направлены на достижение цели. Контроль как одна из функций управления реализует свои функции: профилактическую, информационную, мобилизующую, воспитательную и др., которые призваны выявлять негативные отклонения, по которым принимают меры по их устранению и недопущению в будущем.

Иные ученые и экономисты (Андреев В.Д., Бычкова С.М., Додж Р., Адамс Р., Нуркашева Н.С., Макаренко Е.Н., Старцева Е.А.) определяют внутренний аудит элементом системы внутреннего контроля. Согласно национального правила аудиторской деятельности «Понимание деятельности, системы внутреннего контроля аудируемого лица и оценка риска существенного искажения бухгалтерской и (или) финансовой отчетности», утвержденного постановлением Министерства финансов Республики Беларусь от 29.12.2008 г. № 203 (с изм. и доп.) система внутреннего контроля – это совокупность методов управления, организационных мер, методик и процедур, принятых и осуществляемых собственниками, руководством и другими работниками аудируемого лица, для обеспечения: эффективности, результативности и соответствия законодательству совершаемых хозяйственных операций; сохранности активов; выявления, исправления и предотвращения искажений информации на уровне бухгалтерской и (или) финансовой отчетности в целом и на уровне предпосылок ее подготовки; достоверности

бухгалтерской и (или) финансовой отчетности аудируемого лица. По мнению автора, частью данной системы является внутренний аудит, так как включает в себя комплекс методов управления, организационные мероприятия, перечень процедур, которые действуют в интересах менеджмента и собственников субъекта хозяйствования для достижения стратегических целей бизнеса. Наибольшее распространение принадлежит направлению внутреннего аудита данных бухгалтерского учета и отчетности как информационного ресурса для принятия управленческих решений по повышению эффективности деятельности и снижению рисков.

Вместе с тем, вне зависимости от точки зрения на сущность внутреннего аудита ряд авторов [16, 18, 21, 30, 32, 39-41, 52-54, 57, 59, 60, 62] указывают на пользователей результатов внутреннего аудита: собственников имущества и (или) руководство организации. Однако, современное международное и национальное законодательство обязывает ряд субъектов создавать службы внутреннего аудита как элемент корпоративного управления, а, следовательно, перечень лиц, в чьих интересах осуществляется внутренний аудит более широк – это потенциальные инвесторы, акционеры, внешние аудиторы, государство, общественные организации и иные стейкхолдеры.

По результатам проведенного исследования ученые и экономисты выделяют следующих пользователей результатов внутреннего аудита: руководство и менеджмент субъекта хозяйствования; собственники имущества, включая акционеров; руководство субъекта хозяйствования и собственники имущества.

Так, Бурцев В.В. считает, что внутренний аудит должен оказывать помощь органам управления организации [59]. Данной точки зрения придерживаются Сосунова Л.С., Закирова Р.И., Давыдова Д.Р., которые полагают, что внутренний аудит осуществляя консультирование позволяет руководителям располагать информацией для принятия обоснованных управленческих решений [18].

Иные ученые Лемеш В.Н. [74, с. 123], Подольский В.И., Савина А.А., Сотникова Л.В. [41, с. 235] думают, что пользователями

результатов внутреннего аудита являются собственники имущества субъекта хозяйствования.

Третья группа ученых обобщает мнения вышеуказанных авторов и полагает, что пользователями результатов внутреннего аудита выступают как руководство субъекта хозяйствования, так и собственники имущества. Так, по мнению Юрьевой Л.В., Сухих В.С. [19, с. 635] внутренний аудит осуществляется в интересах собственников и руководства. Парамонова Л.А. размышляет, что внутренний аудит предоставляет рекомендации для собственников и руководства организации [60, с. 44]. С данными авторами солидарны Клычкова Г.С., Закирова А.Р., Клычкова А.С., Гимадиев И.М. указывая в качестве пользователей результатов внутреннего аудита наряду с менеджерами акционеров [21, с. 97]. Такой подход к выбору пользователей результатов внутреннего аудита обусловлен историческими этапами становления и развития. Однако, в настоящее время состав пользователей результатов внутреннего аудита можно дополнить. В экономической литературе их именуют стейкхолдерами в состав которых входят собственники, заемщики, акционеры, руководство организации и ее сотрудники, государство в лице органов государственного управления и контроля, биржи, внешние аудиторы, благотворительные и общественные организации (профсоюзы), поставщики и покупатели, инвесторы, банки, конкуренты, средства массовой информации и будущие поколения.

Однако, как свидетельствуют результаты исследования отсутствуют мнения ученых относительно классификации пользователей результатов внутреннего аудита. Некоторые авторы группируют стейкхолдеров лишь по отношению к субъекту хозяйствования и степени влияния на его, что не позволяет получить полного представления о них и их интересах. Автор на основе анализа теории и практики приводит классификацию пользователей результатов внутреннего аудита, представленную в таблице 3.

Классификация пользователей результатов внутреннего аудита

| Классификационные признаки | Виды пользователей и их состав |
|---|--|
| 1. По территориальному признаку | международные – пользователи, не являющиеся резидентами страны нахождения хозяйствующего субъекта, в т. ч. различные международные организации; |
| | национальные – пользователи, являющиеся резидентами страны нахождения хозяйствующего субъекта; |
| 2. По отношению к субъекту хозяйствования | внутренние – собственники имущества, руководящий состав субъекта хозяйствования и его сотрудники и т. д.; |
| | внешние – инвесторы, кредитные учреждения, государство, контрагенты, конкуренты, общественные организации и т. д.; |
| | универсальные – заемщики, акционеры; |
| 3. По влиянию на деятельность субъекта хозяйствования | прямое влияние – пользователи, оказывающие непосредственное влияние на субъект хозяйствования: собственники, менеджмент субъекта, акционеры; |
| | косвенное – пользователи, которые напрямую не влияют на деятельность субъекта хозяйствования: государство, контрагенты, банки, профсоюзы, СМИ, конкуренты и т. д.; |
| 4. По материальной заинтересованности | заинтересованные – пользователи, имеющие преимущественно материальный интерес: собственники, заемщики, акционеры, руководство организации и ее сотрудники, государство, поставщики и покупатели, инвесторы, банки и т. д.; |
| | незаинтересованные – пользователи, преследующие социальные, экологические и др. вопросы: благотворительные и общественные организации, средства массовой информации, будущие поколения; |

| | |
|---------------------------------------|---|
| 5. По участникам гражданского оборота | физические лица; |
| | юридические лица; |
| 6. По составу | собственники, заемщики, акционеры, руководство организации и ее сотрудники, государство, благотворительные и общественные организации, поставщики и покупатели, инвесторы, конкуренты, кредитные учреждения, биржи, внешние аудиторы, СМИ, будущие поколения; |
| 7. По форме участия | очные; |
| | заочные; |
| 8. По целям | материальные – собственники, заемщики, акционеры, руководство организации, поставщики и покупатели, инвесторы, банки; |
| | нематериальные – средства массовой информации и будущие поколения; |
| | комбинированные – сотрудники субъекта, органы государственного управления и контроля, общественные организации; |
| 9. По периодичности интересов | постоянные – пользователи, проявляющие непрерывный, устойчивый интерес к субъекту хозяйствования: собственники, заемщики, акционеры, руководство организации, инвесторы, банки, биржи и т. д.; |
| | периодические – пользователи, проявляющие эпизодический, случайный интерес: государство, рядовые сотрудники субъекта, благотворительные и общественные организации, СМИ; |
| | первичные – те, кто непосредственно участвует в деятельности хозяйствующего субъекта: руководство и собственники; |
| | вторичные – те, кто опосредовано участвует в жизнедеятельности организации: государственные органы, банки, внешние аудиторы, биржи, контрагенты; |

| | |
|-------------------------------|---|
| | последующие – благотворительные и общественные организации, СМИ, будущие поколения; |
| 10. По направлениям интересов | социальные; финансовые; экологические; благотворительные и т. д. |

Источник: составлено автором.

Приведенная классификация не является исчерпывающей может быть дополнена с развитием экономических отношений.

Часть авторов [15-17, 19, 20, 23, 39-41, 43, 52, 57, 59] указывают на то, что внутренний аудит регламентируется внутренними нормативными актами. Данное утверждение справедливо если речь идет о собственной службе внутреннего аудита организации и вызывает противоречие если функции внутреннего аудита переданы на возмездной основе субъектам, оказывающим услуги на условиях аутсорсинга и (или) косорсинга.

Неоднозначны точки зрения ученых в определении направлений внутреннего аудита. Так, авторы [14, 20, 29, 39-41, 43, 52, 54, 57, 60] считают, что внутренний аудит направлен на изучение бухгалтерского учета, внутреннего контроля. Другие ученые [15, 18, 21, 30, 32, 53, 59] выражают мнение, что внутренний аудит направлен на исследование эффективности функционирования системы управления в целом, отдельных ее элементов и всей деятельности субъекта хозяйствования.

Однако, некоторые авторы (Алборов Р.А., Богомолов А.М., Голошапов Н.А.) считают, что внутренний аудит содержит общие черты с внешним аудитом или является его частью. Данная точка зрения обусловлена двойственной природой внутреннего аудита. По мнению автора, внутренний аудит с одной стороны – это форма аудита, а с другой стороны – это один из элементов системы внутреннего контроля субъекта хозяйствования [75]. Данное суждение основано на том, что каждая форма должна быть наполнена содержанием. Содержание раскрывается в наличии нормативной базы,

базирующейся на историческом опыте, результатах научных исследований в области внутреннего аудита.

Следовательно, на основе проведенного исследования различных точек зрения по вопросу раскрытия сущности внутреннего аудита автором предложена дефиниция внутреннего аудита как формы аудита, представляющую элемент системы внутреннего контроля, направленную на многостороннее изучение состояния дел субъекта хозяйствования с целью разработки стратегических альтернатив развития бизнеса и удовлетворения информационных интересов стейкхолдеров.

Многообразие суждений по дефиниции внутреннего аудита обусловлено историческими этапами его становления и развития, функциональным содержанием, интересами пользователей его результатов. Данные обстоятельства требуют не только идентификации внутреннего аудита, но и моделирования. Так, автор считает, что влияние внешних и внутренних факторов в различные периоды существования внутреннего аудита определяют следующие модели внутреннего аудита:

- контрольно-аналитическая модель базируется на осуществлении контрольных мероприятий, анализа совершенных операций и результатов деятельности организации;
- экспертно-консультационная модель строится на проведении оценки, экспертизы и разработке рекомендаций, консалтинга по вопросам деятельности организации;
- стратегическая модель объединяет элементы двух вышеперечисленных моделей ориентирована на достижение стратегических целей устойчивого развития бизнеса [76].

Концептуальные основы научно-практической деятельности группируются в системе базовых понятий и инструментария. Следовательно, создание и наличие эффективного внутреннего аудита обуславливает определения теоретических и практических аспектов.

Таким образом, по результатам изучения экономической литературы по вопросам идентификации функций внутреннего аудита можно сделать вывод о том, что:

1. в настоящее время отсутствуют единые подходы к определению полного перечня функций внутреннего аудита как предмета научных знаний, позволяющие раскрыть сущность и содержание внутреннего аудита;

2. отдельные ученые отождествляют тотальность внутреннего аудита как практической деятельности и функции внутреннего аудитора (службы внутренних аудиторов), а также направления их деятельности. Функции внутреннего аудита как предмета научных знаний объективны, а функции службы внутреннего аудита субъективны, т. к. они определены собственниками организации и могут быть изменены исходя из их финансовых и социальных интересов, а также целей развития бизнеса;

3. необходимо дополнить реестр функций внутреннего аудита как объекта научных знаний и раскрыть их содержание, что позволит представить их полную палитру, определить роль и содержание внутреннего аудита в системе управления организацией, а именно:

- оперативная – сущность, которой заключается в тщательном исследовании текущего состояния объекта внутреннего аудита, своевременном установлении негативных фактов, отклонений;

- диагностическая – позволяет реально оценить состояние организации, ее перспективы развития, то есть внутренний аудит выступает как рентген бизнеса;

- ориентирующая – указывает, на что следует направить внимание, усилия должностных лиц и сотрудников организации, чтобы не допускать возникновения негативных последствий;

- корректирующая – подразумевает, что на основе выявленных отклонений необходимо разрабатывать рекомендации по устранению недостатков и тем самым корректировать действия должностных лиц;

- педагогическая – заключается в обучении сотрудников организации, проведении семинаров, курсов, реализация образовательных программ.

По мнению автора, не менее важной проблемой, требующей изучения, является вопрос идентификации таких ключевых компонентов внутреннего аудита как объект и субъект. Результаты проведенного исследования позволяют сгруппировать различные мнения в разрезе предложенной авторами моделей внутреннего аудита:

- по мнению ученых (Мамушкина Н.В., Фурманова Н.В., Кирсанова Ю.В., Величко С.В., Парушина Н.В., Суворова С.П.) объектами внутреннего аудита являются активы, обязательства, собственный капитал, то есть все что отражено в бухгалтерской отчетности, что позволяет отнести к контрольно-аналитической модели;

- суждение (Зырянова Т.В., Терехова О.Е., Немченко В.В., Хомутенко В.П., Хомутенко А.В., Мултановская Т.В., Воинова Т.С.) обращено внимание на оценку существующих бизнес-процессов и повышение их эффективности, управление

- рисками: их прогнозирование и нивелирование, что позволяет отнести перечисленные объекты к экспертно-консультационной модели;

- научные взгляды иных ученых (Хорохордин Н.Н., Сметанко А.В., Полисюк Г.Б., Чистопашина С.С.) объединяют мнения вышеуказанных исследователей.

Однако, по мнению автора, каждый из представленных подходов имеет преимущества и недостатки и не может быть единственным в выборе объектов внутреннего аудита. Автор считает, что объектами внутреннего аудита являются элементы финансовой отчетности, бизнес-операции, бизнес-функции, бизнес-процессы, бизнес-единицы.

В экономической литературе широко представлены мнения ученых относительно идентификации субъектов внутреннего аудита. Так, Резниченко С.М., Сафонова М.Ф., Швырева О.И. считают, что субъектами внутреннего аудита выступают работники специальной

службы, составляющей часть внутреннего контроля и независимой от других структурных подразделений [6, с. 122]. По мнению автора, данная точка зрения некорректна, так как в систему внутреннего контроля входят различные подразделения, например, служба информационной безопасности, охраны и др. и это не означает, что их сотрудники реализуют функции внутреннего аудита. Клычкова Г.С., Закирова А.Р. и другие обуславливают сотрудников предприятия как субъекты внутреннего аудита [21, с. 97]. По мнению Величко С.В. субъектами внутреннего аудита являются работники предприятия [66, с. 50]. Данное мнение требует уточнения, какие сотрудники и в каком объеме реализуют функции внутреннего аудита. Такая неопределенность не позволяет идентифицировать субъекты внутреннего аудита.

Кирсанова Ю.В. считает, что субъектами внутреннего аудита выступают члены наблюдательного совета, контрольно-ревизионной комиссии [65, с. 13].

Немченко В.В., Хомутенко В.П., Хомутенко А.В. определяют работников специальной службы предприятия как субъекты внутреннего аудита [69, с. 19].

Солидарность с вышеуказанными авторами разделяет Макаренко Е.Н., которая конкретизирует, что сотрудники, состоящие в должности внутреннего аудитора организации, являются субъектами внутреннего аудита [56, с. 31]. Однако, по мнению автора, данная точка зрения обобщает многообразие субъектов внутреннего аудита.

Кроме того, все вышеуказанные ученые рассматривают субъекты внутреннего аудита, если в организации создана собственная служба внутреннего аудита. Собственники могут принять решение о передаче функций внутреннего аудита на условиях аутсорсинга (косорсинга), то есть внешним лицам. В связи с этим, субъектом внутреннего аудита будет выступать организация, выполняющая на договорных условиях функции внутреннего аудита, например, аудиторской организации.

Мултановская Т.В., Воинова Т.С. субъектами внутреннего аудита считают специальное подразделение компании и аудиторскую фирму, осуществляющую внутренний аудит на основе договора [70, с. 58].

Таким образом, по результатам проведенного исследования автор пришел к следующим выводам о том, что к субъектам внутреннего аудита относят: внутренних аудиторов, службу внутреннего аудита, руководителя службы внутреннего аудита, комитет по аудиту (Аудиторский комитет), внешнее лицо, реализующее функции внутреннего аудита [73].

Отсутствие отечественных разработок в области идентификации принципов внутреннего аудита требует изучения зарубежной экономической литературы. Международным институтом внутренних аудиторов разработаны Международные основы профессиональной практики внутреннего аудита, странами-участниками СНГ принят модельный закон «О внутреннем аудите в организациях государственного сектора» которыми предусмотрены принципы внутреннего аудита, также, как и аналогичными законодательными актами Киргизской Республики, Республики Таджикистан. На основе изучения различных источников автор пришел к выводу, что:

1. ряд авторов (Суворова С.П., Ханенко М.Е., Панкратова Л.А., Хахонова Н.Н., Щербакова Е.П., Шульга А.В., Топоркова Е.А. Фурманова Н.В.) отождествляют некоторые принципы внутреннего аудита с принципами контроля, что свидетельствует о том, что внутренний аудит является одним из элементов внутреннего контроля;

2. другие исследователи (Сметанко А.В.) классифицируют принципы внутреннего аудита по множеству групп, зачастую дублируя их;

3. в вышеуказанных нормативных актах приведены принципы внутреннего аудита тождественные принципам внешнего аудита, что можно объяснить тем, что внутренний аудит с точки зрения субъекта хозяйствования выступает одной из форм аудита.

В связи с наличием в экономической литературе множества точек зрения относительно классификации и содержания принципов внутреннего аудита автор обосновывает выделение следующих групп и видов принципов внутреннего аудита:

- фундаментальные, к которым следует отнести: независимость, плановость, соответствия, системность, научность, экономичность, всеобъемлемость, непрерывность, оптимальность, действенность, гибкость, эффективность, ответственность;
- этические: честность, объективность, конфиденциальность, профессиональная компетентность, профессиональное поведение;
- методические: регламентации, разграничения обязанностей и ответственности, интеграции, оценки рисков, документирования, прогнозирования, оценки результатов внутреннего аудита.

Следование принципам внутреннего аудита позволит выстроить порядок поведения сотрудников службы внутреннего аудита, обеспечить согласованность действий внутри коллектива, в обязательном порядке осваивать и выполнять служащими установленных правил, что будет способствовать соблюдению профессиональной дисциплины не только в процессе осуществления профессиональной деятельности, но и в повседневной жизни.

В экономической литературе недостаточно уделено внимания раскрытию содержания предмета внутреннего аудита в отличие от других его элементов. Дискуссионный характер мнений различных авторов отражает динамику формирования и развития внутреннего аудита, как вида профессиональной деятельности, так и науки. Мнения ученых по вопросу идентификации предмета внутреннего аудита представлены в таблице 4.

**Содержание предмета внутреннего аудита
в экономической литературе**

| Автор | Содержание | Комментарий |
|---|---|--|
| 1. Дорош Н. [82, с. 17]. | предметом внутреннего аудита является оценка деятельности субъекта хозяйствования | автор полагает предметом внутреннего аудита оценочную деятельность, что не в полной мере раскрывает его содержание и не позволяет понять конечную цель его осуществления |
| 2. Виноградова М.А., Жидеева Л.И. [83] | предметом внутреннего аудита является экспертная оценка адекватности и эффективности функционирования систем управления предприятием, бухгалтерского учета и внутреннего контроля с целью недопущения ошибок, злоупотреблений и отклонений показателей финансовой отчетности от данных бухгалтерского учета | Мнение данных авторов по содержанию предмета внутреннего аудита основано на контрольно-ревизионном опыте, так как результатом экспертной оценки является недопущение нежелательных отклонений, ошибок, злоупотреблений. Автор считает, что ученые при идентификации предмета исходили из уровня развития внутреннего аудита как науки в стране, так и в организациях |

| | | |
|---|---|--|
| <p>3. Редько А.Ю. [84]</p> | <p>предметом внутреннего аудита является любая информация важная для принятия своевременного и адекватного управленческого решения</p> | <p>авторы не определяют критерии важности информации, а, следовательно, этот вопрос является профессиональным суждением работников службы внутреннего аудита. Однако, это может повлечь неблагоприятные последствия как для организации, так и для ее собственников</p> |
| <p>4. Ковалева О.В., Константинов Ю.П. [85]</p> | <p>предметом внутреннего аудита выступают бухгалтерская отчетность, смета расходов, имущество экономического субъекта, методы организации производства и взаимодействия различных подразделений</p> | <p>информация, содержащаяся в бухгалтерских документах и отчетности реализует первичную функцию внутреннего аудита – обеспечение наличия и сохранности имущества, но не позволяет в полном объеме отразить весь спектр профессиональных интересов внутренних аудиторов и информационных потребностей собственников и руководителей организации</p> |
| <p>5. Андреев В.Д. [51]</p> | <p>предметом внутреннего аудита является проверка совокупности различных объектов, явлений и фактов, про-</p> | <p>ученый сводит содержание предмета внутреннего аудита к контрольной деятельности, отожд-</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | <p>исходящих в процессе управления текущей, финансовой и инвестиционной деятельностью, отраженных на счетах финансового, управленческого и налогового учета и оцениваемых с позиций соблюдения законности, достоверности, рациональности и эффективности совершенных фактов хозяйственной деятельности, результативности достижения поставленных целей и задач хозяйствующим субъектом</p> | <p>дествляя с понятиями контроль, ревизия, проверка. По мнению автора, такая точка зрения подчеркивает актуальность идентификации исследуемого понятия и систематизации содержания предмета внутреннего аудита в разрезе различных подходов и критериев</p> |
| <p>б. Алборов Р.А., Хоружий Л.И., Концевая С.М. [86, с. 20]</p> | <p>предмет внутреннего аудита как информацию, подлежащую сбору, оценке и изучению с целью раскрытия содержания и познания фактов, касающихся функционирования систем хозяйственного механизма и положения экономических объектов хозяйствующего субъекта на стадиях расширенного воспроизводства (в производстве, распределении, обмене и потреблении)</p> | <p>авторы обосновывают предмет внутреннего аудита как предмет практической деятельности в разрезе основных бизнес-процессов. Вместе с тем, содержание предмета внутреннего аудита ограничено расширенным воспроизводством и не позволяет его раскрыть для непроизводственной сферы</p> |

Источник: составлено автором.

Таким образом, обобщив мнения различных ученых автор считает, что под предметом внутреннего аудита следует понимать совокупность исследуемых объектов, с целью изучения, оценки представления достоверной информации о их состоянии и использовании.

Значительное количество публикаций российских и украинских ученых по проблемам классификации видов внутреннего аудита свидетельствуют о многообразии точек зрения, их противоречивости и неоднозначности. Данное обстоятельство обуславливает потребность не только в сравнении суждений, их оценке и решении данного вопроса с учетом накопленного международного опыта, развития экономической мысли, но и перспектив трансформации экономики и общества в цифровую эпоху.

Пристальное внимание со стороны вопросу различных ученых и практиков уделяется выделению классификационных признаков внутреннего аудита, определению его видов и раскрытию их содержания, что подчеркивает значимость и актуальность дальнейшего изучения этого вопроса. В экономической литературе присутствует многообразие мнений по исследуемому, которые носят дискуссионный характер, а дальнейшее развитие внутреннего аудита обуславливает научно обоснованную классификацию его видов и раскрытие их содержания.

По результатам проведенного исследования можно сделать вывод о том, что ряд ученых (Андреев В.Д., Яськин А.Н., Резниченко С.М., Сафонова М.Ф., Швырева О.И.) отождествляют плановый и обязательный внутренний аудит. По мнению автора, данная точка зрения некорректна, так как плановый внутренний аудит – это аудит, предусмотренный утвержденными планами деятельности службы внутреннего аудита, а обязательный внутренний аудит – это аудит, обязательность проведения которого определена требованиями нормативных правовых актов, например, Правилами листинга эмиссионных ценных бумаг в ОАО «Белорусская валютно-фондовая биржа», Банковским кодексом Республики Беларусь и др. План внутреннего аудита в силу различных обстоятельств может

быть не выполнен и существенных последствий для организации не возникнет, а неисполнение требований законодательства по созданию службы внутреннего аудита не позволит организации, например, размещать ценные бумаги на бирже. Вместе с тем, отождествление видов внутреннего аудита по классификационному признаку о необходимости проведения аудита ограничено субъектом хозяйствования (руководством или собственниками), что исключает влияние государства как гаранта прав инвесторов.

Кроме того, не представляется возможным согласиться с мнением применения планового и внепланового внутреннего аудита лишь к аудиту финансовой отчетности. Планы деятельности внутренних аудиторов могут предусматривать иные направления, например, внутренний аудит в сфере экологии, информационной безопасности и др. Автор считает, что классификация видов внутреннего аудита должна в полной мере раскрывать все его стороны, быть всеобъемлющей, а не только ограничиваться аудитом финансовой отчетности.

На основе проведенного исследования многообразие точек зрения относительно вопроса классификации видов внутреннего аудита автор пришел к выводу, что при наличии богатого международного опыта внутреннего аудита, наличия международных профессиональных стандартов внутреннего аудита, а также создания национальных институтов внутренних аудиторов, разработки отечественного законодательства в данной сфере целесообразно классифицировать внутренний аудит по территориальному признаку на международный и национальный внутренний аудит.

По классификационному признаку по необходимости проведения аудита следует выделить обязательный и добровольный, что позволит подчеркнуть роль государства как гаранта прав инвесторов, так и собственников, руководства субъекта хозяйствования.

Исходя из целей развития субъекта хозяйствования представляется возможным деление внутреннего аудита на тактический и стратегический.

Внутренний аудит может быть проведен службой внутреннего аудита или работниками организации, а также внешними лицами, осуществляющими функции внутреннего аудита на условиях договора возмездного оказания услуг, например, аудиторской организацией. В связи, с чем необходимо классифицировать внутренний аудит по собственным и привлеченным субъектам.

Соответственно, по связям надо предусмотреть вертикальные и горизонтальные отношения. Объекты внутреннего аудита определяет руководство и собственники организации автор предложил собственную точку зрения на их состав и содержание. Наличие субъектов хозяйствования со сложной организационной структурой требует раскрытие видов внутреннего аудита по организационному признаку: централизованный и децентрализованный.

В зависимости от публичности проведения внутреннего аудита надо его дифференцировать на очный и заочный внутренний аудит. Сложные экономические (затраты на командировки, валютный кризис и др.), климатические обстоятельства, а также эпидемиологическая обстановка обуславливают формат проведения внутреннего аудита: онлайн и офлайн. Наличие либо отсутствие регламентов внутреннего аудита определяют регламентированный и нерегламентированный внутренний аудит.

С учетом развития технологий, цифровизации экономики требуется размежевание внутреннего аудита по способам получения и обработки информации на ручной, автоматизированный и роботизированный (цифровой). По периодизации развития внутреннего аудита необходимо дифференцировать на внутренний аудит этапа зарождения и становления, этап регламентации и этап цифровой трансформации [88].

По результатам проведенного исследования автор пришел к следующим выводам:

1. вопросу классификации видов внутреннего аудита уделяется пристальное внимание со стороны различных ученых и экономистов, что свидетельствует о динамичном развитии внутреннего аудита;

2. среди ученых отсутствует общее мнение по установлению единых классификационных признаков, видов внутреннего аудита и раскрытию их содержания;

3. автором введены новые классификационные признаки внутреннего аудита, установлены виды и раскрыто их содержание исходя из современных тенденций трансформации экономики, цифровизации, вызовов и угроз;

4. уточнены, дополнены ряд классификационных признаков, обоснованы виды внутреннего аудита и их содержание, что позволяет в полной мере раскрыть сущность, значение, роль, функции и ответственность внутреннего аудита перед обществом.

Для достижения стратегических целей, дальнейшего развития организации, удовлетворения информационных потребностей собственников имущества возникает необходимость в наличии высококвалифицированных кадров в различных областях знаний, обладающих суверенитетом от менеджеров и способных объективно оценивать сложившуюся ситуацию, вырабатывать рекомендации. Решение данных вопросов требует присутствия внутреннего аудита и выбора его организационной формы. В экономической литературе выделяют три основные организационные формы внутреннего аудита: собственная служба внутреннего аудита, аутсорсинг, ко-сорсинг. Выбор конкретной организационной формы внутреннего аудита зависит от ряда факторов: организационно-управленческой структуры организации, видов экономической деятельности, направлений деятельности, географии структурных подразделений, филиалов и т. д.

Каждая из организационных форм внутреннего аудита несет риски, наступление которых имеет вероятностный характер (таблица 5).

По мнению автора, субъекты хозяйствования Республики Беларусь должны в полной мере оценить наступление возможных рисков при выборе той или иной организационной формы внутреннего аудита и сопоставить их с получением желаемых результатов.

Матрица рисков организационных форм внутреннего аудита

| Критерий | Собственная служба внутреннего аудита | Аусорсинг | Косорсинг |
|---|--|---|---|
| 1. Затраты на проведение внутреннего аудита | высокие риски, на постоянной основе | высокие риски, но не постоянные | риск ниже, чем при наличии собственной службы внутреннего аудита и аутсорсинге |
| 2. Квалификация работников | существует риск профессиональной некомпетентности | риск низкий, квалификация высокая, подтверждена сертификатами, дипломами в области аудита | риск низкий, квалификация высокая, многопрофильный опыт специалистов |
| 3. Знание бизнеса | низкий риск, хорошее знание бизнес-процессов и деятельности | риск недостаточного знания бизнеса клиента присутствует | |
| 4. Качество услуг | зависит от ряда внутренних факторов (взаимоотношений в организации, соблюдения корпоративной культуры и т. д.) | высокое, но риск убытков присутствует | высокое, риск убытков отсутствует, т. к. привлекаются специалисты в конкретной области знаний |

| | | | |
|--|---|--|--|
| 5. Периодичность проведения | на постоянной основе | периодически | |
| 6. Оперативность в предоставлении информации | отсутствует риск оперативности предоставления информации при должной исполнительской дисциплине | риск снижения оперативности предоставления данных присутствует | незначительный риск оперативности данных |
| 7. Потеря деловой репутации | риск отсутствует | присутствует риск потери деловой репутации | |
| 8. Социальные обязательства | риск высокий, присутствуют расходы на содержание социальной базы для работников организации | отсутствуют | |

Источник: составлено автором.

Автор систематизировал основные критерии в подходе к выбору организационной подчиненности службы внутреннего аудита (СВА) субъекта хозяйствования (таблица 6).

Таблица 6

Сравнение организационной подчиненности СВА по различным критериям

| Критерии | Организационная подчиненность СВА: | | | |
|------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|
| | Аудиторскому комитету | Совету Директоров | генеральному директору | Финансовому директору |
| Сфера применения | крупный бизнес | крупный и средний бизнес | средний и малый бизнес | малый бизнес |

| | | | | |
|-----------------------------------|---|-------------------|---|---|
| Основные функциональные задачи | оценка эффективности системы внутреннего контроля; управление рисками; консалтинг; изучение отдельных вопросов деятельности организации | | проверка состояния бухгалтерского учета и отчетности | сохранность имущества |
| Соблюдение интересов собственника | полностью | | частично, если собственник и генеральный директор разные лица | нет |
| Подотчетность | Аудиторскому комитету | Совету директоров | генеральному директору | финансовому директору (главному бухгалтеру) |

Источник: составлено автором на основе [89].

Представленные в таблице 6 критерии не имеют строгих границ применения. Каждый субъект хозяйствования в Республике Беларусь, исходя из множества как объективных, так и субъективных факторов, принимает самостоятельно решение о выборе организационной структуры и подчиненности службы внутреннего аудита. Главное необходимо знать и понимать все нюансы и сопоставлять с их ожиданиями.

Создание службы внутреннего аудита, как в мировой практике, так и в Республике Беларусь является предметом решения собственников имущества субъекта хозяйствования. Однако, при этом следует обратить внимание на выбор организационной формы внутреннего аудита: собственная служба внутреннего аудита, аутсорсинг или косорсинг. Собственникам важно получение от внутреннего аудита достаточных гарантий об эффективности деятельности организации, но актуально знать и оценить возможные риски,

которые несут каждая из рассмотренных форм. Для достижения поставленной цели создание службы внутреннего аудита субъектами хозяйствования Республики Беларусь необходимо определить, какому органу или должностному лицу она будет функционально подчиняться, а также выбрать ее оптимальную архитектуру: централизованную, децентрализованную и иерархичную.

Члены совета директоров, представляющие финансовые интересы собственников не в полной мере располагают достаточным временем, а возможно и квалификацией, чтобы решить вопросы корпоративного управления, снижения вероятности возникновения случаев мошенничества, искажения отчетности, повышения эффективности системы внутреннего контроля и т. д. В связи с этим возникла потребность в создании Комитета по аудиту. Результаты проведенного исследования свидетельствуют о том, что:

- для вновь созданных субъектов хозяйствования следует продумать и выбрать тот или иной координирующий контрольный орган (Комитет по аудиту или ревизионная комиссия) исходя из целей развития бизнеса, организационной структуры организации и прочее, четко регламентировать его деятельность, состав, требования к его членам;

- для действующих субъектов хозяйствования следует сравнить все преимущества и недостатки каждого контрольного органа путем анкетирования, в котором следует отразить изучаемые области: формирование (порядок создания, членство, процесс включения в его состав); возлагаемые обязанности (надзор за финансовой отчетностью, система информирования о недобросовестных действиях и противодействия коррупции, надзор за системой внутреннего контроля и управления рисками, проведением внутреннего и внешнего аудита); элементы качества работы (заседания, ресурсы, взаимоотношения с советом директоров); раскрытие информации (практика раскрытия информации и взаимодействия с акционерами, обеспечения непрерывности деятельности и долгосрочной устойчивости бизнеса) с выделением ответов на вопросы требующих внимания, соответствующих ожиданиям и сильным сторонам, что позволит

оценить эффективность действующего контрольного органа и принять обоснованное решение о его замене в случае неудовлетворительного результата.

Актуальным вопросом реализации внутреннего аудита выступает его регламентация, а также выбор методик. В экономической литературе пристальное внимание уделяется процессному подходу внутреннего аудита. Однако, необходимо идентифицировать экономическое содержание бизнес-процесса внутреннего аудита. В различных нормативных актах, раскрыто понятие бизнес-процесс, однако среди множества точек зрения можно выделить ряд проблем: отсутствие единого подхода к дефиниции бизнес-процесс для внутреннего аудита, его места и роли в деятельности организации, определение отличительных характеристик, а также раскрытие содержания.

Автор считает, что точки зрения некоторых ученых, характеризующих признаки бизнес-процессов не в полной мере отражают все их стороны. Следовательно, автор считает, что характерными чертами бизнес-процесса для целей внутреннего аудита являются:

1. Четкое представление цели бизнес-процесса, т. е. его результат, для чего его необходимо разрабатывать, описывать и внедрять. Результат может подразумевать как получение прибыли в большинстве случаев как цель создание бизнеса, так социальный, не предусматривающий получение конкретной материальной выгоды;

2. Определение полного содержания бизнес-процесса, т. е. что именно (активы, информация, сотрудники) будут находиться на входе, какие технологические этапы следует пройти, чтобы получить определенный продукт на выходе;

3. Регламентация периода совершения бизнес-процесса, т. е. установление конкретной даты, интервала времени в течение которого будет совершен данный бизнес-процесс;

4. Регулярность совершения, т. е. данный бизнес-процесс будет повторяться некоторое количество раз пока он будет достигать ожидаемый результат, например, получение прибыли;

5. Наличие взаимосвязей между подразделениями, службами, должностными лицами организации. Большинство бизнес-процессов являются сложными, т. е. подразумевают участие ряда подразделений и должностных лиц в их реализации.

В результате, автор считает, что бизнес-процесс для целей внутреннего аудита – это строго регламентированная в пространстве и времени совокупность взаимосвязанных действий по преобразованию имущества и информации, направленная на достижение поставленной руководством и собственниками организации цели.

По результатам проведенного исследования автор через призму эволюции внутреннего аудита обосновал экономическую сущность внутреннего аудита, что позволило моделировать основные элементы, формирующие его, раскрыл риски присущие различным организационным формам внутреннего аудита, обозначил проблемы выбора методик проведения внутреннего аудита, что свидетельствует об актуальности изучаемой проблемы и дальнейшего развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Юрьева Л.В., Сухих В.С. Анализ нормативно-правовых актов, регламентирующих внутренний аудит в Российской Федерации и в странах бывшего СССР // Все для бухгалтера. – 2015. – № 4 (284). – С. 20–36.
2. Кизилев А.Н. Развитие внутреннего аудита в системе управления коммерческой организацией / Кизилев А.Н., Овчаренко О.В. // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). – 2009. – №29. – С. 265–272.
3. Величко С.В. Внутренний аудит в системе управления предприятием услуг сотовой связи // Инновационное развитие экономики. – 2011. – №3. – С. 48–53.
4. Новоселов И.В. Основанный на риске внутренний аудит – современное направление развития внутреннего аудита // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2009. – № 4. – С. 38–41.

5. Северенкова Л.П. Внутренний аудит в рамках корпоративного управления: автореферат. – Санкт-Петербург, 2009. – 18с.
6. Современные системы внутреннего контроля: учеб. пособие / С.М. Резниченко, М.Ф. Сафонова, О.И. Швырева. – Ростов н/Д: Феникс, 2016. – 510с.
7. Васильева Е.В., Смирнова Л.Д. Сущность и эволюция развития внутреннего аудита // Финансы. Учет. Банки. – 2018. – № 3 (24). – С. 19–26.
8. Овинов В.И. Внутренний контроль – проблема в непонимании // Бухгалтерия и банки. – 2002. – № 4. –С. 5–11.
9. Лебедева М.Э. Внутренний аудит: роль и значение на современном этапе // Вестник Поволжского государственного технологического университета. Серия: Экономика и управление. – 2014. – № 2(21). – С. 88–95.
10. Додж Р. Краткое руководство по стандартам и нормам аудита / пер. с англ. – М.: Финансы и статистика; ЮНИТИ, 1992. – 325 с.
11. Макаренко Е.Н. Гармонизация систем внутреннего и внешнего аудита в условиях МСФО и МСА: монография / Е.Н. Макаренко. – Орел: ФГБОУ ВПО «Госуниверситет-УНПК», 2011. – 97 с.
12. Сметанко А.В. Теория и практика внутреннего аудита в акционерных обществах Украины: монография / А.В. Сметанко. – К.: КНЕУ, 2013. – 436 с.
13. Grzesiak L., Kabalski P. Audyt wewnętrzny w świetle wybranych teorii // Zeszyty Teoretyczne Rachunkowości. – 2016. – Tom 87 (143). S. 19–28.
14. Сметанко А.В. Современный подход к определению сущности внутреннего аудита и его основных функций в системе корпоративного управления акционерным обществом // Вестник Таганрогского института управления и экономики. – 2013. – № 2. – С. 22–25.

15. Каменська Т.А. Внутрішній аудит: методологія та організація: автореф. дисс. ... д-ра економ. наук. – Київ, 2011. – 42 с.
16. Вахорина М.В. Методика внутреннего аудита управленческой отчетности (на примере химической промышленности): дисс. ... канд. экон. наук. – М., 2012. – 20с.
17. Полисюк Г.Б., Чистопашина С.С. Место и роль внутреннего аудита в системе внутрифирменного контроля // Все для бухгалтера. – 2010. – № 7. – С. 40–45.
18. Сосунова Л.С., Закирова Р.И., Давыдова Д.Р. Внутренний аудит как составной элемент системы управления // Успехи современной науки и образования. – 2016. – № 12. – Том 3. – С. 121–123.
19. Юрьева Л.В., Сухих В.С. Внутренний аудит и его взаимосвязь с системой внутреннего контроля организации: проблема идентификации и международный опыт // Вестник УрФУ. Серия: Экономика и управление. – 2015. – Том 14. – № 4. – С. 622–641.
20. Бунина А.Ю., Зарочинцева Ю.В. Внутренний аудит в системе управления организацией // Вестник Воронежского государственного аграрного университета. – 2017. – № 4(56). – С. 217–223.
21. Клычкова Г.С., Закирова А.Р., Клычкова А.С., Гимадиев И.М. Внутренний аудит – эффективный инструмент системы корпоративного управления // Вестник Казанского ГАУ. – 2016. – № 2(40). Т. 11. – С. 95–99.
22. Аудит: учебник / Н.В. Парушина, С.П. Суворова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2014. – 288 с.
23. Селезнева Е.Ю., Белик Н.В. Внутренний аудит: понятие, виды и функции в системе внутреннего контроля / Е.Ю. Селезнева, Н.В. Белик // Современное состояние и перспективы развития бухгалтерского учета, анализа и аудита: материалы Всероссийской научно-практ. конференции, 20 апреля 2012 года / под науч. ред. Е.М. Сорокиной. – Иркутск: Байкальский государственный университет, 2012. – С. 334–339.

24. Романова И.Б., Ермишина О.Ф., Сажина С.С., Иванчук А.В. Внутренний аудит и внутренний контроль в системе экономической безопасности хозяйствующего субъекта: от теории к практике // Успехи современной науки и образования. – 2016. – Т. 2. – № 4. – С. 64–66.
25. Юдина Г.А. Основы аудита: учеб. пособие / Г.А. Юдина, М.Н. Черных. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2014. – 392 с.
26. О модельном законе «О внутреннем аудите в организациях государственного сектора»: постановление Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых государств от 16.04.2015г., № 42-13 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «Юр-Спектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2022.
27. Международные основы профессиональной практики внутреннего аудита // URL: <https://global.theiia.org/standards-guidance/mandatory-guidance/Pages/Definition-of-Internal-Auditing.aspx> (дата обращения: 30.09.2023).
28. Данилкова С.А. Эволюция внутреннего аудита в контексте управленческих теорий / С.А. Данилкова // Вестник НГУЭУ. – 2021. – № 3. – С.96–102.
29. Бухгалтерский учет, анализ и аудит: учеб. пособие / П.Г. Пономаренко [и др.]; под общ. ред. П.Г. Пономаренко. – 2-е изд., испр. – Минск: Высшая школа, 2007. – 527с.
30. Тохирова Р.С. Организация внутреннего аудита на предприятии: автореферат на соискание уч. степени к.э.н. М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2009. – 23с.
31. Большой юридический словарь / А.Я. Сухарев, В.Е. Крутских, А.Я. Сухарева. – М.: Инфра-М, 2003. – 703с.
32. Старцева Е.А. Внутренний аудит бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности // Актуальные вопросы экономических наук. – 2010. – № 12-2. – С. 49–53.

33. Хахонова Н.Н., Плахотя Т.В. Проблемы оценки эффективности службы внутреннего аудита // Учет и статистика. – 2010. – № 18. – С. 71–75.
34. Варкулевич Т.В. Внутренний аудит в системе управления финансовой устойчивостью организации // Территория новых возможностей. Вестник ВГУЭС. – 2012. – № 2. – С. 86–93.
35. Аренс Э.А., Лоббек Дж. К. Аудит: пер. с англ. / Гл. ред. серии проф. Я.В. Соколов. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 560 с.
36. О внутреннем аудите»: Закон Киргизской Республики от 26.01.2009 №25 (в ред. от 07.02.2014г.). – URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/202552/10?cl=ru-ru>.
37. Алборов Р.А. Аудит в организациях промышленности, торговли и АПК / Р.А. Алборов. – М.: Издательство «Дело и сервис», 1998. – 464 с.
38. Внутренний аудит: учебник / О.С. Дьяконова, Т.М. Рогуленко, В.А. Гузь, С.В. Пономарева, А.В. Бодяко; под общ. ред. Т.М. Рогуленко. – М.: КНОРУС, 2015. – 182с.
39. Ревизия и аудит: учеб. комплекс / В.А. Хмельницкий. – Минск: Книжный Дом, 2005. – 480 с.
40. Бакаев А.С. Бухгалтерские термины и определения / А.С. Бакаев. – М.: Изд-во «Бухгалтерский учет», 2002. – 160 с.
41. Подольский В.И., Савина А.А., Сотникова Л.В. Международные и внутрифирменные стандарты аудиторской деятельности: учеб. пособие. – М.: Вузовский учебник: ИНФРА-М, 2010. – 302 с.
42. Евдокимова А.В., Пашкина И.Н. Внутренний аудит и контроль финансово-хозяйственной деятельности организации: практическое пособие. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2009. – 325 с.
43. Литвин Д.В., Богданова Е.П., Михеева Л.В. Основы общего аудита. – М.: Маркет ДС, 2010. – 288 с.
44. Гусева Л.П., Кульнева И.И., Лахина Л.Ф. Методы контролинга и внутренний контроль качества: взаимосвязь и различия // Молодой ученый. – 2014. – № 21. – С. 294–298.

45. Вершинина Г.В. Внутренний аудит: сущность, проблемы и пути их решения // Актуальные вопросы экономических наук. – 2009. – № 9-2. – С. 149–152.
46. Миронова О.А., Азарская М.А. Аудит: теория и методология: учеб. пособие. – М.: Омега-Л, 2007. – 176 с.
47. Орлова О.Е. Внутренний контроль: организационный аспект / О.Е. Орлова // Актуальные вопросы бухгалтерского учета и налогообложения. – 2012. – № 21. – С. 36–40.
48. Мищенко В.Ф., Мелентьева М.Н., Евдокимова О.С. Внутренний аудит в системе внутреннего контроля и конкурентоспособных условиях деятельности организаций АПК // Вестник Курской ГСХА. – 2013. – № 6. – С. 13–16.
49. Петров В., Алексеева А., Головач А. Внутренний аудит в российских компаниях / В. Петров, А. Алексеева, А. Головач // Финансовый директор. – 2004. – № 4. – С. 21–25.
50. Гольдштейн Г.Я. Основы менеджмента: учеб. пособие / Г.Я. Гольдштейн – Изд. 2-е, доп. и перераб.. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003. – 102с.
51. Андреев В.Д. Внутренний аудит: учеб. пособие / В.Д. Андреев. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 464 с.
52. Бычкова С.М. Аудиторская деятельность: теория и практика. – СПб.: Издательство «Лань», 2000. – 88 с.
53. Додж Р. Краткое руководство по стандартам и нормам аудита: пер. с англ.; предисл. С.А. Стукова. – М.: ЮНИТИ, 1992. – 240 с.
54. Адамс Р. Основы аудита: пер. с англ. / Под ред. Я.В. Соколова. – М.: Аудит, ЮНИТИ, 1995. – 398 с.
55. Нуркашева Н.С. Контролинг и внутренний аудит как концепции системного управления организацией // Современные проблемы социально-гуманитарных наук. – 2017. – № 1(9). – С. 166–169.
56. Макаренко Е.Н. Система внутреннего и внешнего аудита в условиях функционирования МСФО и МСА // Экономические и гуманитарные науки. – 2010. – № 11(226). – С. 29–33.

57. Богомолов А.М., Голощапов Н.А. Внутренний аудит. Организация и методика проведения. – М.: «Экзамен», 1999. – 192 с.
58. Данилкова С.А. К вопросу о природе внутреннего аудита / С.А. Данилкова // Финансовый простір. – 2020. – № 4 (40). – С. 155–165.
59. Бурцев В.В. Организация внутреннего аудита / В.В. Бурцев // Финансовый менеджмент. – 2005. – № 6. – С. 88–98.
60. Парамонова Л.А. Внутренний аудит эффективности деятельности экономического субъекта // Вестник СамГУПС. – 2015. – Т. 1. № 2(28). – С. 44–48.
61. Данилкова С.А. К вопросу выбора модели формирования миссии внутреннего аудита / С.А. Данилкова, Д.А. Панков // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. Экономические и юридические науки. – 2022. – № 6 (61). – С. 13–18.
62. «О внутреннем аудите»: Закон Азербайджанской Республики от 22.05.2007 №332-III (в ред. от 09.04.2019 №1563-VQD). – URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=17796.
63. Мамушкина Н.В. Внутренний аудит как эффективный метод управления организацией // Вестник НГИЭИ. – 2013. – № 1(20). – С. 48–63.
64. Фурманова Н.В. Особенности планирования внутреннего аудита // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2014. – Т.20. – С. 1491–1495.
65. Кирсанова Ю.В. Внутренний аудит как инструмент внутреннего контроля в неприбыльной организации. Варшава: Фонд им. Стефана Батория, 2009. – 13 с.
66. Величко С.В. Внутренний аудит в системе управления предприятием услуг сотовой связи // Инновационное развитие экономики. – 2011. – № 3. – С. 48–53.
67. Парушина Н.В., Суворова С.П. Аудит: учебник / Н.В. Парушина, С.П. Суворова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИД «Форум»: ИНФРА-М, 2014. – 288 с.

68. Зырянова Т.В., Терехова О.Е. Концептуальные подходы к формированию системы внутреннего аудита // Экономический анализ: теория и практика. – 2005. – № 22(55). – С. 16–25.
69. Немченко В.В., Хомутенко В.П., Хомутенко А.В. Практический курс внутреннего аудита / под ред. В.В. Немченко / учебник. – Киев: Центр учебной литературы, 2008. 240 с.
70. Мултановская Т.В., Воинова Т.С. Теоретические основы внутреннего аудита и его место в системе управления компанией // Экономика развития. – 2012. - №3(63). С. 54–60.
71. Хорохордин Н.Н. Методология внутреннего аудита в организации // Аудиторские ведомости. – 2006. – № 6.
72. Сметанко О.В. Проблеми і перспективи розвитку внутрішнього аудиту в акціонерних товариствах України: монографія / О.В. Сметанко. – Киев: КНЕУ, 2014. – 461 с.
73. Данилкова С.А. Развитие ключевых компонентов внутреннего аудита: идентификация и содержание // Научные труды Белорусского государственного экономического университета: сборник / Министерство образования Республики Беларусь, Белорусский государственный экономический ун-т; [редкол.: В.Ю. Шутилин (гл. ред.) и др.]. – Минск: БГЭУ, 2020. – Вып. 13. С. 180–186.
74. Лемеш, В.Н. Контроль и аудит: учеб. пособие / В.Н. Лемеш. – Минск: Амалфея, 2018. – 332 с.
75. Данилкова, С.А. Идентификация внутреннего аудита как науки, бизнеса, общественного института: состояние и развитие / С.А. Данилкова // Исследование механизмов информационного обеспечения внутреннего аудита деятельности экономического субъекта: монография / кол. авторов; под ред. Т.М. Мезенцевой, В.Л. Назаровой. – М.: РУСАЙНС, 2023. – С. 8–19.
76. Данилкова С.А. К вопросу выбора модели формирования миссии внутреннего аудита / С.А. Данилкова, Д.А. Панков // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия D. Экономические и юридические науки. – 2022. – № 6 (61). – С. 13–18.

77. Данилкова, С.А. Финансовый контроль: учеб. пособие: допущено Министерством образования Республики Беларусь в качестве учебного пособия для студентов учреждений высшего образования по специальности «Финансы и кредит» / С.А. Данилкова. – Минск: БГЭУ, 2023. – 382 с.
78. Суворова С.П., Ханенко М.Е., Панкратова Л.А. Организационно-технические основы внутреннего аудита / Вестник ОрелГИ-ЭТ. – 2011. – № 2(16). – С. 16–22.
79. Сметанко А.В. Классификация и характеристика принципов внутреннего аудита // Вестник финансового университета. – 2014. – № 2. – С.49–59.
80. Хахонова Н.Н., Щербакowa Е.П. Принципы организации системы внутреннего аудита в холдингах // Учет и статистика. – 2010. – №4(20). – С. 59–63.
81. Шульга А.В., Топоркова Е.А. Организация службы внутреннего аудита и методика его проведения // Вестник им. академикa В. Лазаряна. – 2012. – № 42. – С. 341–346.
82. Дорош Н. Определение предмета и объектов видов аудита // Вестник Киевского национального университета им. Т. Шевченко. – 2011. – № 130. – С. 15–17
83. Виноградова М.А., Жидеева Л.И. Аудит: учеб. пособие. К.: Центр учебной литературы, 2014. – 510 с.
84. Современный аудит: учебник / Под ред. Редько А.Ю. М.: ГЛ «Информационно-аналитическое агентство», 2015. – 643 с.
85. Ковалева О.В., Константинов Ю.П. Аудит: учеб. пособие / под ред. О.В. Ковалевой. – М.: Приор-издат, 2003. –320 с.
86. Алборов Р.А., Хоружий Л.И., Концевая С.М. Основы аудита: учеб. пособие. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2001. – 224 с.
87. Яськин А.Н. Особенности организации внутренних аудитов интегрированных систем менеджмента // Актуальные вопросы экономических наук. – 2010. – № 11-2. – С. 171–176.

88. Данилкова, С.А. Классификация видов внутреннего аудита: состояние и развитие / С.А. Данилкова // Вестник НГУЭУ. – 2022. – № 3. С. 87–101.
89. Данилкова, С.А. Риски организационных форм внутреннего аудита, преимущества и недостатки его архитектуры / С.А. Данилкова // Экономика и банки. – 2019. – № 2. – С. 10–18.

Глава 6.3. Управление инфраструктурными активами на основе системного подхода в сфере менеджмента

Конкурентоспособность каждого экономического субъекта, особенно юридических лиц (организаций), являющихся главной опорой для общественного, прежде всего, государственно-муниципального сектора, ввиду своего синергетического преимущества над физическими лицами, находится под существенным влиянием уровня развития инфраструктуры, к которой в условиях действующего хозяйственного механизма предъявляются жесткие требования к качеству вспомогательного и обслуживающего производств и оно невозможно без системного подхода в сфере менеджмента, так как именно научно обоснованное управление позволяет в комплексе решать хозяйственные вопросы и принимать эффективные решения без несения вмененных издержек. Отсюда следует вывод, что управление инфраструктурными активами в современную историческую эпоху нуждается в расширенном понимании и не может ограничиваться указанными выше производственными подразделениями, а должно быть рассмотрено многоаспектно и с учетом передовых научно-технических достижений, вызванных усложнением содержания производительных сил, главным образом, усиления места и роли менеджерского фактора, чья актуальность непосредственно и опосредованно отражена в трудах многих исследователей, и среди них автор выделяет публикации А.С. Бекасовой [1], А.С. Белановского [2], А.М. Губина [3; 4; 5], Д.И. Дынника [6], А.М. Жемчугова [7], И. Курнышева [8], К.В. Павлова [9], Т.М. Рогоуленко [10], Н.Ю. Романенко [11; 12], А.В. Самусенко [13], И.А. Сошко [14],

О.В. Степановой [15], Р.О. Сулейманова [16], А.М. Чернопятава [17], А.А. Янюшкиной [18] и, синтезируя из них отдельные положения, формирует свою управленческо-инфраструктурную концепцию.

Управление инфраструктурными активами – это совокупность действий руководства организации по обеспечению непрерывности и стабильности ее менеджмента.

Элементы управления инфраструктурными активами:

I. Управленческая философия (методология менеджмента).

II. Информационные системы управления (управление информационно-хозяйственным механизмом организации).

III. Управленческие процедуры (управленческий механизм организации).

IV. Системы принятия решений (управленческие решения).

V. Модели организационного поведения (корпоративная культура).

Требования к управлению инфраструктурными активами:

I. Полное соответствие конечным и промежуточным ориентирам деятельности организации.

II. Комплексность и системность информации о деятельности организации.

III. Адаптированность к среде функционирования организации.

IV. Надежность управленческих мероприятий организации.

V. Перспективность направленности деятельности организации.

Цель управления инфраструктурными активами – формирование целостной и органичной концепции менеджмента, выгодно отличающую организацию от конкурентов.

Задачи управления инфраструктурными активами:

I. Разработка учетной политики организации.

II. Составление планов деятельности организации.

III. Прогнозирование динамики показателей деятельности организации.

IV. Анализ среды функционирования организации.

V. Построение информационной системы деятельности организации.

Принципы управления инфраструктурными активами:

I. Стратегическая направленность деятельности организации.

II. Регулирование динамики развития организации.

III. Фиксирование всех хозяйственных процессов деятельности организации.

IV. Регулярность контроля деятельности организации.

V. Гибкость контроля деятельности организации.

Опираясь на общую характеристику управления инфраструктурными активами, рассмотрим по отдельности каждый его элемент.

I. Единство менеджмента состоит в общих методологических элементах управления организацией, к которым относятся:

1. Цели и задачи менеджмента.
2. Принципы менеджмента.
3. Функции менеджмента.
4. Методы менеджмента.

Дифференциация менеджмента заключается в конкретных его разновидностях, которыми являются:

1. Стратегический менеджмент (управление долгосрочными (перспективными) целями деятельности организации).

2. Производственный менеджмент (управление процессами организации в сфере выпуска продукции).

3. Менеджмент качества (управление технологическими процессами организации).

4. Менеджмент продаж (управление сбытовыми процессами организации).

5. Кадровый менеджмент (управление трудовыми процессами организации).

6. Инвестиционный менеджмент (управление процессами организации в сфере вложения средств в различные активы).

7. Инновационный менеджмент (управление процессами организации в сфере осуществления новшеств (новаций) прикладного характера в различных областях деятельности).

8. Финансовый менеджмент (управление процессами движения денежных потоков организации).

9. Офис-менеджмент (управление информационно-документационными процессами организации).

10. Юридический менеджмент (управление правовыми процессами организации).

Цели менеджмента означают стремление руководства организации получить конечные желаемые результаты деятельности.

Виды целей менеджмента:

1. В зависимости от охватываемой сферы деятельности:

- 1) общие цели;
- 2) частные цели.

2. В зависимости от степени значимости решаемых вопросов:

- 1) главные цели;
- 2) промежуточные цели;
- 3) второстепенные цели.

3. В зависимости от количества альтернативных вариантов решения вопросов:

- 1) одноальтернативные цели;
- 2) двуальтернативные цели;
- 3) многоальтернативные цели.

4. В зависимости от срока:

- 1) краткосрочные цели;
- 2) среднесрочные цели;
- 3) долгосрочные цели.

Задачи менеджмента есть отдельные направления действий руководства организации для достижения поставленных целей.

К задачам менеджмента относятся:

1. Управленческие задачи, связанные с текущими управленческими вопросами, реализацией руководством управленческих

функций, распределением полномочий и ответственности, прав и обязанностей между работниками.

2. Организационно-экономические задачи, связанные с обеспечением целостности системы управления, достижением требуемых результатов деятельности.

3. Научно-технические и технологические задачи, связанные с разработкой и принятием прогрессивных управленческих решений.

4. Социально-психологические задачи, связанные с формированием психологического климата в трудовом коллективе, стиля управления, мотивации, самоутверждения и самовыражения у работников.

5. Идеино-воспитательные задачи, связанные с формированием нравственных и мировоззренческих идей у работников.

Принципы менеджмента:

1. Целенаправленность управления организацией.

2. Комплексный подход к управлению организацией.

3. Последовательность и непрерывность управления организацией.

4. Сочетание централизации и децентрализации, универсальности и специализации, научности и творчества в управлении организацией.

5. Единство применяемых в организации управленческих методов.

6. Предельно широкое привлечение сотрудников организации к процессу принятия управленческих решений.

7. Концентрация внимания на индивидуальных особенностях работников организации.

8. Состязательность участников управления организацией.

9. Обеспечение целостности полномочий и ответственности, прав и обязанностей работников организации.

10. Соблюдение законности в управлении организацией.

Функции менеджмента – это конкретные виды управленческой деятельности организации, осуществляемые ее руководством с помощью специальных методов.

К функциям менеджмента относятся:

1. Планирование (процесс постановки целей деятельности организации и определения задач по их достижению).

Элементы функции планирования:

- 1) постановка целей деятельности организации;
- 2) определение задач деятельности организации;
- 3) анализ показателей деятельности организации;
- 4) прогнозирование показателей деятельности организации;
- 5) моделирование показателей деятельности организации.

Этапы осуществления функции планирования:

1) создание организационно-методических предпосылок для разработки проекта плана:

- а) определение круга лиц, ответственных за разработку проекта плана;
- б) определение срока разработки и утверждения проекта плана;
- в) организационное обеспечение разработки проекта плана;
- г) информационное обеспечение разработки проекта плана;

2) разработка проекта плана:

- а) редактирование целей и задач деятельности;
- б) выбор формы и структуры плана;
- в) определение форм и методов деятельности по осуществлению плана;
- г) определение срока проведения мероприятий и круга лиц, ответственных за осуществление плана;
- д) оформление проекта плана;

3) согласование и утверждение плана.

2. Организация (процесс решения задач для достижения поставленных целей деятельности организации).

Элементы функции организации:

- 1) распределение задач;
- 2) подбор, расстановка кадров;
- 3) координирование;
- 4) регламентирование.

Этапы осуществления функции организации:

- 1) формирование или корректировка организационной структуры;
- 2) установление взаимосвязей между подразделениями организационной структуры;
- 3) обеспечение взаимодействия подразделений организационной структуры.

3. Мотивация (процесс побуждения сотрудников организации к определенной деятельности с помощью внутренних и внешних факторов).

Элементы функции мотивации:

- 1) мотивирование;
- 2) стимулирование.

Этапы осуществления функции мотивации:

- 1) возникновение потребностей;
- 2) поиск путей устранения потребностей;
- 3) определение направления действий;
- 4) осуществление действий;
- 5) получение вознаграждения за осуществление действий;
- 6) устранение потребностей.

4. Контроль (измерение фактически достигнутых показателей деятельности организации, сопоставление их с планом и выработка исправляющих, корректирующих мер).

Элементы функции контроля:

- 1) учет;
- 2) оценка;
- 3) корректировка.

Этапы осуществления функции контроля (стадии контроля):

- 1) установление стандартов, ориентиров, к которым нужно стремиться;
- 2) измерение фактически достигнутых показателей;
- 3) сопоставление фактически достигнутых показателей с плановыми показателями.

Методы менеджмента – это совокупность способов и приемов по осуществлению управленческих функций руководством организации для достижения поставленных целей.

К методам менеджмента относятся:

1. Административные методы, являющиеся общими, носящие прямой характер управленческих воздействий на работников для соблюдения ими правил трудового распорядка и надлежащего выполнения трудовых обязательств, и базирующиеся на власти, дисциплине и взысканиях.

К административным методам менеджмента относятся:

- 1) организационные воздействия:
 - а) учредительные документы;
 - б) коллективный договор;
 - в) правила внутреннего трудового распорядка;
 - г) штатное расписание;
 - д) организационная структура;
 - е) положения о структурных подразделениях;
 - ж) должностные инструкции;
 - з) организация рабочих мест;
- 2) распорядительные воздействия:
 - а) приказы;
 - б) распоряжения;
 - в) указания;
 - г) инструктирование и координация работы;
 - д) наставления;

3) Материальная ответственность и взыскания:

а) возмещение работодателю нанесенного имущественного ущерба;

б) возмещение работодателю ущерба по возмещению им вреда, нанесенного работником другим лицам, связанного с угрозой их жизни и здоровья;

в) возмещение работодателю ущерба, связанного с оплатой учебы работника в случае увольнения им до истечения срока трудового договора без уважительных причин;

4) дисциплинарная ответственность и взыскания:

а) замечание;

б) выговор;

в) увольнение;

5) административная ответственность и взыскания:

а) предупреждение;

б) административный штраф;

в) лишение специальных прав;

г) возмездное изъятие предметов;

д) конфискация предметов;

е) исправительные работы;

ж) административный арест;

з) дисквалификация.

2. Экономические методы, являющиеся общими, носящими косвенный характер управленческих воздействий на работников для удовлетворения их финансовых запросов и получения ими финансовой выгоды от прилагаемых усилий по выполнению трудовых обязательств, и базирующиеся на использовании хозяйственного механизма.

К экономическим методам менеджмента относятся:

1) основные экономические методы:

а) плановое ведение хозяйства;

б) осуществление коммерческого расчета;

в) применение различных систем оплаты труда;

2) дополнительные экономические методы:

- а) обеспечение работников бесплатным или частично оплачиваемым питанием;
- б) обеспечение работников бесплатной или частично оплачиваемой фирменной одеждой;
- в) обеспечение работников бесплатным или частично оплачиваемым проездом в общественном транспорте;
- г) обеспечение работников бесплатным или частично оплачиваемым жильем (общежитием);
- д) предоставление работникам бесплатной или минимально оплачиваемой инфраструктуры;
- е) предоставление работникам скидок на свою продукцию;
- ж) предоставление работникам беспроцентной ссуды или ссуды с низким процентом на различные потребительские цели;
- з) частное страхование здоровья своих работников;
- и) оплата учебы работников;
- к) создание негосударственного пенсионного фонда или дополнительная выплата пенсии работникам за счет своих средств.

3. Психологические методы, являющиеся общими и частными (как правило, строго персонифицированы), носящие прямой и косвенный характер управленческих воздействий на конкретных работников для надлежащего выполнения ими трудовых обязательств, полной реализации трудового потенциала, и базирующиеся на моральных и нравственных аспектах.

К психологическим методам менеджмента относятся:

- 1) методы без преобладания властных полномочий:
 - а) внушение;
 - б) просьба;
 - в) убеждение;
 - г) совет;

- д) метод Сократа;
- е) намек;
- ж) подражание;
- з) плацебо;
- и) порицание и осуждение;
- к) вовлечение;
- л) побуждение;
- м) похвала;
- н) комплимент и лесть;
- о) обманутое ожидание;
- п) «взрыв»;
- 2) методы с преобладанием властных полномочий:
 - а) требование;
 - б) командование;
 - в) принуждение.

4. Социологические методы, являющиеся общими и частными, носящие преимущественно косвенный характер управленческих воздействий на работников для формирования оптимального трудового микроклимата, обеспечения эффективных коммуникаций и поддержания на высоком уровне корпоративной культуры, и базирующиеся на научных знаниях о социальной реальности.

К социологическим методам менеджмента относятся:

- 1) методы коллективного характера:
 - а) анкетирование;
 - б) социометрия;
- 2) методы индивидуального характера:
 - а) интервьюирование;
 - б) наблюдение;
 - в) собеседование.

II. Управление информационно-хозяйственным механизмом организации представляет собой совокупность информационных систем, применяемых в ее менеджменте.

К элементам (блокам) управления информационно-хозяйственным механизмом организации относятся:

1. Информационные системы в области общеорганизационного управления:

- 1) информационные системы в области стратегического менеджмента;
- 2) информационные системы в области финансового менеджмента;
- 3) информационные системы в области офис-менеджмента;
- 4) информационные системы в области юридического менеджмента.

2. Информационные системы в области управления хозяйственными процессами организации:

1) информационные системы в области производственно-го менеджмента:

- а) информационные системы в области менеджмента основного производства (управления заготовительными, обрабатывающими, сборочными хозяйствами);
- б) информационные системы в области менеджмента вспомогательного производства (управления инструментальными, энергетическими, ремонтными хозяйствами);
- в) информационные системы в области менеджмента обслуживающего производства (управления транспортными и складскими хозяйствами);

2) информационные системы в области менеджмента продаж;

3) информационные системы в области менеджмента качества.

3. Информационные системы в области управления ресурсами и технологиями организации:

1) информационные системы в области кадрового менеджмента;

2) информационные системы в области инвестиционного менеджмента;

3) информационные системы в области инновационного менеджмента.

Коммуникации (коммуникационный процесс) в управлении информационно-хозяйственным механизмом организации есть обмен информацией между двумя или более ее сотрудниками.

Элементы коммуникационного процесса:

1. Отправитель (лицо, генерирующее или собирающее и передающее информацию).

2. Сообщение (информация, закодированная с помощью символов).

3. Канал (средство передачи информации).

4. Получатель (лицо, получающее и интерпретирующее (декодирующее) информацию).

Этапы коммуникационного процесса:

1. Зарождение идеи.

2. Кодирование и выбор канала.

3. Передача информации.

4. Декодирование.

Виды коммуникаций:

1. В зависимости от иерархии передачи информации:

1) внутренние коммуникации:

а) вертикальные коммуникации (перемещение информации между подразделениями, находящимися на разных ступенях управления);

б) горизонтальные коммуникации (перемещение информации между подразделениями, находящимися на одной ступени управления);

2) внешние коммуникации:

а) коммуникации между организацией и ее микросредой (условия, имеющие прямое (непосредственное) отношение к деятельности организации);

б) коммуникации между организацией и ее макросредой (условия, имеющие косвенное (опосредованное) отношение к деятельности организации).

2. В зависимости от статуса передачи информации:

1) формальные коммуникации (передача служебной информации);

2) неформальные коммуникации (распространение слухов).

3. В зависимости от канала передачи информации:

1) вербальные коммуникации (устная и письменная речь, электронные средства связи);

2) невербальные коммуникации (движение тела, физические качества, стиль речи, использование среды, физическая среда, временной фактор).

Коммуникационные стили в управлении информационно-хозяйственным механизмом организации:

1. Открытие себя (высокая степень открытости и низкий уровень обратной связи со стороны сотрудника организации).

2. Реализация себя (максимальная открытость и максимальная обратная связь со стороны сотрудника организации).

3. Замыкание в себе (одновременно низкий уровень открытости и низкий уровень обратной связи со стороны сотрудника организации).

4. Защита себя (низкий уровень открытости и высокий уровень обратной связи со стороны сотрудника организации).

5. Торговля за себя (умеренная открытость и умеренная обратная связь со стороны сотрудника организации).

III. Управленческий механизм – это система управления организацией на основе разделения управленческого труда, представляющего собой сферу деятельности отдельных ее работников, направленную на осуществление определенных его видов и разграничение между ними полномочий и ответственности в соответствии с наделенными правами и обязанностями.

Формы разделения управленческого труда:

1. Вертикальное разделение управленческого труда (вертикальные связи), связанное с выделением нескольких уровней (ступеней) управления.

Уровни управления:

1) высший уровень, включающий в себя 3–7 % численности управленческого персонала и представленный менеджерами, отвечающими за стратегическое руководство организацией;

2) средний уровень управления, включающий в себя 50–60 % численности управленческого персонала и представленный менеджерами, отвечающими за функционирование хозяйственных процессов в подразделениях организации;

3) низовой уровень управления, включающий в себя 33–47 % численности управленческого персонала), представленный менеджерами, отвечающими за функционирование первичных подразделений организации и обеспечение стабильной и эффективной работы исполнителей.

2. Горизонтальное разделение управленческого труда (горизонтальные связи), связанное с выделением нескольких элементов (звеньев), находящихся на одной ступени управления.

В зависимости от формы разделения управленческого труда существуют различные типы связей, означающие характер взаимодействия работников в системе управления организацией, к которым относятся:

1. Линейные связи, выражающие соподчиненность звеньев различных ступеней управления по всем вопросам деятельности, обозначающиеся сплошной линией.

2. Функциональные связи, выражающие соподчиненность звеньев различных ступеней управления по отдельным функциям, обозначаемые пунктирной линией.

3. Согласовательные связи, выражающие сотрудничество между звеньями одной ступени управления для удовлетворения взаимных интересов, обозначаемые штрихпунктирной линией.

Линейные и функциональные связи обеспечивают вертикальное, а согласовательные связи – горизонтальное разделение управленческого труда.

Значение видов и типов построения управленческого механизма состоит в том, что они оказывают влияние на норму управляемости (число работников, непосредственно подчиненных руководителю, которыми он способен эффективно управлять), являющаяся, в свою очередь, одним из важнейших факторов эффективности менеджмента.

Виды построения управленческого механизма:

1. Структура управления (состав, взаимосвязь и соподчиненность должностей).

2. Организационная структура (состав, взаимосвязь и соподчиненность подразделений).

Субъекты организационной структуры:

1) работники управления (должностные лица, осуществляющие определенные управленческие функции);

2) органы управления (коллектив работников управления, связанных определенными хозяйственными отношениями, состоящий из первичных групп);

3) первичные группы (коллектив работников управления с общим руководителем и без подчиненных).

Объекты организационной структуры:

1) заготовительная структура (состав, взаимосвязь и соподчиненность различных видов подразделений, осуществляющих заготовительные операции);

2) производственная структура (состав, взаимосвязь и соподчиненность различных видов подразделений, осуществляющих производственные операции);

3) сбытовая структура (состав, взаимосвязь и соподчиненность различных видов подразделений, осуществляющих сбытовые операции).

Типы построения управленческого механизма:

1. В зависимости от характера и объема распределения полномочий между должностями и подразделениями:

1) централизованный тип или централизованная система управления, при которой высшее руководство оставляет за собой большую часть полномочий, необходимых для принятия важнейших управленческих решений.

Преимущества централизованной системы управления:

а) улучшение контроля и координации специализированных функций;

б) уменьшение количества и масштабов ошибочных решений, принимаемых менее опытными менеджерами;

в) более экономное и оперативное использование знаний и опыта персонала главного административного органа;

г) избежание хозяйственных диспропорций;

При данной структуре все полномочия идут от высшего звена к низшему звену управления. Во главе каждого подразделения стоит руководитель, наделенный всеми полномочиями и осуществляющий единоличное руководство подчиненными ему работниками, сосредотачивающий в своих руках все управленческие функции. Сам руководитель находится в непосредственном подчинении у высшего звена руководителя.

Преимущества линейной структуры управления:

1. Единство и четкость распорядительства.

2. Согласованность действий исполнителей.

3. Четкая система связей между руководителем и подчиненными.

4. Быстрота реакции подчиненных в ответ на прямые указания руководителя.

5. Получение исполнителями от руководителя взаимоувязанных между собой распоряжений и заданий.

6. Личная ответственность руководителя за конечные результаты деятельности своих подчиненных.

Недостатки линейной структуры управления:

1. Перегрузка менеджеров высшего звена, связанная с большим объемом информации, множеством контактов с подчиненными и вышестоящим руководством.

2. Тенденция к длительному решению вопросов, касающихся нескольких подразделений.

3. Высокие требования к профессиональной компетенции менеджеров высшего звена.

4. Отсутствие звеньев по подготовке стратегических решений.

5. Слабая гибкость, затрудняющая приспособление к изменяющимся условиям среды.

Функциональная структура управления является децентрализованной, механистической. Децентрализованный тип, или децентрализованная система управления – это система, при которой высшее руководство распределяет большую часть полномочий между нижестоящими уровнями управления.

Преимущества децентрализованной системы управления:

а) возможность управлять крупными коллективами, где имеется сложность в принятии управленческих решений в связи с требующимся большим объемом информации;

б) принятие управленческих решений менеджерами, стоящими ближе всех к возникающим проблемам и лучше всех знающими причины их появления и устранения;

в) стимулирование инициативы, позволяющей личности отождествлять себя с коллективом;

г) помощь в подготовке молодых менеджеров к более высоким должностям, предоставление им возможности принимать важные управленческие решения в начале карьеры.

2. В зависимости от степени гибкости:

- 1) механистический (негибкий, неадаптивный) тип, неприспособленный к изменяющимся условиям среды;
- 2) органический (гибкий, адаптивный) тип, приспособленный к изменяющимся условиям среды.

3. В зависимости от порядка соподчиненности должностных лиц и подразделений (иерархии):

- 1) линейный тип;
- 2) функциональный тип;
- 3) линейно-функциональный тип;
- 4) линейно-штабной тип;
- 5) дивизиональный тип;
- 6) матричный тип.

Линейная структура управления является централизованной, механистической и применяется в средних и малых организациях, осуществляющих несложные, недифференцированные хозяйственные операции постоянного характера. При данной структуре каждый орган специализирован на выполнении определенных функций на всех уровнях управления.

Преимущества функциональной структуры управления:

1. Освобождение линейных руководителей от решения многих специальных вопросов и расширение их возможностей по оперативному управлению организацией.

2. Создание основы для использования в работе консультаций опытных специалистов и уменьшение потребностей в специалистах широкого профиля.

3. Высокая компетентность специалистов, отвечающих за осуществление конкретных управленческих функций.

Недостатки функциональной структуры управления:

1. Длительная процедура принятия управленческих решений.

2. Возникновение затруднений в поддержании постоянных взаимосвязей между различными функциональными подразделениями.

3. Частое отсутствие взаимопонимания и единства действий между функциональными подразделениями.

4. Снижение ответственности исполнителей за работу в результате того, что каждый исполнитель получает указания от нескольких руководителей.

5. Дублирование и несогласованность получаемых работниками указаний.

Линейно-функциональная структура управления является децентрализованной, механистической и применяется в крупных и средних организациях, осуществляющих сложные, дифференцированные хозяйственные операции постоянного характера. При данной структуре линейные звенья призваны руководить, а функциональные звенья – контролировать, помогать им в решении конкретных вопросов.

Преимущества линейно-функциональной структуры управления:

1. Освобождение линейных руководителей от решения многих вопросов.

2. Построение четких управленческих связей, при которых исполнители подчинены только непосредственному руководителю.

Недостатки линейно-функциональной структуры управления:

1. Каждое управленческое звено заинтересовано в достижении своих узких целей, а не общих целей коллектива.

2. Чрезмерно развитая система вертикальных связей.

3. Отсутствие тесных горизонтальных связей.

4. Формирование нерациональных информационных потоков.

Линейно-штабная структура управления является централизованной, механистической и применяется в крупных организациях, осуществляющих сложные, дифференцированные хозяйственные операции постоянного характера. При данной структуре существуют специально созданные при линейных руководителях подразделения (штабы), которые не обладают правом принятия решений и управления каким-либо нижестоящим подразделением.

Преимущества линейно-штабной структуры управления:

1. Более глубокая и осмысленная подготовка управленческих решений, чем при линейной структуре.
2. Частичное освобождение линейных руководителей от чрезмерной загрузки.
3. Возможность привлечения специалистов и экспертов в определенных областях деятельности.

Недостатки линейно-штабной структуры управления:

1. Относительная чрезмерность централизации.
2. Недостаточно четкая ответственность линейных руководителей.
3. Сохранение высоких требований к профессиональной компетенции менеджеров высшего звена.

Дивизиональная структура управления является децентрализованной, механистической и применяется в крупных организациях, осуществляющих сложные, дифференцированные хозяйственные операции в условиях роста диверсификации (многопрофильности) производства и сбыта продукции. При данной структуре руководители вторичных функциональных подразделений отчетываются перед руководителем производственного подразделения.

Преимущества дивизиональной структуры управления:

1. Улучшение координации выполняемых работ.
2. Более тесная связь производства с потребителями.
3. Ускоренная реакция на изменения внешней среды.

Недостатки дивизиональной структуры управления:

1. Рост иерархичности.

2. Рост затрат на содержание управленческого аппарата.

3. Дублирование работ, выполняемых разными подразделениями.

Матричная (программно-целевая) структура управления является децентрализованной, органической и применяется в крупных организациях, осуществляющих сложные, дифференцированные хозяйственные операции в условиях производства и сбыта большого ассортимента продукции и гибкой адаптации к изменениям в среде своего функционирования. При данной структуре существует система двойного подчинения исполнителей: с одной стороны – непосредственному руководителю функционального подразделения, с другой стороны – руководителю проекта (целевой программы), который наделен необходимыми полномочиями для осуществления процесса управления в соответствии с запланированными сроками, объемом ресурсов и качеством продукции.

Преимущества матричной структуры управления:

1. Лучшая ориентация на проектные цели и потребительский спрос.

2. Гибкость и оперативность маневрирования ресурсами при выполнении нескольких целевых программ.

3. Более эффективное текущее управление деятельностью.

4. Вовлечение руководителей всех уровней и специалистов в сферу активной творческой деятельности.

5. Усиленная личная ответственность руководителя за осуществление проекта в целом и за его отдельные элементы.

6. Возможность применения эффективных управленческих методов.

7. Развитие навыков работников в принятии решений за счет относительной автономности проектных групп.

8. Сокращение времени реакции на необходимость проекта и желания клиентов.

Недостатки матричной структуры управления:

1. Возникновение конфликтов между руководителями проектов и функциональных подразделений.

2. Появление трудностей в установлении четкой ответственности подразделений за выполняемую работу.

3. Существует возможность нарушения установленных правил и стандартов, принятых в функциональных подразделениях.

4. Появление трудностей в приобретении знаний, умений и навыков, необходимых для эффективного осуществления проекта.

5. Возникновение проблем при установлении приоритетов заданий и распределении времени работы специалистов над проектами.

IV. Управленческие решения – это поиск и нахождение руководителем оптимальных вариантов действий в процессе управления.

Виды управленческих решений:

1. В зависимости от характера целей:

- 1) стратегические управленческие решения;
- 2) тактические управленческие решения;
- 3) оперативные управленческие решения.

2. В зависимости от характера задач:

- 1) экономические управленческие решения;
- 2) организационные управленческие решения;
- 3) технологические управленческие решения;
- 4) психологические управленческие решения;
- 5) правовые управленческие решения.

3. В зависимости от функционального содержания:

- 1) плановые управленческие решения;
- 2) организационные управленческие решения;
- 3) мотивационные управленческие решения;
- 4) контролируемые управленческие решения.

4. В зависимости от уровня управления:

- 1) управленческие решения на уровне организации;
- 2) управленческие решения на уровне подразделений организации;
- 3) управленческие решения на уровне элементов подразделений организации.

5. В зависимости от массовости принятия:
 - 1) единоличные (индивидуальные) управленческие решения;
 - 2) коллегиальные (групповые) управленческие решения;
 - 3) коллективные (межгрупповые) управленческие решения.
6. В зависимости от степени структурированности:
 - 1) запрограммированные (повторяющиеся или высокоструктурированные) управленческие решения;
 - 2) незапрограммированные (неповторяющиеся или слабоструктурированные) управленческие решения.
7. В зависимости от преобладания познания или интуиции:
 - 1) рациональные (подкрепленные информацией) управленческие решения;
 - 2) адаптационные (приспособленные к новой информации) управленческие решения;
 - 3) интуитивные (не подкрепленные информацией) управленческие решения.

Этапы принятия управленческих решений:

1. Диагностика проблемы.
2. Сбор информации.
3. Выявление ограничений.
4. Поиск альтернативных вариантов.
5. Оценка альтернативных вариантов.
6. Выбор наиболее эффективного альтернативного варианта.
7. Установление обратной связи.

Факторы принятия управленческих решений:

1. Личностные оценки руководителя.
2. Среда принятия решений.
3. Время и изменяющаяся среда.
4. Информационные ограничения.
5. Поведенческие ограничения.
6. Возможность негативных последствий.
7. Взаимозависимость действий.

Методы принятия управленческих решений:

1. Количественные (формализованные) методы:

1) аналитические методы:

- а) теория вероятностей. Теория вероятностей применяется для изучения закономерностей в случайных явлениях;
- б) теория марковских процессов. Теория марковских процессов применяется для описания операций, развивающихся случайным образом во времени;
- в) теория массового обслуживания. Теория массового обслуживания применяется для рассмотрения массовых повторяющихся процессов;
- г) метод динамики средних. Метод динамики средних применяется для составления зависимости между результатом и условиями операций, исходя из их средних характеристик;

2) статистические методы:

- а) последовательный анализ. Последовательный анализ применяется для моделирования операции на основе ряда гипотез, каждая из которых сразу же последовательно проверяется;
- б) метод статистических испытаний. Метод статистических испытаний (метод Монте-Карло) применяется для моделирования операции со всеми присущими ей случайностями;

3) математическое программирование. Математическое программирование применяется для оптимального распределения ограниченных ресурсов и для составления рационального плана операций.

К методам математического программирования относятся:

- а) линейное математическое программирование, используемое для выполнения операций, описываемых системой линейных уравнений и неравенств;

- б) нелинейное математическое программирование, используемое для выполнения операций, описывающихся системой нелинейных уравнений и неравенств;
 - в) динамическое математическое программирование, используемое для выбора наилучшего плана выполнения многоэтапных операций, когда результат каждого последующего этапа зависит от предыдущих этапов;
- 4) теоретико-игровые методы. Теоретико-игровые методы применяются для обоснования решений в условиях неопределенности обстановки.

К теоретико-игровым методам относятся:

- а) теория игр, используемая для оценки обстановки, вызванной сомнительными, злонамеренными действиями конфликтующей стороны;
- б) теория статистических решений, используемая для оценки обстановки, вызванной либо неизвестными обстоятельствами, либо обстоятельствами, носящими случайный характер.

2. Качественные (неформализованные, эмпирические или эвристические) методы:

1) метод мозгового штурма. Метод мозгового штурма применяется для разработки новых проектов в трудных тупиковых ситуациях на основе открытого мнения членов рабочей группы;

2) метод Дельфы. Метод Дельфы применяется для разработки новых проектов в трудных тупиковых ситуациях на основе закрытого мнения членов рабочей группы;

3) метод сценариев. Метод сценариев применяется для рассмотрения альтернативных вариантов устранения проблемы, в которых определены вероятные тенденции развития событий;

4) метод дерева решений. Метод дерева решений применяется для устранения сложной проблемы с большой степенью неопределенности и требующей точной последовательности действий;

5) метод аналогий. Метод аналогий (синектика) применяется для перенесения знаний на рассматриваемую текущую проблему в настоящее время со схожей рассмотренной ранее проблемы;

6) метод по принципу диктатора. Принцип диктатора применяется для устранения чрезвычайной проблемы путем признания мнения одного лица группы;

7) метод по принципу большинства голосов. Принцип большинства голосов применяется для устранения проблемы массового характера путем признания мнения большинства членов группы с учетом превышения некоторого порога.

Требования к управленческим решениям:

1. Целевая направленность.
2. Адресность.
3. Всесторонняя обоснованность.
4. Необходимая полнота содержания.
5. Согласованность.
6. Реальность осуществления.
7. Непротиворечивость.
8. Конкретность, лаконичность.
9. Эффективность.
10. Своевременность принятия.

V. Корпоративная культура – это совокупность моделей поведения, которые приобретены организацией в процессе ее адаптации к среде своего функционирования, показавших свою эффективность и разделяемых большинством ее членов.

Элементы корпоративной культуры:

1. Лидерские качества:

1) физиологические качества (рост и вес, сложение и фигура, внешний вид и представительность, энергичность движений, состояние здоровья);

2) психологические (эмоциональные) качества (инициативность, гибкость, бдительность, созидательность и творчество, честность, личная целостность, смелость, самоуверенность, у равнове-

шенность, независимость, самостоятельность, амбициозность, потребность в достижениях, настойчивость и упорство, энергичность, властность);

3) умственные (интеллектуальные) качества (ум и логика, рассудительность, проницательность, оригинальность, концептуальность, образованность, знание дела, речевая развитость, любопытство и познавательность, интуитивность);

4) личные деловые качества (умение заручаться поддержкой, умение кооперироваться, умение завоевывать популярность и престиж, умение быть тактичным и дипломатичным, умение брать на себя риск и ответственность, умение организовывать, умение убеждать, умение быть надежным, умение шутить и понимать юмор, умение разбираться в людях).

2. Стили управления (типичная система способов и приемов воздействия руководителем на подчиненных в процессе выполнения ими своих трудовых обязательств).

Виды стилей управления:

- 1) основные стили;
- 2) дополнительные стили.
3. Организационные конфликты.

Основные стили управления:

1. Авторитарный (директивный) стиль, который заключается в том, что руководитель при принятии решений всегда ориентируется на собственные цели, критерии и интересы, практически не советуется с подчиненными, ограничивается узким кругом единомышленников. Руководитель, придерживающийся авторитарного стиля управления, всегда уверен в своей правоте, опирается на собственные знания, умения и навыки, большой размер личного капитала и обширные личные деловые связи.

Виды авторитарного стиля управления:

1) эксплуататорский стиль, при котором в действиях руководителя преобладают угрозы и наказания;

2) благожелательный стиль, при котором в действиях руководителя угрозы и наказания присутствуют, но не преобладают.

Преимущества авторитарного стиля управления:

- 1) обеспечение трудовой дисциплины и слаженности коллектива;
- 2) оперативное решение вопросов в сложных ситуациях.

Недостатки авторитарного стиля управления:

- 1) свертывание трудовой инициативы;
- 2) текучесть кадров.

2. Демократический (коллегиальный или сопричастный) стиль, основанный на том, что руководитель при принятии решений сочетает принципы единоначалия и общественного самоуправления. Руководитель, придерживающийся демократического стиля управления, просчитывает свои действия на много шагов вперед, комбинирует методы убеждения и принуждения.

Виды демократического стиля управления:

- 1) консультативный стиль, при котором руководитель интересуется мнением подчиненных, советуется с ними при принятии решений, но преимущественно в рамках собственных разработок;
- 2) партисипативный стиль, при котором руководитель полностью доверяет подчиненным по всем вопросам, активно привлекает их к разработке и принятию решений.

Преимущества демократического стиля управления:

- 1) творческая атмосфера в коллективе;
- 2) благоприятный трудовой микроклимат.

Недостатки демократического стиля управления:

- 1) неэффективность в экстремальных ситуациях;
- 2) дополнительные затраты времени на принятие решений.

3. Либеральный (попустительский или анархический) стиль, состоящий в том, что руководитель при принятии решений ориентируется на цели, критерии и интересы отдельных групп трудового коллектива, постоянно пытается маневрировать, чтобы соблюсти паритет удовлетворения потребностей сторон, часто меняет свои позиции. Руководитель, придерживающийся либерального стиля управления, может оказаться под влиянием некоторых сотрудников, которые фактически будут управлять организацией.

Преимущества либерального стиля управления:

- 1) возможности творческого роста у исполнителей;
- 2) предпосылки к новаторству.

Недостатки либерального стиля управления:

- 1) слабый контроль трудовых процессов;
- 2) низкий уровень производительности труда.

Дополнительные стили управления:

1. Патернализм (материализм). Отличие патернализма от материализма заключается только в половой принадлежности руководителя. Данный стиль управления представляет собой сочетание высокого уровня заботы руководителя об организации с высоким уровнем заботы о членах трудового коллектива. Руководитель, придерживающийся патернализма (материализма), является великодушным, снисходительным диктатором, постоянно дающим советы, выполняющим свои обещания начальником.

2. Оппортунизм. При данном стиле управления руководитель желает быть исключительным человеком, его поведение непредсказуемо, он часто подчеркивает свою значимость, хвастается личными достижениями. Руководитель, придерживающийся оппортунизма, стремится угодить тем, кто выше его по должности и надменен к подчиненным, знает слабости людей и использует их в своих интересах, обещания выполняет, когда это ему выгодно.

3. Фасадизм. Данный стиль управления применяется в случае необходимости для руководителя показать внешнюю сторону деятельности (фасад). Руководитель, придерживающийся фасадизма, имеет неясные амбиции, расчеты, предпочитает окольные пути, постоянно направляет свою роль на то, чтобы произвести впечатление на окружающих его людей.

Организационные конфликты – это отсутствие в организации согласий между двумя и более сторонами, которые могут быть конкретными лицами или группами.

Типы организационных конфликтов:

1. Внутриличностные конфликты.

Формы внутриличностных конфликтов:

1) противоречивые требования к работнику по поводу того, каким должен быть результат его работы (ролевой конфликт);

2) несогласованность требований организации с личными потребностями или ценностями работника;

3) перегрузка или недогрузка работника при выполнении им своих обязанностей.

2. Межличностные конфликты.

Формы межличностных конфликтов:

1) борьба руководителей подразделений организации за ограниченные ресурсы или за одобрение предлагаемого проекта;

2) спор между кандидатами на одну вакансию;

3) столкновение личностей с различными чертами характера, взглядами и ценностями.

3. Конфликты между личностью и группой.

Формы конфликтов между личностью и группой:

1) противоречия ожиданий личности ожиданиям группы;

2) разногласия личности с группой при выполнении должностных обязанностей;

3) различия в неформальных позициях личности и группы.

4. Межгрупповые конфликты.

Формы межгрупповых конфликтов:

- 1) различные цели у подразделений организации;
- 2) разногласия между молодыми и более образованными специалистами и линейным персоналом;
- 3) отсутствие единства между профкомом и администрацией;
- 4) разногласия между неформальными группами и администрацией.

Причины организационных конфликтов:

1. Различия в целях. Специализированные подразделения зачастую сами формулируют свои цели и могут уделять им больше внимания, чем целям организации.

2. Взаимозависимость задач. При неадекватной работе одного подразделения происходит нарушение ритма работы других подразделений организации.

3. Ограниченность и распределение ресурсов. Неоптимальное распределение руководством ресурсов может привести к неэффективной работе подразделений организации.

4. Неудовлетворительные коммуникации. Плохая передача информации мешает отдельным работникам и подразделениям организации адекватно оценить и понять текущую ситуацию.

5. Различия в ценностях. Представление о какой-то ситуации может быть у работников организации совершенно разным в зависимости от целей, и они рассматривают только те аспекты ситуации, которые благоприятны для их группы и личных потребностей.

6. Различия в манерах поведения, жизненном опыте и уровне образования. Между работниками организации, отличающимися друг от друга чертами характера, с разным возрастом, стажем работы, с разной профессиональной подготовкой снижается степень взаимопонимания и сотрудничества.

Последствия организационных конфликтов:

1. Положительные (функциональные) последствия:

1) решение проблемы путем, приемлемым для всех сторон, позволяющим работникам чувствовать свою причастность к урегулированию сложившихся противоречий;

2) расположенность сторон к сотрудничеству, а не к противоречиям в будущих проблемных ситуациях;

3) уменьшение возможности синдрома группового мышления и покорности, когда подчиненные не высказывают идей, которые, по их мнению, противоречат идеям руководства.

2. Отрицательные (дисфункциональные) последствия:

1) неудовлетворенность работников, плохое душевное состояние, рост текучести кадров и снижение производительности труда;

2) снижение степени сотрудничества между работниками;

3) сильная преданность своей группе, сопровождающаяся ненужной и непродуктивной конкуренцией с другими существующими в организации группами;

4) позитивное представление о своих целях и негативное представление о целях другой стороны;

5) прекращение взаимодействия и общения между конфликтующими сторонами;

6) увеличение враждебности между конфликтующими сторонами по мере снижения степени взаимодействия;

7) придание большего значения победе в конфликте по сравнению с решением реальной проблемы.

Методы разрешения организационных конфликтов:

1. Структурные методы:

1) разъяснение требований к работе (руководитель доводит информацию об ожидаемых результатах от каждого работника или подразделения);

2) координационные и интеграционные механизмы (руководитель формирует иерархию полномочий и упорядочивает взаимодействие работников, принятие управленческих решений и информационные потоки внутри организации);

3) общеорганизационные комплексные цели (руководитель устанавливает единые конечные желаемые ориентиры, требующие совместных усилий работников, групп или подразделений);

4) формирование системы вознаграждений (руководитель вводит справедливую систему вознаграждений, не поощряющую неконструктивное поведение отдельных работников, групп или подразделений).

2. Межличностные методы:

1) уклонение (руководитель старается уйти от конфликта, не вступать в обсуждение вопросов, чреватых разногласиями);

2) сглаживание (руководитель старается не выпустить наружу признаки конфликтной ситуации и ожесточенности, апеллирует к потребности в солидарности, забывая про проблему, лежащую в основе конфликта);

3) компромисс (руководитель принимает точку зрения другой стороны, но лишь в определенной степени);

4) решение проблемы (руководитель признает различия в позициях подчиненных и готов ознакомиться с иными точками зрения, чтобы понять причины конфликта и найти наилучший вариант разрешения конфликтной ситуации, приемлемый для всех сторон).

Предложенная автором концепция к пониманию управления инфраструктурными активами применительно к текущему и перспективному периодам целиком себя оправдывает в силу соответствия велению времени. Она носит целостный характер и органично взаимоувязывает все элементы, без которых не будут эффективно функционировать и качественно (интенсивно) применяться хозяйственные средства, задействованные во вспомогательном и обслуживающем производствах. Благодаря такой концепции, менеджеры смогут исключить упущенную выгоду и оптимизировать инфраструктурные и, следовательно, операционные бизнес-процессы, и возглавляемые ими экономические субъекты достигнут предельных финансово-экономических показателей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бекасова А.С. Экономический потенциал предприятия как фактор его конкурентоспособности // Экономика и эффективность организации производства. – 2021. – № 33. – С. 95–97.
2. Белановский А.С. Основы технологии эффективных продаж // Управление продажами. – 2017. – № 1. – С. 34–39.
3. Губин А.М. Цифровизация и публичное управление: специфика взаимодействия и пути развития // Право и цифровая экономика. – 2021. – № 4 (14). – С. 50–55.
4. Губин А.М. Цифровизация: метод прогресса современной экономики в эпоху глобальных перемен // Право и цифровая экономика. – 2022. – № 3 (17). – С. 28–32.
5. Губин А.М. Трансформация правовых институтов в условиях инновационного развития экономики // Проблемы развития права и правоприменения в условиях социально-экономических преобразований на современном этапе: монография. – М., 2023. – С. 9–17.
6. Дынник Д.И. Совершенствование методологии оценки эффективности деятельности органов государственной власти // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2022. – № 3. – С. 25–31.
7. Жемчугов А.М., Жемчугов М.К. Целеполагание и стратегическое управление развитием организации // Менеджмент сегодня. – 2017. – № 3. – С. 196–213.
8. Курнышева И., Лыков С., Идрисов А. Конкурентоспособность и проблемы структурной модернизации // Экономист. – 2008. – № 9. – С. 39–47.
9. Павлов К.В., Растворцева С.Н. Менеджмент и управление социально-экономической эффективностью: проблемы и задачи // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2008. – Т. 4. – № 4 (25). – С. 28–34.
10. Рогуленко Т.М., Позов Д.А. Оценка эффективности бизнеса // Вестник Университета. – 2015. – № 4. – С. 130–139.

11. Романенко Н.Ю., Степнова О.В. Процессно-ориентированный подход к управлению инновационно-инвестиционными проектами машиностроительной компании // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2012. – Т. 166. – С. 96–101.
12. Романенко Н.Ю. Экономическое сознание как механизм развития предпринимательства // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2021. – Т. 5. № 12 (120). – С. 4–9.
13. Самусенко А.В. Направления повышения эффективности деятельности предприятия // Вектор экономики. – 2019. – № 1 (31). – С. 68.
14. Сошко И.А. Современное предпринимательство: к теории вопроса // Вестник Чувашияского университета. – 2014. – № 4. – С. 90–95.
15. Степнова О.В., Романенко Н.Ю. Использование экономического потенциала как основы реализации стратегии развития муниципального образования // Глобальный научный потенциал. – 2019. – № 10 (103). – С. 162–165.
16. Сулейманов Р.О. Модель управления устойчивым развитием организации // Информационная безопасность регионов. – 2014. – № 2 (15). – С. 72–74.
17. Чернопятов А.М., Ахметов Л.А., Джураев Д.М. Государственный сектор в экономике Российской Федерации // Фундаментальные исследования. – 2018. – № 4. – С. 138–145.
18. Янюшкина А.А. Эффективность деятельности предприятия // Агрофорсайт. – 2018. – № 5 (17). С. 7.

Глава 6.4. Финансово-экономические аспекты таможенных услуг в условиях таможенной территории ЕАЭС

Единая таможенная территория государств-членов ЕАЭС, на которой эффективно действует Таможенный союз и формируется Единое экономическое пространство согласно Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор

о ЕАЭС), служит основой функционирования ЕАЭС [1]. Статьей 25 Договора о ЕАЭС установлены принципы функционирования таможенного союза, который выступает базисом функционирования Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз). Согласно установленным принципам в рамках Таможенного союза Армении, Беларуси, Кыргызстана, Казахстана и России:

- «функционирует внутренний рынок товаров;
- применяются Единый таможенный тариф ЕАЭС и иные единые меры регулирования внешней торговли товарами с третьими сторонами;
- действует единый режим торговли товарами в отношениях с третьими сторонами;
- проводится единое таможенное регулирование;
- осуществляется свободное перемещение товаров между территориями государств-членов ЕАЭС без применения таможенного декларирования и государственного контроля: транспортного, санитарного, ветеринарно-санитарного, карантинного фитосанитарного» [2].

На таможенной территории ЕАЭС принимаются меры по обеспечению функционирования внутреннего рынка согласно положениям Договора о ЕАЭС. Внутренний рынок охватывает экономическое пространство, в котором обеспечивается свободное передвижение товаров, лиц, услуг и капиталов. В рамках функционирования внутреннего рынка во взаимной торговле товарами государства-члены Союза не применяют ввозные и вывозные таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы, имеющие эквивалентное действие), меры нетарифного регулирования, специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры.

Внешнеторговая политика Союза направлена на содействие устойчивому экономическому развитию государств-членов ЕАЭС, диверсификации экономик, инновационному развитию, повышению объемов и улучшению структуры торговли и инвестиций, ускорению интеграционных процессов, а также дальнейшее развитие Союза как эффективной и конкурентоспособной международной организации.

Значимую роль в реализации экономических задач государств-членов Союза выполняют таможенные органы государств-членов ЕАЭС, осуществляющие свою деятельность в условиях единой таможенной территории. На которой на данный момент таможенное дело является единственной сферой экономики, где действует наднациональное евразийское таможенное законодательство. Таможенные органы организуют на таможенной территории ЕАЭС свою деятельность, обеспечивая решение задач, установленных статьей 351 Таможенного кодекса ЕАЭС, первоочередными из которых являются: защита национальной безопасности государств-членов ЕАЭС; жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды; создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС. Таможенные органы в пределах своей компетенции:

- «совершают таможенные операции и проводят таможенный контроль, в том числе в рамках оказания взаимной административной помощи;
- взимают таможенные платежи, а также специальные, антидемпинговые, компенсационные пошлины, контролируют правильность их исчисления и своевременность уплаты, возврат (зачет) и осуществляют принятие мер по их принудительному взысканию;
- обеспечивают соблюдение мер таможенно-тарифного регулирования, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС» [2].

В Республике Беларусь таможенное дело является частью государственного сектора национальной экономики, в котором таможенные органы и другие подведомственные Государственному таможенному комитету Республики Беларусь (ГТК) организации оказывают таможенные услуги и осуществляют таможенные работы на основе единых технологий в целях реализации регулятивных, контрольных, экономических и информационно-аналитических функций. Оказание таможенных услуг и выполнение таможенных работ

формируют отрасль экономики таможенного дела, в которой все входящие в нее организации заняты производством таможенных операций, вступая в экономические отношения в процессе использования ресурсов таможенных органов.

В таможенной сфере можно выделить государственные и частные таможенные услуги. Государственные таможенные услуги предоставляются таможенными органами как органами исполнительной власти в соответствии с положениями таможенного законодательства на таможенной территории ЕАЭС. Коммерческие таможенные услуги оказываются компаниями-субъектами около-таможенной инфраструктуры, к которой относятся таможенные представители, таможенные перевозчики, владельцы складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов и т. д. Коммерческие таможенные услуги направлены на предоставление качественных услуг участникам внешнеэкономической деятельности и получение прибыли от оказания такой коммерческой деятельности на основании заключенных контрактов. Исходя из положений Таможенного кодекса ЕАЭС к основным таможенным услугам относятся:

- услуги по определению мест прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию ЕАЭС и мест их убытия с таможенной территории ЕАЭС;

- услуги по таможенному декларированию, приёму, регистрации, учёту деклараций на товары и транспортные средства;

- услуги по выпуску товаров и транспортных средств в соответствии с заявленной таможенной процедурой, выпуск товаров до подачи таможенной декларации, условный выпуск товаров;

- таможенный контроль, включающий: контроль классификации товаров в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС (ТН ВЭД ЕАЭС), контроль страны происхождения товаров, контроль правильности выбора таможенной процедуры, контроль соблюдения запретов и ограничений, валютный контроль, контроль таможенной стоимости и её корректировку,

проверку правильности взимания таможенных платежей в различных таможенных процедурах;

– услуги по предоставлению отсрочки или рассрочки уплаты таможенных платежей, по возврату (зачету) излишне уплаченных или излишне взысканных сумм таможенных пошлин, налогов и иных денежных средств;

– услуги по выдаче разрешений на переработку товаров и их отзыв, аннулирование и т. д. [2].

Таможенная деятельность в таможенной сфере осуществляется на рынке таможенных услуг в условиях таможенной территории ЕАЭС в соответствии с положениями Таможенного кодекса ЕАЭС [2]. Административные процедуры предоставления таможенных услуг являются важной частью методологии таможенного администрирования. В условиях таможенной территории ЕАЭС рынок таможенных услуг и работ формируется с участием государственных и коммерческих структур. Государственные таможенные услуги направлены на обеспечение экономической безопасности государства, содействие международной торговле, контроль за соблюдением таможенного законодательства, снижение транзакционных издержек [3]. При этом установленные законодательством оказываемые таможенными органами определенные услуги облагаются таможенными сборами. В соответствии со статьей 47 Таможенного кодекса ЕАЭС [2] таможенными сборами являются обязательные платежи, взимаемые за совершение таможенными органами таможенных операций, связанных с выпуском товаров, таможенным сопровождением транспортных средств, а также за совершение иных действий. Виды и ставки таможенных сборов устанавливаются законодательством государств-членов Союза. Размеры таможенных сборов не могут превышать примерной стоимости затрат таможенных органов на совершение действий, в связи с которыми установлены таможенные сборы.

В Республике Беларусь установлены следующие таможенные сборы, подлежащие уплате в республиканский бюджет:

- таможенные сборы за совершение таможенных операций, в том числе в отношении товаров для личного пользования;
- таможенные сборы за таможенное сопровождение, осуществляемое должностными лицами таможенных органов;
- таможенный сбор за выдачу квалификационного аттестата специалиста по таможенному декларированию;
- таможенные сборы за принятие таможенными органами предварительного решения о классификации товаров в соответствии с единой ТН ВЭД ЕАЭС, предварительного решения о происхождении товара, ввозимого на таможенную территорию ЕАЭС [4].

В Российской Федерации к таможенным сборам относятся: таможенные сборы за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров [5]. Ставки таможенных сборов в рублях установлены дифференцированно в зависимости от общей стоимости таможенных операций; таможенные сборы за таможенное сопровождение; таможенные сборы за хранение [6–7].

В Республике Казахстан установлены: таможенный сбор за таможенное декларирование товаров в размере 20 000 тенге за декларацию на товары, таможенный сбор за принятие предварительного решения в размере 32 000 тенге, таможенный сбор за таможенное сопровождение [8–9]. В Республике Кыргызстан сборы за совершение таможенными органами таможенных операций, связанных с выпуском товаров, взимаются в размере 0,25 % от таможенной стоимости и (или) в расчетных показателях; за таможенное сопровождение каждого транспортного средства, перевозящего товары, а также транспортного средства, являющегося товаром, взимаются сборы за таможенное сопровождение в размере 1/10 расчетного показателя за каждый километр расстояния, сборы за принятие предварительных решений взимаются в размере 10 расчетных показателей за каждое принятое предварительное решение [10].

В Республике Армения взимаются таможенные сборы за таможенное оформление товаров в размере 3500 драмов и за досмотр и учет товаров в размере 1000 драмов за каждый груз весом менее 1 тонны и 300 драмов за каждую дополнительную тонну груза. Когда таможенное оформление или досмотр товаров проводятся в местах, не установленных таможенными органами, или в нерабочие дни, таможенные сборы уплачиваются в двойном размере. Импортёры также уплачивают 1000 драмов за каждый документ, предоставляемый таможенными органами. Кроме того, импортёры могут выплачивать другие таможенные сборы в зависимости от услуг, предоставляемых таможней, например, за сопровождение транзитных грузов и предоставление складских услуг [11].

Развитие рынка таможенных услуг стимулирует спрос на таможенные услуги по причине высоких профессиональных требований к квалификации специалистов в сфере таможенного дела. В связи с чем, участники внешнеэкономической деятельности заинтересованы в передаче вопросов таможенного оформления специализированным организациям. Это позволяет бизнесу минимизировать издержки, связанные с движением товаров от производителя к потребителю через таможенную границу ЕАЭС, а также дает возможность управлять финансовыми, административными, судебными и репутационными рисками.

В условиях таможенной территории ЕАЭС получает дальнейшее развитие рынок таможенных услуг с участием государственных и коммерческих структур. Таможенные органы являются неотъемлемым участником рынка таможенных услуг, предоставляя государственные таможенные услуги, которые нацелены на снижение административных барьеров, упрощение таможенных процедур и сокращение времени прохождения границы. На сегодняшний день ключевыми критериями оценки государственных услуг, которые оказывают таможенные органы, являются объем поступлений в республиканский бюджет и время выпуска таможенных деклараций при импорте и экспорте товаров. Согласно данным ГТК в республиканский бюджет в 2021 году поступило 10,57 млрд рублей

платежей, контролируемых ГТК, что на 19 % больше, чем в 2020 году. Рост доходов от правоохранительной деятельности в бюджет на 61 % выше, чем в 2020 году, поступления составили 41,2 млн рублей. Время оформления около 90 % партий экспортных товаров не превышает 5-ти минут, транзитных товаров – 10-ти минут. В Российской Федерации внедрен процесс автоматической регистрации деклараций на товары, т. е. реализована цифровизация и автоматизация большинства таможенных процессов. По данным Федеральной таможенной службы Российской Федерации в 2021 году среднее время регистрации выпуска в автоматическом режиме не превышает 5 минут [12]. Западные экономические санкции, вызвавшие необходимость принятия ответных мер в таможенном контроле посредством перегрузки, перецепки грузов возле границы, а также закрытие украинского направления перемещения грузопотоков оказали воздействие на рынок таможенных услуг. Вместе с тем, как отметил Председатель ГТК В.Н. Орловский: «Всего в 2022 году собрано 9,1 млрд. рублей платежей...Перечисленная сумма на 13,7 процента меньше, чем в 2021 году. Однако плановое задание выполнено на 101, 29 процента» [13].

Важно отметить, что в настоящее время таможенные услуги, предоставляемые на таможенной территории ЕАЭС, переходят в общие процессы ЕАЭС, регламентируемые наднациональным законодательством. Согласно Таможенному кодексу ЕАЭС деятельность в сфере таможенного дела связана с оказанием услуг в качестве таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, владельцев свободных складов и владельцев магазинов беспошлинной торговли, контролируемая таможенными органами и регулируемая законодательством Союза. Статьей 397 Таможенного кодекса ЕАЭС установлено, что деятельность в сфере таможенного дела вправе осуществлять юридические лица, созданные в соответствии с законодательством государств-членов Союза и включенные таможенным органом в соответствующий реестр лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела [2].

Помимо государственных таможенных услуг, оказываемых таможенными органами и обеспечивающих наполняемость доходов белорусского республиканского бюджета до 40 % за счет уплаты таможенных платежей при совершении внешнеторговых операций широкий спектр таможенных услуг предоставляют организации, зарегистрированные ГТК в реестрах лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела.

Исходя из видов предоставляемых таможенных услуг по данным реестров таможенных органов, общее суммарное количество зарегистрированных юридических лиц в таможенных реестрах составляет 796 организаций. Таможенная деятельность организаций, зарегистрированных в таможенных реестрах [14], исходя из видов оказываемых таможенных услуг, позволяет создавать для участников внешнеэкономической деятельности благоприятные условия для проведения внешнеторговых и хозяйственных операций.

Так, согласно Реестру таможенных представителей, электронное таможенное декларирование с использованием деклараций на товары при перемещении экспортно-импортных товаров грузов в рамках внешнеторговой сделки осуществляют 77 организаций, в числе их: ООО «ТранзитГарант-ЭМ», ООО «Мозырский нефтеперерабатывающий завод плюс», Республиканское унитарное предприятие «Белтаможсервис» и др.

Реестр владельцев складов временного хранения товаров включает 71 организацию, среди них: ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», ОАО «Гродно Азот», ЗАО «Холдинговая компания «Пинскдрев» и др. В Реестр владельцев таможенных складов, входят 77 организаций, в числе которых: ООО «Табак-инвест», ЗАО «Несвижский», ОАО «Брестский завод бытовой химии» и др.

Реестр владельцев свободных складов, насчитывает 2 организации: ООО «ВЛАТЕ Логистик» и РУП «Белтаможсервис». На территории свободного склада может осуществляться предпринимательская и иная деятельность в соответствии с национальным законодательством. При заявлении таможенной процедуры свободной

таможенной зоны на территории свободных складов могут осуществляться не только операции по хранению и погрузке/разгрузке товаров, но и по переработке, обработке, изготовлению товаров, включая сборку, разборку, монтаж, подгонку, а также ремонту или техническому обслуживанию товаров и т. д. В соответствии с такой таможенной процедурой товары размещаются и используются на свободном складе без уплаты таможенных пошлин и налогов.

В Реестре владельцев магазинов беспошлинной торговли содержится 89 организаций, в их числе: ООО «МаркетЛига», ООО «Беламаркет ХЕЛЕНА ВАЛЕРИ», Торговое республиканское унитарное предприятие «Дипмаркет» и др. Таможенная процедура беспошлинной торговли заявляется в отношении иностранных товаров и товаров ЕАЭС, в соответствии с которой такие товары находятся и реализуются в розницу в магазинах беспошлинной торговли без уплаты в отношении иностранных товаров таможенных платежей.

Реестр таможенных перевозчиков включает 136 организаций, в числе которых: ЗАО «Автокомбинат №3», Транспортное унитарное предприятие «Ванберг», ОАО «ГомельАТЭП» и др. осуществляют перевозку (транспортировку) по таможенной территории ЕАЭС товаров, находящихся под таможенным контролем.

Реестр уполномоченных экономических операторов ЕАЭС содержит 321 организацию (по данным на 9 июня 2021 года), в числе их: ООО «Агропродукт», ОАО «Речицадрев», ОАО «БЕЛФА» г. Жлобин и др. Уполномоченный экономический оператор (добросовестный участник внешнеэкономической деятельности) вправе пользоваться специальными упрощениями на таможенной территории Союза при выпуске товаров, обеспечении гарантии уплаты таможенных платежей и их уплате, таможенном контроле и т. д., что, безусловно, выступает стимулирующим фактором для деятельности в таможенной сфере.

Следует также отметить, что таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности на 10 октября 2023 года включает 175 единиц товаров, контролируемых таможенными органами Республики Беларусь [15].

Одной из значимых коммерческих структур, осуществляющих оказание услуг и выполнение работ в области таможенного дела, является РУП «Белтаможсервис» [16]. Производственная деятельность его включена в таможенные реестры: владельцев складов временного хранения; владельцев таможенных складов; таможенных представителей; уполномоченных экономических операторов; таможенных перевозчиков и др. В состав предприятия входят шесть региональных филиалов, филиалы «Белтаможконвой» и «Белтаможиздат».

РУП «Белтаможсервис», являясь крупнейшим лидером на рынке логистических услуг, выстраивает свою деятельность путем создания ведомственной логистической системы с применением новейших ИТ-технологий, статуса ЗРЛ-провайдера, развитой инфраструктуры во всех регионах Беларуси. Специалисты РУП «Белтаможсервис» расположены во всех автодорожных пограничных пунктах пропуска более чем в 30 населенных пунктах Беларуси. Таможенные терминалы находятся во многих белорусских городах: Бресте, Гомеле, Могилеве, Орше, Витебске, Верхнедвинске, Браславе, Вороново, Минске, Бобруйске, Молодечно, Поставах. РУП «Белтаможсервис» осуществляет деятельность в сфере оказания полного комплекса логистических услуг, включая складскую обработку, таможенное оформление, поручительство, экспедирование, международные перевозки грузов любым видом транспорта, разработку и реализацию специального программного обеспечения. Оказываемые услуги предприятия в качестве таможенного представителя включают:

- предварительное декларирование товаров и информирование таможенных органов республики и государств-членов ЕАЭС;
- предварительное информирование таможенных органов государств Европейского союза, в т. ч. с предоставлением финансовых гарантий на перевозку товаров и транспортных средств по территории этих государств;
- декларирование товаров с целью помещения их под таможенную процедуру на территории Республики Беларусь.

При этом предприятием оказываются финансовые услуги по приему платежей, валютно-обменным операциям и др. РУП «Белтаможсервис» является также страховым агентом посреднических услуг, оказывая страховые услуги, в т. ч. в отношении транспортных средств.

В рамках мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. №12 [17], необходимо углублять развитие рынка таможенных услуг в условиях таможенной территории ЕАЭС. Этому способствует углубление двухсторонней союзной интеграции Беларуси и России в рамках 28 союзных программ интеграции Беларуси и России, утвержденных Декретом Высшего Государственного Совета №6 от 4 ноября 2021 г. «Об Основных направлениях реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2021–2023 годы» (далее – Декрет) [18]. Гармонизация налогового и таможенного законодательства и сотрудничество в таможенной сфере выступают одним из основных направлений углубления союзной интеграции Беларуси и России в рамках 28 программ. С 16 октября 2022 года вступил в силу Договор между Российской Федерацией и Республикой Беларусь «О гармонизации таможенного законодательства Республики Беларусь и Российской Федерации и сотрудничестве в таможенной сфере», подписанный 4 марта 2022 г. (далее – Договор) [19]. Положения Договора направлены на реализацию мероприятий, предусмотренных основными направлениями реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2021–2023 годы, союзной программой по гармонизации налогового и таможенного законодательства Беларуси и России и сотрудничеству в таможенной сфере, утвержденных Декретом.

Основными целями Договора являются гармонизация таможенного законодательства Сторон и углубление сотрудничества в сфере таможенного взаимодействия. Он предусматривает сотрудничество таможенных служб Беларуси и России по таким направлениям, как информационное взаимодействие и обмен сведениями,

функционирование Межгосударственного центра, совместный таможенный контроль, категорирование лиц, совершающих таможенные операции, взаимодействие мобильных групп таможенных органов сторон, регулирование института уполномоченного экономического оператора.

Для координации работы по управлению рисками, а также реализации аналитических функций и мониторинга совершения таможенных операций статьей 6 Договора установлено создание Межгосударственного центра в структуре Таможенного комитета Союзного государства для координации работы по управлению рисками. Местом нахождения центра определен г. Минск, финансирование осуществляется за счет средств бюджета Союзного государства. Согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, система рисков относится к национальным компетенциям. Создание единого стандарта таможенного контроля в Союзном государстве и заблаговременное предупреждение появления «серых схем» находятся в центре внимания совместной таможенной деятельности в рамках системы управления рисками.

Как отмечает заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России В.В. Ивин: «Каждая страна ведет свою экономику и свои финансы. Центр создан для того, чтобы повысить эффективность систем управления рисками Беларуси и России: чем лучше работает система рисков, тем эффективнее таможенный контроль...» [20].

Таким образом, создание Межгосударственного центра для координации работы по управлению рисками, а также для реализации аналитических функций и мониторинга совершения таможенных операций в рамках реализации Союзной программы по гармонизации налогового и таможенного законодательства Республики Беларусь и Российской Федерации и сотрудничеству в таможенной сфере в структуре Таможенного комитета Союзного государства России и Беларуси будет способствовать усилению цифровизации таможенных услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Договор о Евразийском экономическом союзе 01.10.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.04.2022) [Электронный ресурс] : [подписан в г.Астане 29.05.2014] // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.
2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. – Москва: Проспект, 2018. – 512 с.
3. Тарарышкина, Л.И. Формирование рынка таможенных работ и услуг / Л.И. Тарарышкина // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы XI Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 17 мая 2018 г. / редкол.: В. Н. Шимов (отв. ред.) и др.; М-во образования Респ. Беларусь, УО «Белорусский гос. экон. ун-т». – Минск : БГЭУ, 2018. – С. 472–474.
4. О таможенных сборах [Электронный ресурс]: Указ Президента Республики Беларусь от 13 июля 2006 г. №443 (ред. от 28 февраля 2022 г.) // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.
5. О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 03.08.2018 №289-ФЗ (ред. от 14.07.2022) (с изм. и доп., вступ. В силу с 13.10.2022). – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/842e5e85c8068fba3bbd73ee937835a34557e0d1/. – Дата доступа: 14.10.2023.
6. О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за таможенное сопровождение и хранение [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 11 сентября 2018 г. №1082. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_306628/#dst10000 – Дата доступа: 14.10.2023.

7. О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 26.03.2020 № 342 (ред. от 26.04.2022). – Режим доступа:
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348846/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/#dst100005. – Дата доступа: 14.10.2023.
8. О таможенном регулировании в Республике Казахстан [Электронный ресурс]: Кодекс Республики Казахстан от 26 декабря 2017 года № 123-VI ЗРК. (с изменениями и дополнениями по состоянию на 14.07.2022 г.). – Режим доступа:
https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39082703&pos=4;-88#pos=4;-88. – Дата доступа: 14.10.2023.
9. Об утверждении ставок таможенных сборов, взимаемых органами государственных доходов [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 апреля 2018 года № 171 (с изменениями от 16.11.2018 г.). – Режим доступа: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=33156003 . – Дата доступа: 14.10.2023.
10. О таможенном регулировании [Электронный ресурс] : Закон Кыргызской Республики от 24 апреля 2019 года № 52. – Режим доступа: https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=80265. – Дата доступа: 14.10.2023.
11. О таможенном регулировании [Электронный ресурс] : Закон Республики Армения от 30 декабря 2014 года №ЗР-241 (ред. от 27.06.2022 г.). – Режим доступа:
https://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=80265. – Дата доступа: 14.10.2023.
12. ГТК в 2021 году пополнил республиканский бюджет более чем на 10 млрд рублей [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://www.sb.by/articles/gtk-v-2021-godu-popolnil-respublikanskiy-byudzhet-na-bolee-chem-10-mlrd-rublej.html>. – Дата доступа: 14.10.2023.

13. Таможня обеспечила в 2022 году поступление в бюджет 9,1 миллиарда рублей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/tamozhnya-obespechila-v-2022-m-godu-postuplenie-v-byudzhets-9-1-milliarda-rublej.html>. – Дата доступа: 14.10.2023.
14. Реестр лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.customs.gov.by/participants-ved/biznesmenam/reestr-lits-osushchestvlyayushchikh-deyatelnost-v-sfere-tamozhennogo-dela/?sphrase_id=3609. – Дата доступа: 14.10.2023.
15. Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tws.by/tws/ipregistry>. – Дата доступа: 14.10.2023.
16. Совершенный лидер в своем деле [Электронный ресурс]: Белтаможсервис. – Режим доступа: <https://declarant.by/ru/>. – Дата доступа: 14.10.2023.
17. О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года [Электронный ресурс]: Решение Высшего Евразийского экономического совета, 11 декабря 2020 №12// КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.
18. Об Основных направлениях реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2021–2023 годы [Электронный ресурс]: Декрет Высшего Государственного Совета Союзного государства, 4 ноября 2021 г. № 6, Минск – Москва// КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2023.
19. Союзное государство. Информационно-аналит портал Союзного государства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://soyuz.by/novosti-soyuznogo-gosudarstva/deputaty-ratificirovali-dogovor-belarusi-i-rossii-o-sotrudnichestve-v-tamozhennoy-sfere>. – Дата доступа: 14.10.2023.

20. Как работает межгосударственный таможенный центр Союзного государства? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sputnik.by/20221227/kak-rabotaet-mezhgosudarstvennyu-tamozhennyu-tsentri-soyuznogo-gosudarstva-1070602588>. – Дата доступа: 14.10.2023.

Глава 6.5. Методические аспекты проведения внутреннего финансового контроля оборотных средств организации

Оборотный капитал является ключевой составляющей, при помощи которой формируется основная часть всего имущества, предназначенного для осуществления эффективной, бесперебойной деятельности организаций.

Производственно-хозяйственная деятельность любой организации осуществляется за счет использования трудовых, финансовых ресурсов, основных средств, материальных ресурсов. Материальные ресурсы (запасы сырья, материалов, незавершенного производства) занимают наибольший удельный вес в структуре оборотных средств промышленных организаций. Материальные запасы – одно из важнейших составляющих производственно цикла любой организации. Основное назначение оборотных средств – обеспечить непрерывность, бесперебойность процесса производства и реализации продукции.

Проблемы формирования и эффективного использования оборотного капитала экономических субъектов привлекают все большее внимание экономистов. Особую актуальность имеет данный аспект для промышленных организаций, поскольку именно на них оборотный капитал проходит все стадии производственно-коммерческого цикла и отличается длительностью периода обращения. Управление оборотным капиталом – одно из основных направлений финансового менеджмента. Финансовые результаты деятельности организации во многом определяются спецификой формирования и использования оборотного капитала.

В современных условиях хозяйствования для большинства как белорусских, так и российских организаций остро стоят задачи обоснования нормирования оборотного капитала и повышения эффективности его использования.

Устойчивое функционирование организаций невозможно без обеспечения эффективного использования всех видов ресурсов – материальных, трудовых, финансовых, и на этой основе снижение затрат на производство и реализацию продукции (работ, услуг) и повышение конкурентоспособности выпускаемой продукции. Целевым приоритетом в решении данных вопросов следует выделить улучшение финансового состояния организации, погашение отсроченной кредиторской задолженности, ликвидацию просроченной дебиторской задолженности, пополнение собственных оборотных средств за счет прибыли.

Формирование и использование оборотного капитала организации тесно взаимосвязано с ее платежеспособностью, финансовой устойчивостью. Использование в течение одного производственного цикла сырья, материалов, топлива, комплектующих изделий требует их постоянного приобретения, пополнения для обеспечения непрерывности деятельности организации за счет притока денежных средств на расчетный и другие счета в банке. При этом находящиеся в составе оборотных активов денежные средства, поступающие в оплату реализованной продукции, погашение дебиторской задолженности обеспечивают приобретение сырья, материалов, топлива, энергии, комплектующих изделий, а также дают возможность возместить затраты на производство, погасить кредиторскую задолженность и получить прибыль.

Оборотный капитал организаций является ключевой составляющей, при помощи которой формируется основная часть всего имущества, предназначенного для осуществления эффективной, бесперебойной деятельности организаций [1, с. 61].

В связи с этим, следует уделять огромное внимание анализу эффективности использования оборотных средств на каждой стадии

их оборота, поиску резервов снижения стоимости заемных источников их финансирования, что в дальнейшем позволит предприятию получить больший размер прибыли, избежать убытков от отдельных видов деятельности, повысить финансовую устойчивость и платежеспособность [1, с.61].

В нынешних условиях хозяйствования многие организации оказались в сложном финансовом положении из-за влияния различных внешних и внутренних факторов. Эффективное функционирование субъектов хозяйствования затрудняется инфляционными процессами, ростом цен на материальные ресурсы, недостатком финансовых ресурсов. Излишнее наличие одних видов оборотных активов приводит к недостатку других, что вызывает необходимость привлечения краткосрочных кредитов.

Научные основы управления оборотным капиталом организации были сформированы еще в период в планового хозяйства и в настоящее время теоретические аспекты сущности и содержания управления оборотным капиталом не приведены в соответствие с рыночными отношениями в условиях конкурентной борьбы. В организациях зачастую имеет место непонимание сущности взаимодействия элементов оборотных активов.

Вследствие плохого финансового состояния субъектов хозяйствования они не имеют достаточной возможности финансировать активы за счет собственных средств. Все больше организации прибегают к необходимости получения краткосрочных кредитов для финансирования текущих потребностей. При этом если проанализировать финансовые показатели, то большинство таких организаций имеет положительный финансовый результат, а также положительную динамику роста выручки от реализации продукции (работ, услуг). Одновременно с этим в балансе числятся большие суммы как дебиторской, так и кредиторской задолженности. И если проанализировать отчетность, составленную на основе национального стандарта бухгалтерского учета и отчетности, то не видна реальная картина финансового состояния, платежеспособности, причин огромной закредитованности организаций. В действующей практике

зачастую имеет место отсутствие регламентированного подхода к управлению оборотом элементов краткосрочных активов во взаимосвязке с ценой источников финансирования и определением упущенной выгоды в связи с нерациональным инвестированием этих активов.

Это связано с тем, что отчетность, составленная на основе национального стандарта бухгалтерского учета и отчетности, больше предназначена для расчета налоговых обязательств и не предоставляет максимально полную информацию о деятельности компании и ее финансовом положении в настоящий момент. Данную проблему может решить отчетность, составленная на основе международных стандартов финансовой отчетности. Такая отчетность предусматривает обязательные аспекты, к примеру, тестирование активов на обесценение, создание резервов по кредитным убыткам, что дает возможность объективно отразить реальное положение дел в бизнесе. Данная отчетность раскрывает объективную, достоверную информацию о финансовом положении организации, что особенно важно при принятии управленческих решений именно в условиях нестабильной рыночной ситуации на рынке.

Отчетность, составленная на основе международных стандартов финансовой отчетности, дает возможность определить, почему при достаточном уровне оборотного капитала в организации она не имеет возможности вовремя рассчитаться с кредиторами и вынуждена постоянно прибегать к банковским кредитам, а иногда даже не имеет возможности вовремя рассчитаться по взятым ранее кредитным ресурсам.

В настоящее время, как никогда ранее, каждая организация и в Республике Беларусь, и в России, осуществляя производственно-хозяйственную деятельность, подвержена различным угрозам – и внутренним, и внешним. Все они оказывают огромное влияние на финансовые результаты организации и ее финансовое состояние.

Как показало исследование, в настоящее время на многих белорусских и российских предприятиях произошло разрушение коммерческих, финансовых связей, связанных с приобретением сырья

и материалов и сбытом готовой продукции. В частности, белорусским организациям приходится переориентироваться с западноевропейского рынка на российский рынок и рынок Китая [1, с.60]. Для минимизации рисков, с которыми сталкиваются современные организации, им следует расширить сферу внутреннего финансового контроля и повысить его эффективность.

Основываясь на данных надежно функционирующего внутреннего финансового контроля, менеджмент организации может обнаружить нарушения в процессе совершения хозяйственных операций, предотвратить их развитие и негативное влияние на конечные показатели хозяйствования.

Управление оборотными средствами в организации содержит целый комплекс мероприятий: определение плановой потребности в них в целом по организации и по отдельным элементам оборотных активов (процесс нормирования оборотных средств), рациональное размещение по сферам производства и обращения, выбор способов и источников финансирования, контроль за фактическим состоянием и эффективностью использования. Для этого необходима слаженная работа коммерческой службы, производственно-диспетчерской и отдела (управления сбыта). Все это осуществляется под руководством и контролем финансовой службы.

Финансовый менеджмент в области оборотного капитала в организации включает два важнейших вопроса: какова величина краткосрочных активов, наиболее приемлемая в данных условиях хозяйствования, и за счет каких источников следует ее финансировать.

Важность выработки и проведения эффективной политики управления оборотными средствами организации связана с необходимостью перманентного совершенствования и внедрения передовых теоретических подходов при принятии решений, связанных с постоянной необходимостью повышения эффективности использования оборотного капитала.

На практике постоянно отмечается отсутствие регламентированного подхода к управлению оборотом элементов краткосрочных

активов во взаимосвязке с ценой источников финансирования и определением упущенной выгоды в связи с нерациональным инвестированием этих активов.

Важнейшую роль в управлении краткосрочными активами занимают собственные оборотные средства. Именно они обеспечивают финансовую самостоятельность и независимость, финансовую устойчивость организации. В настоящее время источники финансирования оборотных средств очень ограничены как на белорусских, так и на российских предприятиях. Но именно они в сложившихся сложных финансовых условиях позволяют обеспечить эффективное развитие организаций.

Пополнение оборотных средств, авансируемых на возобновление производственного цикла, осуществляется в основном за счет финансовых результатов (прибыли) субъекта хозяйствования. Организации направляют прибыль на пополнение и финансирование прироста норматива оборотных средств.

Главная задача функционирования системы внутреннего контроля – эффективная деятельности организации, рациональное использование всех имеющихся в распоряжении хозяйствующего субъекта ресурсов (основных производственных фондов, оборотного капитала, трудовых ресурсов) с целью минимизации рисков, ликвидации потерь, убытков, ущерба.

Обычно в организациях управление оборотным капиталом сводится к обеспечению потребности в оборотных средствах, анализу источников финансирования и эффективности их использования.

В настоящее время в организациях не действует комплексная система внутреннего контроля за формированием и использованием оборотного капитала, начиная с расчета потребности в материальных ресурсах и заканчивая поступлением выручки от покупателей за реализованную продукцию (товары, работы, услуги).

Для действенного контроля оборотных средств внутреннему аудитору следует изучить их состав, структуру. Можно выделить следующие отправные пункты в сфере контроля оборотного капитала.

1. Поступление сырья, материалов, топлива, покупных полуфабрикатов на основе договоров на поставку материальных ресурсов, которые заключены после того, как организация составила план производства продукции на год, определила годовую потребность в материальных ресурсах и рассчитала норматив оборотных средств по сырью и материалам (оптимальный запас).

2. Оплата за поставляемые сырье, материалы, покупные полуфабрикаты. Следует проконтролировать и проанализировать способы оплаты, возникновение задолженности, в том числе по конкретным кредиторам.

3. Процесс производства продукции. Следует подвергнуть контролю отпуск материальных ресурсов с материальных складов в производство, запасы незавершенного производства, их величину, порядок расчета норматива незавершенного производства и анализ их фактической величины, порядок проведения инвентаризации незавершенного производства, расчет себестоимости незавершенного производства.

4. Проверка себестоимости выпущенной из производства продукции, ее отгрузки и реализации покупателям. Себестоимость выпущенной из производства продукции следует проверить на основе затрат на производство с учетом переходных остатков незавершенного производства на начало и конец месяца. Следует проверить правильность учета и списания себестоимости реализованной продукции, управленческих расходов и расходов на реализацию.

5. Контроль расчетов с покупателями за отгруженную продукцию. Выявление правонарушений на раннем этапе позволяет сделать деятельность эффективной.

Учет расчетов с покупателями и заказчиками играет важную роль в любой организации, так как от качества данных расчетов зависит эффективность ее функционирования и финансовое состояние.

Данный участок бухгалтерского учета является одним из наиболее трудных и затратных в учетной работе. Это связано с тем, что данный вид операций часто повторяется, имеет разнообразные формы расчетов и большой состав контрагентов.

Для совершенствования учета расчетов с покупателями и заказчиками можно ввести в организации обязательную внутреннюю проверку документов, что позволит увеличить качество и достоверность составляемых документов для клиентов, а также сократить время для устранения недостатков в них.

6. Проверка наличия, сохранности денежных средств и денежных документов. Проверка денежных средств включает кассовые и банковские операции в национальной и иностранной валютах, а также операции с криптовалютой.

Следует отметить, что все эти контрольные мероприятия должны осуществляться не разрозненно, а должны составлять комплексную систему внутреннего финансового контроля.

В реализацию мероприятий комплексного внутреннего контроля должны быть вовлечены работники финансового отдела, коммерческой службы, производственно-диспетчерского отдела, службы сбыта, контрольно-ревизионного отдела. Только слаженная, согласованная работа всех подразделений организации приведет к тому, что будет иметь место эффективное управление оборотным капиталом, не будет сбоев в выпуске и отгрузке выпускаемой продукции, регулярно будет поступать на счета предприятия выручка за реализованную продукцию, организация не будет испытывать проблем с ликвидностью и оплатой счетов поставщиков.

Контроль и анализ эффективности использования оборотного капитала направлены на обеспечение текущей деятельности, позволяют максимизировать прибыль на вложенный капитал при обеспечении устойчивой платежеспособности организации. Это достаточно трудоемкий процесс, требующий координации всех служб организации во главе с финансовой.

Таким образом, обеспечение непрерывности, ритмичности процесса производства продукции, избежание срывов в снабженческо-сбытовой деятельности, ключевым моментом которой является оборотный капитал, достигается только путем роста эффективности применяемой в организации системы контроля как функции управления оборотными средствами. Это определяет необходимость разработки и внедрения оптимальной комплексной системы внутреннего контроля формирования и использования оборотного капитала.

Обычно в организациях управление оборотным капиталом сводится к обеспечению потребности в оборотных средствах, анализу источников финансирования и эффективности их использования.

В настоящее время в организациях не действует комплексная система внутреннего контроля за формированием и использованием оборотного капитала, начиная с расчета потребности в материальных ресурсах и заканчивая поступлением выручки от покупателей за реализованную продукцию (товары, работы, услуги).

Система внутреннего контроля – это совокупность процедур, действий, которые осуществляются субъектом хозяйствования для достижения конкретных целей, а также предотвращения или минимизации нежелательных событий (рисков).

Внутрихозяйственный контроль должен строиться в организации так, чтобы процесс осуществлялся руководителями и работниками на всех уровнях управления экономического субъекта и направлялся на обеспечение гарантий достижения намеченных целей.

Внутренний финансовый контроль должен выполняться всеми органами управления и работниками организации, а не отдельно взятой контрольно-ревизионной службой.

Внутренний контроль, как и бухгалтерский учет, должен осуществляться постоянно, непрерывно с момента создания организации и до момента ее ликвидации. Он должен осуществляться как интегрированный процесс, в котором все компоненты могут и должны воздействовать друг на друга.

Построение эффективного финансового контроля, ориентированного на достижение намеченных целей организации является весьма актуальной задачей многих белорусских предприятий на сегодняшний день.

Ключевое место в системе внутреннего финансового контроля в организации должен занимать комплексный финансовый контроль формирования и эффективного использования оборотного капитала. Комплексный финансовый контроль – это процесс, направленный на обеспечение уверенности в достижении целей, связанных с производственно-хозяйственной и финансовой деятельностью организации. Он включает в себя текущие задачи и цели и средства и не является самоцелью.

Следует определить эффективность контрольных процедур, которая должна заключаться в подтверждении полноты и правильности описания контрольных процедур, проверке на предмет того, позволяет ли контроль снизить риск до приемлемого уровня и в оценке полноты покрытия внутренним контролером рисков.

Осуществляемый в организации внутренний контроль позволяет собрать данные, необходимые для принятия эффективных управленческих решений касательно оборотных средств. Что, в свою очередь, будет направлено на повышение финансовой стабильности и рост финансовых результатов экономического субъекта.

В отечественной практике собственный оборотный капитал выступает критерием платежеспособности и, следовательно, финансовой устойчивости. Необходим постоянный контроль за состоянием собственных оборотных средств организаций.

Руководители организации должны нести ответственность за результаты контрольных мероприятий, выявление и управление рисками, обеспечение и повышение эффективности системы внутреннего контроля осуществляемой производственно-хозяйственной и финансовой деятельности путем их рациональной организации и контроля исполнения подчиненными работниками.

Систему внутреннего финансового контроля формирования и использования оборотного капитала организации следует строить в неразрывной связи с финансовым планированием и анализом.

Финансовый контроль и система финансового планирования в организации хоть и являются двумя различными функциями управления, тесно взаимосвязаны и взаимообусловлены. Контроль не может осуществляться без предварительного плана, а отсутствие анализа и контроля выполнения плана обесценивает процесс финансового планирования в организации.

По результатам осуществляемого финансового контроля оборотного капитала и других аспектов деятельности организации должна совершенствоваться система финансового планирования субъекта хозяйствования.

В современных условиях хозяйствования, когда риск сопутствует всем производственно-хозяйственным и финансовым операциям, сделкам, выживают и эффективно функционируют не только те, кто считает свои доходы и затраты, но и в первую очередь умело маневрируют всеми располагаемыми ресурсами, в том числе оборотными средствами, предвидят финансовые последствия принимаемых решений. Следует отметить, что все эти контрольные мероприятия должны осуществляться не разрозненно, а должны составлять комплексную систему внутреннего финансового контроля. Важно организовать действенную систему внутреннего финансового контроля, которая даст возможность руководству организации делегировать свои полномочия по управлению ресурсами подчиненным работникам, которые могут более детально ориентироваться в обстановке на местах. Внутренний финансовый контроль в данных условиях сводится к отслеживанию хозяйственно – технологических связей потоков ресурсов от организации к подразделению и наоборот, оценке финансовых ресурсов и продукции от подразделения к организации. В реализацию мероприятий комплексного внутреннего контроля должны быть вовлечены работники финансового отдела, коммерческой службы, производственно-диспетчерского отдела, службы сбыта, контрольно-ревизионного отдела.

Только слаженная, согласованная работа всех подразделений организации приведет к тому, что будет иметь место эффективное управление оборотным капиталом, не будет сбоев в выпуске и отгрузке выпускаемой продукции, регулярно будет поступать на счета предприятия выручка за реализованную продукцию, организация не будет испытывать проблем с ликвидностью и оплатой счетов поставщиков [2, с. 858].

Для эффективного управления ресурсами, в которых ключевое место занимает оборотный капитал организации, следует использовать прогрессивные формы и методы управления финансовыми ресурсами, моделировать различные варианты хозяйственных решений и методы, способы их реализации на основе предполагаемых эффектов. При этом грамотно выстроенная система внутреннего финансового контроля оборотного капитала позволит изыскать и мобилизовать источники финансирования непрерывного производства и рационального расходования денежных средств, что позволит достичь намеченные цели.

В настоящее время вопросы внутреннего контроля и аудита в системе экономической безопасности организации являются одними из самых актуальных, так как от их решения напрямую зависит обеспечение условий экономического роста всех субъектов правоотношений. Релевантное функционирование предприятий и организаций требует все большего искусства управления и контроля. Непосредственным и значимым элементом контроля и важным составляющим любого оперативного, тактического и стратегического управленческого решения является внутренний аудит. Контроль всех видов документации имеет огромное значение для обеспечения эффективной защиты данных и стабильного развития компании. Для проверки бухгалтерской, финансово-хозяйственной и прочей документации руководством компании, как правило, совместно со службой безопасности проводятся аудиторские проверки в довесок к обязательным проверкам внешними аудиторами. Наиболее значимыми составляющими учетно-аналитической системы предприятия

при обеспечении его безопасности являются оперативный и бухгалтерский учет, а также финансово-экономический анализ.

Методология внутреннего аудита в системе экономической безопасности представляет собой способы исследования, содержания фактов хозяйственной деятельности предприятия:

- позволяющие оценить степень достоверности показателей бухгалтерского учета и бухгалтерской (финансовой) отчетности,
- подготовить проекты управленческих решений по использованию ресурсов,
- повысить эффективность функционирования систем хозяйственного механизма предприятия.

Цель системы обеспечения экономической безопасности организации - формирование комплексного подхода, основой которого служит обоснование конкурентной среды и рыночного статуса организации, что необходимо в процессе принятия управленческих решений в условиях конкуренции. В число задач такой системы входит оценка всех факторов и угроз, влияющих на деятельность и конкурентоспособность.

Оборотные активы являются ключевым показателем деятельности компании, и эффективное управление ими – это залог увеличения прибыли. Разработка и внедрение системы внутреннего контроля оборотных активов позволит финансовому отделу оперативно реагировать на происходящие изменения и своевременно вносить коррективы в политику управления оборотными ресурсами.

Цель контроля оборотных активов (имущества) организаций состоит в изучении организации учета движения оборотных активов, анализа их оценки и состояния и формирования мнения о достоверности показателей учета и отчетности.

В ходе контроля операций с оборотными активами подтверждается достоверность данных о наличии и движении товарно-материальных ценностей, денежных средств, финансовых вложений, дебиторской задолженности устанавливается правильность оформления операций в соответствии с действующими нормативными актами. С учетом циклического подхода проверка оборотных

активов охватывает два цикла: цикл оплаты и частично цикл заготовления. Данные циклы включают комплексы хозяйственных операций, связанные с приобретением, хранением и использованием материально-производственных запасов (МПЗ), использованием денежных средств как наличных, так и безналичных, в качестве средства платежа или вложений.

При планировании проверки оборотных активов следует учитывать особенности хозяйственной деятельности организации, т. е. носят ли данные операции регулярный, массовый характер или, несмотря на регулярность, они имеют незначительные объемы. А также, что важным моментом проверки являются операции, связанные с зачетом взаимных требований (погашение дебиторской и кредиторской задолженности). В качестве аудиторских доказательств привлекаются внешние, полученные от третьих лиц, смешанные и внутренние источники информации. К внешним источникам можно отнести биржевые и фондовые сводки, публикации в средствах массовой информации. Смешанные источники аудиторских доказательств включают накладные и счета-фактуры, полученные от поставщиков, а также отдельные банковские документы, что повышает их значимость для аудита. Дополнительную необходимую информацию аудитор может получить из внутренней документации как внеучетного, так и учетного характера, к которой можно отнести:

– внеучетные документы оправдательного и распорядительного характера: приказы и распорядительная документация, сведения об открытых рублевых и валютных счетах, договоры с обслуживающими банками, с поставщиками, покупателями и другими контрагентами, акты проверок налоговыми и другими контролирующими организациями, договоры о материальной ответственности персонала (кассира, складских работников), документы других служб и отделов организации;

– учетные документы и отчетность, включающие две группы:

1) оправдательные и первичные документы – приходные и расходные кассовые ордера, платежные поручения, поручения-требования, счета-фактуры, накладные всех видов, акты приемки-передачи,

выписки банков, чековые книжки, Кассовая книга, отчетность материально ответственных лиц, кассовые отчеты, акты инвентаризаций, доверенности, книги покупок и продаж, авансовые отчеты с оправдательными документами, реестры ценных бумаг и целый ряд других первичных документов;

2) регистры синтетического и аналитического учета по счетам: 10, 15, 50, 51, 52, 55, 58, 62 и корреспондирующих с ними счетами бухгалтерского учета, как, например, 20, 25, 26, 60, 68, 69, 70, 71, 76, 90, 91, и других, а также бухгалтерская и налоговая отчетность.

Программа контроля оборотных активов включает в себя следующие этапы.

Первый этап – проверка учета движения материально-производственных запасов на складах организации: проверка учета операций по приобретению материальных ценностей, проверка аналитического учета движения материальных ценностей на складах организации, проверка учета использования материальных ценностей, списания недостач, потерь, проверка сводного учета материальных ценностей.

Для осуществления производственной деятельности субъекты хозяйствования должны располагать необходимыми материальными ресурсами. Данные ресурсы содействуют производственному циклу, а информация о их наличии, эффективности использования необходима как для целей управления, так и для стратегического прогнозирования развития субъекта хозяйствования. Обеспечить высокое качество данной информации, ее адекватность реальному положению дел в материальном обеспечении производства позволяет проверка операций по движению запасов организации.

Таким образом, целью проверки операций по движению запасов является установление законности, достоверности, целесообразности и экономической эффективности совершенных действий.

Основными задачами проверки операций по движению запасов являются:

- проверка соблюдения требований нормативных правовых актов по операциям с запасами;
- соблюдение правил документального оформления операций по движению запасов;
- обоснованность оценки запасов;
- проверка обеспечения сохранности запасов и состояния складского хозяйства;
- соблюдение налогового законодательства;
- обоснованность применяемых норм, нормативов, лимитов;
- анализ эффективности использования запасов;
- достоверность данных бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Алгоритм внутреннего контроля операций с материально-производственными запасами:

1. Изучение элементов учетной политики относительно учета материально-производственных запасов;
2. Инвентаризация материально-производственных запасов и оценка условий их хранения и обеспечения сохранности;
3. Проверка наличия и полноты охвата закрепления материальной ответственности за работниками;
4. Проверка организации пропускной системы при ввозе и вывозе материальных ценностей;
5. Проверка соблюдения материально-ответственными лицами правил приема и отпуска материальных ценностей, своевременность и правильность ведения записей в карточках складского учета;
6. Проведение анализа состава и движения материально-производственных запасов;
7. Проверка правильности оценки материально-производственных запасов;
8. Проверка соответствия записей аналитического и синтетического учета.

В процессе проверки внутренний аудитор должен детально изучить и установить: реальность существования материально-производственных запасов, полноту отражения их на счетах учета, наличие имущественных прав у организации на материально – производственные запасы, правильность их оценки, соблюдение учетной политики.

Второй этап – проверка учета затрат на производство для целей бухгалтерского и налогового учета, проверка расходов будущих периодов, незавершенного производства.

При проверке определения затрат на изготовление продукта по счетам бухгалтерского учета главными задачами контроля являются выявление и оценка:

- корректности отнесения издержек к части трат по изготовлению и реализации товара;

- аналитического, синтетического подсчета затрат на производство, учитываемых в составе себестоимости;

- точности, полноты отображения хозяйственных процессов в бухучете и в отчетности, соответствия применяемой организацией методики принятой по учетной политике (в период проверки);

- соблюдения организаций налогового законодательства в отношении процедур, касающихся определения себестоимости изделия с позиции критериев налогообложения;

- точности подсчета себестоимости производимого изделия по типам расходов;

- правильности осуществления процесса инвентаризации незавершенного производства и отображения итогов процедуры в учете.

Качество функционирования организации напрямую связано с эффективностью затрат на производство, их анализом, учетом, определением себестоимости производимого товара. Поэтому в бухгалтерском учете уделяется серьезное внимание учету трат на изготовление продукции.

Третий этап – проверка себестоимости выпущенной из производства продукции, ее отгрузки и реализации покупателям. Себестоимость выпущенной из производства продукции следует проверить

на основе затрат на производство, учтенных на счете 20 «Основное производство» с учетом переходных остатков незавершенного производства на начало и конец месяца. Отдельно следует проверить правильность расчета себестоимости незавершенного производства и порядок проведения инвентаризации незавершенного производства в цехах организации. Следует проверить правильность учета и списания на счет 90 себестоимости реализованной продукции, управленческих расходов и расходов на реализацию.

Особое внимание следует уделить проверке определения финансовых результатов от реализации продукции.

Четвертый этап – проверка расчетов с покупателями за отгруженную продукцию. Аудит выполняется на основании информации, полученной со счета 62 «Расчеты с покупателями и заказчиками».

Регулярный контроль нужен, прежде всего, для самой организации. Выявление правонарушений на раннем этапе позволяет сделать деятельность эффективной.

Учет расчетов с покупателями и заказчиками играет важную роль в любой организации, так как от качества данных расчетов зависит эффективность ее функционирования и финансовое состояние. Данный участок бухгалтерского учета является одним из наиболее трудных и затратных в учетной работе. Это связано с тем, что данный вид операций часто повторяется, имеет разнообразные формы расчетов и большой состав контрагентов.

Для совершенствования учета расчетов с покупателями и заказчиками можно ввести в организации обязательную внутреннюю проверку документов, что позволит увеличить качество и достоверность составляемых документов для клиентов, а также сократить время для устранения недостатков в них.

Также организация может ввести систему штрафных санкций за нарушения сроков оплаты либо привлечь третьих лиц для взыскания долгов. Например, организация может подать заявление в Инспекцию министерства по налогам и сборам с просьбой о списании

денежных средств со счета покупателя для погашения обязательных платежей в бюджет

Чтобы проводить правильно и своевременно инвентаризацию расчетов, организации необходимо разработать порядок и сроки ее проведения, что поможет своевременно выявлять негативные изменения в задолженности покупателей и заказчиков. Для этого организация может разработать План проведения инвентаризации расчетов, в котором будут указаны порядок, сроки проверки, члены комиссии, проводящие проверку, и сроки представления документов директору организации. Данный план может разрабатываться ежемесячно либо поквартально

Пятый этап – проверка наличия, сохранности денежных средств и денежных документов.

Проверка денежных средств включает кассовые и банковские операции в национальной и иностранной валютах, а также операции с криптовалютой.

Целью проверки денежных средств и токенов является установление законности совершения операций, целесообразности осуществления расчетов в национальной и иностранной валюте и достоверности данных бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Основными задачами проверки денежных средств и токенов являются:

- проверка эффективности службы внутреннего контроля по обеспечению сохранности наличных денежных средств в кассе и при их транспортировке;

- проверка соблюдения требований нормативных правовых актов по операциям с денежными средствами и токенами в Республике Беларусь;

- соблюдение правил документального оформления операций по движению денежных средств и токенов;

- контроль за своевременным и полным оприходованием денег, полученных из банка и при реализации товарно-материальных ценностей и услуг за наличный расчет;

– соблюдение установленных предельных сумм, расчетов наличными денежными средствами между субъектами хозяйствования;

– целесообразность и эффективность форм и валюты расчетов;

– организация расчетов в иностранной валюте;

– достоверность учетных и отчетных данных о денежных средствах и токенах.

Основными источниками информации проверки денежных средств, денежных документов и токенов являются:

– внутрифирменные положения, принятые и действующие в организации;

– приказы и распоряжения;

– должностные инструкции кассиров;

– учетная политика организации и приложения к ней;

– договора с обслуживающими банками; о полной материальной ответственности с кассирами;

– кассовые книги (книга учета доходов и расходов);

– журналы регистрации приходных и расходных кассовых ордеров;

– первичные учетные документы КО-1 «Приходный кассовый ордер», КО-1в «Приходный кассовый ордер», КО-2 «Расходный кассовый ордер», КО-2в «Расходный кассовый ордер», первичные учетные документы по операциям с токенами;

– отчеты кассиров;

– выписки банка, платежные инструкции и приложенные к ним документы;

– инвентаризационные материалы;

– учетные регистры по счетам 50 «Касса», 51 «Расчетные счета», 52 «Валютные счета», 55 «Специальные счета в банках», 57 «Денежные средства в пути», 06 «Долгосрочные финансовые вложения», 58 «Краткосрочные финансовые вложения», в том числе Главная книга;

– бухгалтерская отчетность организации («Бухгалтерский баланс»; «Отчет о движении денежных средств», примечания к бухгалтерской отчетности);

– статистическая отчетность;

– заявления и разъяснения руководства организации, заключения экспертов, результаты проверок контролирующих органов, аудиторское заключение аудитора (при его наличии) и др.

Шестой этап – проверка финансовых вложений: проверить, в уставные капиталы каких организаций и с какой целью производились финансовые вложения, проверить, в какой форме производились финансовые вложения, как производится оценка стоимости финансовых вложений, проверить расчеты по доходам, отражение в отчетности финансовых вложений в совместную деятельность.

На заключительном этапе проверки оборотных активов следует проверить правильность их отражения в бухгалтерской (финансовой) отчетности, проверить правильность отражения статей оборотных активов в бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Экономическая сущность оборотных средств определяется их ролью в обеспечении непрерывности процесса воспроизводства, в ходе которого оборотные фонды и фонды обращения проходят как сферу производства, так и сферу обращения. Для того, чтобы оперативно реагировать на происходящие изменения, финансовому отделу организации необходимо разработать единую систему внутреннего контроля, которая объединит в себе контрольные процедуры, проводимые с определённой периодичностью, и управленческую документацию, которая будет составлена по результатам выполнения процедур.

В настоящее время не существует общепринятых стандартов и положений, регулирующих проведение внутреннего финансового контроля на законодательном уровне. Это обусловлено уникальностью каждого из предприятий. Данную проблему приходится решать самим управляющим путём детального изучения всех существующих инструментов, методов, коэффициентов, особенностей отрасли или региона, зачастую методом проб и ошибок.

Создание эффективно функционирующей системы контрольных подразделений в рамках отдельно взятого предприятия также весьма сложно, так как, во-первых, количество участков производственного цикла, которые нуждаются в контроле, достаточно много. Контроль производственного процесса должен осуществляться систематически в интересах предприятия, иметь предотвращающую направленность.

Контрольные процедуры могут быть представлены дополнительными действиями для сотрудников или усовершенствованием функциональности информационной системы, которая направлена на обеспечение управления оборотным капиталом.

Для своевременного контроля оборотных средств финансовому аналитику необходимо изучать их структуру на определенный момент времени – в конкретных «точках» кругооборота оборотных средств. Так, для целей контроля можно выделить 4 основных отправных пункта:

1. Поступление сырья, материалов, покупных комплектующих изделий;
2. Оплата сырья, материалов, покупных комплектующих изделий;
3. Отгрузка готовой продукции;
4. Оплата заказчиком отгруженной ему продукции.

Рассмотрим указанные пункты более детально. Первый – «Поступление сырья, материалов, покупных комплектующих изделий» является началом производственного цикла и одновременно – началом течения периода оборота кредиторской задолженности. Используется:

- а) производственно-диспетчерским отделом (ПДО) при расчетах:
 - длительности производственного цикла (ТПЦ);
 - коэффициента нарастания затрат в незавершенном производстве;

б) структурными подразделениями, осуществляющими хранение сырья, материалов и покупных комплектующих изделий (отделом материально-технического обеспечения, цехами, центральным участком комплектации и др.) при расчете нормативов оборотных средств.

Второй отправной пункт «Оплата сырья, материалов, покупных комплектующих изделий» является началом финансового цикла и одновременно – окончанием течения периода оборота кредиторской задолженности. Таким образом, период времени между контрольными точками 1 и 2 – это период оборота кредиторской задолженности; данный показатель является одним из ключевых в управлении финансами предприятия.

Третий значимый момент – «Отгрузка готовой продукции» характеризует окончание производственного цикла и одновременно – является началом течения периода оборота дебиторской задолженности. Таким образом:

– период времени между контрольными пунктами 1 и 3 – это длительность производственного цикла – периода времени, в течение которого сырьё, материалы и покупные комплектующие изделия прошли все стадии обработки, при этом готовая продукция принята отделом технического контроля, продукция отгружена заказчику, а товарно-транспортные накладные сданы в бухгалтерию предприятия;

– любая промежуточная точка, лежащая между контрольными точками 1 и 3, характеризует соответствующую этой точке стадию незавершённого производства.

Четвертый этап «Оплата заказчиком отгруженной ему продукции» характеризует окончание финансового цикла и одновременно – окончание течения периода оборота дебиторской задолженности. Таким образом:

– период времени между контрольными пунктами 2 и 4 – это длительность финансового цикла – периода времени, в течение которого денежные средства предприятия имели материально-вещественную форму (сырьё, материалы, покупные комплектующие изделия, незавершенное производство, остатки готовой продукции);

– любая промежуточная точка, лежащая между контрольными пунктами 2 и 4, характеризует соответствующую этой точке стадию материализации денежных средств предприятия в его оборотные средства.

Осуществление на практике функции контроля в системе управления производством базируется на соответствующей информации, которая должна быть достаточно полной, объективной и достоверной. Она представляет собой совокупность сообщений, характеризующих состояние и развитие производительных сил и производственных отношений, а также экономические процессы и явления, происходящие на предприятии.

Все многообразие используемой в контроле информации объединяется в информационную систему, включающую в себя учетную, плановую, технологическую и организационно-правовую информацию. Контроль осуществляется с привлечением методов экономического анализа. Таким образом, в процессе управления тесно взаимодействуют контроль, анализ и информационная система. Ведущую роль в осуществлении экономического контроля играет учетная информация, которая охватывает около 90 % всей документации.

В отношении осуществления непрерывного контроля эффективности использования оборотных средств существуют следующие основные аспекты:

– контроль расходования денежных средств (анализ их фактического движения; составление прогноза денежного потока, а именно денежных поступлений и выбытия; расчет оптимального уровня денежных средств);

– контроль уровня дебиторской задолженности (анализ его уровня в предшествующем периоде; установление возможной суммы финансовых средств, инвестируемых в дебиторскую задолженность; создание систем кредитных условий, т. е. кредитного периода, размер кредита, стоимости кредита; оценка покупателей и дифференциация условий предоставления кредита; операция инкассации дебиторской задолженности; внедрение современных форм

рефинансирования дебиторской задолженности; контроль состояния расчетов с покупателями и соотношением дебиторской и кредиторской задолженности и расширение круга потребителей с целью уменьшения риска неуплаты одним или несколькими крупными покупателями. Контроль необходим, поскольку значительное повышение дебиторской задолженности угрожает финансовой устойчивости организации, приводит к необходимости привлечения дополнительных дорогостоящих источников финансирования); контроль уровня кредиторской задолженности (аналогично контролю уровня дебиторской задолженности);

– контроль уровня запасов исходя (анализ запасов товарно-материальных ценностей в предшествующем периоде; определение целей формирования запасов (запасы сырья и материалов, готовой продукции); оптимизация размера групп текущих запасов; подтверждение учетной политики оценки запасов; создание системы контроля за движением запасов, основными задачами которой станут своевременное размещение заказов на пополнение запасов и вовлечение в оборот излишне сформированных их объемов).

Для обеспечения непрерывности контрольной деятельности также возможна разработка внутренней документации, фиксирующей регламент и результаты контрольных процедур, например:

– регламент управления дебиторской задолженностью, в котором будут определены процедуры, проводимые на определенных этапах управления дебиторской задолженности в зависимости от сроков её оплаты или просрочки, а также структурные подразделения, ответственные за выполнение данных процедур. Такой регламент позволит разграничить функции всего персонала при осуществлении контроля дебиторской задолженности;

– отчёт о динамике номенклатуры товарно-материальных ценностей, на основе данных которого можно будет проконтролировать фактическое движение товарно-материальных ценностей. Стоит отметить, что при автоматизации данной отчётной формы и внедрения её непосредственно на складах можно контролировать товарно-материальные ценности в режиме реального времени;

– платёжный календарь, в котором отражаются запланированные потоки денежных средств в рамках всего предприятия, что позволит также контролировать финансовые потребности различных структурных подразделений и их соответствие фактическим денежным ресурсам в распоряжении предприятия.

Использование внутреннего аудита в экономической безопасности организации имеет огромный потенциал. Качественный внутренний аудит способен обеспечивать существенный уровень точности и достоверности бухгалтерской и финансово-хозяйственной информации предприятия, а также обеспечивать необходимой информацией руководство для оптимизации деятельности и стабильного развития компании. Несомненное преимущество такого вида контроля состоит в повышении инвестиционной привлекательности компании.

Для собственника такие проверки также играют огромную роль, ведь он имеет возможность контролировать деятельность своих топ-менеджеров. Зачастую сами менеджеры, для которых управление компанией – всего лишь проблема повседневной важности, не имеют возможности объективно оценить состояние предприятия. Даже если руководство компании считает, что способно уследить за всеми процессами, протекающих внутри организации, то у него, как правило, наблюдается недостаток времени, а иногда особых навыков для сбора и структурирования соответствующей информации. Внутренний аудит, являясь довольно специфичным подразделением, обладает достоверной информацией обо всех аспектах деятельности организации и имеет широкий спектр различных способов и методов, необходимых для обобщения и анализа данных. В этом случае непрерывное взаимодействие со службой внутреннего аудита способно повысить эффективность принятия решений высшим менеджментом.

Именно внутренний аудит является таким объективным источником информации, которое помогает руководству посмотреть под другим углом на деятельность компании и проконтролировать качество уже существующих управленческих решений. Кроме того,

эффективный внутренний аудит способен сократить издержки предприятия на внешний аудит (в случае, когда внешний аудитор будет иметь возможность полагаться на результаты работы службы внутреннего аудита, возможно уменьшение объема аудиторских процедур, выполняемых аудитором при внешней проверке).

Повышение эффективности управления оборотными средствами влияет на уровень прибыльности, рентабельности организации. Каждый оборот оборотных средств несет предприятию определенную прибыль. Чем большее количество оборотов совершит оборотный капитал, тем большую прибыль получит организация, тем выше будет рентабельность продукции, производства, тем в целом более эффективной будет являться работа организации.

Если еще недавно на промышленных предприятиях имелись большие складские хозяйства, то теперь запасы сырья, материалов, комплектующих изделий имеются в незначительном количестве и перебой с поставкой материальных ресурсов, например, в связи с проблемой в оплате кредиторской задолженности поставщику из-за отсутствия средств на расчетном или валютном счете влечет за собой срыв всего производственного цикла и, как следствие, невыполнение плана производства и реализации продукции, задержку отгрузки продукции покупателям. Значит, вовремя не поступит выручка от реализации продукции, в результате чего не будет средств на возобновление оборота оборотных средств.

В связи с этим, следует уделять огромное внимание анализу эффективности использования оборотных средств на каждой стадии их оборота, поиску резервов снижения стоимости заемных источников их финансирования, что в дальнейшем позволит предприятию получить больший размер прибыли, избежать убытков от отдельных видов деятельности, повысить финансовую устойчивость и платежеспособность.

Значительная часть усилий менеджмента должна быть направлена непосредственно на разработку эффективной политики и стратегии управления запасами, являющимися предметами труда, которые используются в процессе производства.

К факторам, влияющим на образование запасов относятся: техническая оснащенность производства;

- технологические особенности производства и потребления;
- особенности хранимых продуктов;
- общественное разделение труда;
- конъюнктура рынка;
- финансовые возможности предприятия;
- организация хранения запасов.

Управление запасами – область менеджмента, в которой можно много выиграть от использования эффективных методов, и этот выигрыш непосредственно измеряется в денежном выражении. Вместе с тем необходимо отметить, что применение того или иного подхода к управлению запасами должно определяться стратегией компании и вытекающей из нее стратегией управления запасами.

Внутренний финансовый контроль на предприятии в области запасов проектируется с целью непрерывного обеспечения потребителя каким-либо видом материального ресурса. Достигается данная цель при помощи решения следующих задач:

- учёт текущего уровня запаса на складах различных уровней;
- определение размера гарантийного (страхового) запаса;
- расчёт размера заказа;
- определение интервала времени между заказами.

Процесс внутреннего контроля над производственными запасами включает следующие этапы:

- 1) анализ запасов товарно-материальных ценностей в предшествующем периоде;
- 2) определение целей формирования запасов;
- 3) расчет оптимальной величины основных групп текущих запасов;
- 4) расчет общей суммы запасов товарно-материальных ценностей, включаемых в состав оборотных активов;
- 5) обеспечение высокой оборачиваемости запасов организации;

б) разработка учетной политики запасов;

7) разработка и анализ эффективных систем контроля за движением запасов на предприятии.

Высокоэффективное производство возможно в настоящее время только при условии системной организации финансового контроля в области запасов на основе научных методов, усовершенствованных ИТ-технологий, компьютеризации учета, статистики, анализа, прогноза, обработки всей документации, позволяющей не только оптимизировать запасы, но и снизить расходы по хранению.

Белорусские организации ещё недостаточно применяют внутреннее управление запасами в состав основных направлений осуществляемой стратегии своего поведения в рыночной среде и абсолютно незначительно используют данный фактор как повышение конкурентоспособности.

Актуальность проблемы оптимизации запасов предприятия и эффективного внутреннего контроля обусловлена тем, что состояние запасов оказывает определяющее влияние на конкурентоспособность предприятия, его финансовое состояние и финансовые результаты. Обеспечить высокий уровень качества продукции и надёжность её поставок потребителям невозможно без создания оптимальной величины запаса готовой продукции, а также запасов сырья, материалов, полуфабрикатов, продукции незавершённого производства и других ресурсов, необходимых для непрерывного и ритмичного функционирования производственного процесса.

С другой стороны, накопление излишних запасов связывает оборотный капитал предприятия, уменьшая возможность его выгодного альтернативного использования и замедляя его оборот, что отражается на величине общих издержек производства на финансовых результатах деятельности предприятия. Экономический ущерб наносит как значительное наличие запасов, так и их недостаточное количество. На результаты хозяйственной деятельности предприятия также оказывает большое влияние оценка материально-производственных запасов.

Обеспеченность запасами, их размер, структура, оборачиваемость зависят от многих факторов внешнего и внутреннего характера действия. Изменение факторов может повлиять как на величину производственных запасов, так и на оборачиваемость.

Для этого рассчитывается коэффициент оборачиваемости запасов, который является финансовым показателем, рассчитываемым как отношение себестоимости проданных товаров к среднегодовой величине запасов. Данный показатель характеризует качество запасов и эффективность внутреннего контроля над ними, позволяет выявить остатки неиспользуемых, устаревших или некондиционных запасов. Согласно определению коэффициента, прибыль является при каждом цикле оборота запасов.

Таким образом, эффективное управление запасами направлено на решение следующих ключевых задач:

- снизить производственные потери из-за дефицита материальных ресурсов;
- ускорить оборачиваемость материально-производственных затрат;
- уменьшить излишки, которые ухудшают ликвидность баланса предприятия и иммобилизуют дефицитные денежные средства;
- снизить риск старения и порчи материалов материально-производственных затрат;
- уменьшить издержки на хранение материально-производственных затрат;
- снизить уровень транзакционных издержек по закупке материально-производственных затрат;
- снизить продолжительность производственного и операционного циклов;
- высвободить из текущего хозяйственного оборота часть финансовых средств, реинвестируя их в другие активы.

Система организации внутреннего контроля запасами на предприятии находится в компетенции менеджеров по производству.

От решений финансового директора зависит установление потребности в источниках средств для поддержания определенного уровня запасов, а также общая доходность (рентабельность) предприятия. Стремление увеличить запасы всегда приводит к оттоку денежных средств, а снижение запасов – к их притоку. Поэтому управление запасами и связанными с ними затратами всегда включается в сферу внутрифирменного финансового планирования.

Для определения эффективности предложенных мероприятий необходимо определить затраты, которые понесет предприятие для их осуществления и результаты, которые будут получены при их реализации. Превышения результатов над затратами покажет положительный эффект от внедрения проектных предложений, и, наоборот, превышение затрат над результатами покажет их неэффективность.

При оценке экономической эффективности необходимо осуществить приведение (дисконтирование) затрат и выгод от реализации мероприятий к единому моменту времени – расчетному периоду, т. к. денежные поступления (результаты) и затраты в различные временные периоды неравнозначны: доход, полученный в более ранний период, имеет большую стоимость, чем та же величина дохода, полученная в более поздний период, то же относится и к затратам.

Основными направлениями развития внутреннего финансового контроля в области запасов являются:

- концентрация усилий на организации системного анализа нарушений в процессе формирования и реализации запасов и выявление резервов повышения эффективности их использования в процессе производства, выработки предложений по совершенствованию норм действующего законодательства в данной области;

- проведение профилактических мероприятий с рабочим персоналом, работающим с запасами в целях предотвращения незаконных действий;

- создание и использование информационных технологий и информационных систем в целях оптимизации внутреннего финансового контроля как для запасов, так и для всего производственного процесса;

– уделение особого внимания взаимодействия с поставщиками сырья и материалов, условиям, которые диктует внешняя среда.

В процессе осуществления внутреннего финансового контроля аудитор получает для руководства к исполнению приказы, распоряжения, планы. Внутренний аудитор контролирует состояние материально – технического обеспечения, эффективность заключенных сделок по приобретению сырья, материалов, товарно-материальных ценностей, отчеты о расходовании материалов на производство, отпуск материалов на сторону, акты приемки и списания материалов. Следует контролировать накладные на отпуск материалов в производство, производственные отчеты. Необходимо анализировать материальные отчеты с выявлением отклонения фактического расхода материалов от нормативного. В случае экономии материалов рассматривать вопросы снижения норм расхода материалов на единицу продукции.

В практике деятельности организаций необходимо учитывать существующую связь планируемых производственных запасов с уровнем организации внутреннего финансового контроля на предприятии, т. е. чем ниже уровень организации управления предприятием, тем большие запасы ресурсов менеджеры пытаются иметь в резерве, тем самым скрывают реальные проблемы в управлении запасами на предприятии.

Система внутреннего контроля оборотных активов позволяет оперативно оценивать риски вложений в ресурсы организации, своевременно принимать управленческие решения.

Для своевременного контроля оборотных активов финансовому аналитику необходимо изучать структуру этих ресурсов на определенные моменты времени, контролировать их рациональное использование, целесообразность и законность проводимых операций, а также контролировать обязательства.

Отметим ключевые аспекты осуществления постоянного контроля эффективности использования оборотного капитала:

– контроль расходования денежных средств (анализ фактического их движения, составление прогноза денежного потока, расчет оптимальной величины денежных средств);

– контроль состояния дебиторской задолженности (анализ ее уровня в предыдущем периоде, установление возможной суммы средств, инвестируемых в дебиторскую задолженность; оценка покупателей и дифференциация условий предоставления кредита; внедрение современных, прогрессивных форм рефинансирования дебиторской задолженности; контроль за состоянием расчетов с покупателями и соотношением дебиторской и кредиторской задолженности и ростом числа потребителей с целью минимизации риска неуплаты одним или несколькими крупными покупателями). Этот контроль необходим, так как значительный рост дебиторской задолженности угрожает финансовому состоянию и платежеспособности организации, приводит к тому, что необходимо дополнительно привлекать дорогостоящие источники финансирования;

– контроль состояния кредиторской задолженности (аналогично контролю дебиторской задолженности);

– контроль уровня запасов организации (анализ запасов товарно-материальных запасов в предыдущем периоде; определение оптимального уровня запасов сырья и материалов, готовой продукции, незавершенного производства; формирование системы контроля за движением запасов, основными задачами которой станут своевременное размещение заказов на пополнение запасов и вовлечение в оборот излишних, неиспользуемых запасов);

– контроль за уровнем оборачиваемости оборотного капитала, изыскание резервов ускорения оборачиваемости, что позволит высвободить из оборота оборотные средства и повысить эффективность их использования.

Обеспечение бесперебойности производственного процесса, избежание хаотичности и неопределенности в снабженческо-сбытовой деятельности, определяющим звеном которой являются оборотные средства, достигается путем повышения эффективности использования контроля как функции управления оборотными средствами, что приводит к необходимости разработки оптимального варианта системы управления оборотными средствами. Таким образом, эффективность использования оборотного капитала организации

является важным показателем финансово-хозяйственной деятельности и позволяет оценить, насколько организация может решать текущие и будущие финансовые задачи.

Оборотный капитал является ключевым элементом финансовой структуры организации. Грамотное, рациональное управление им позволяет организации эффективно решать финансовые задачи и обеспечивать свое развитие. Эффективность использования оборотного капитала организации является важным показателем финансово-хозяйственной деятельности и позволяет оценить, насколько организация может решать текущие и будущие финансовые задачи.

Таким образом, контроль и анализ эффективности использования оборотного капитала направлены на обеспечение текущей деятельности, позволяют максимизировать прибыль на вложенный капитал при обеспечении устойчивой платежеспособности организации. Это достаточно трудоемкий процесс, требующий координации всех служб организации во главе с финансовой. Одним из ключевых направлений совершенствования деятельности организации является осуществление внутривозвратного контроля оборотных средств, который представляет собой комплекс взаимосвязанных мероприятий по наблюдению, проверке формирования и использования оборотного капитала, применяемый с целью определения обоснованности и эффективности управленческих решений в области оборотного капитала.

Хорошо выстроенная система внутреннего контроля оборотного капитала организации позволит снизить неоправданные расходы, обеспечит сохранность активов, повысит деловую привлекательность субъекта хозяйствования.

В настоящее время для разрешения трудности управления хозяйственной деятельностью организации следует использовать научно обоснованную комплексную систему внутривозвратного финансового контроля оборотного капитала, с помощью которого будут предотвращены потери и нерациональное использование всех имеющихся в распоряжении ресурсов, в том числе материальных, которые не безграничны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Чубарова, Н.Э. Проблемы эффективного использования краткосрочных активов / Н.Э. Чубарова // Развитие учетно-аналитической и контрольной системы в условиях новых стратегий хозяйствования : Материалы 32-й науч.-практ. конф. с междунар. участием. Пермь : Пермский гос. нац. исследов. ун-т. – 2022. – С. 56–62.
2. Чубарова, Н.Э. Необходимость комплексного внутреннего контроля оборотного капитала в организациях / Н.Э. Чубарова // Проблемы устойчивости развития социально-экономических систем : материалы Международ. науч.-практ. конф., 24 ноября 2022 г. / отв. ред. А.А. Бурмистрова, А.В. Саяпин, Н.К. Родионова ; М-во науки и высшего обр. РФ, ФГБОУ ВО «Тамб. гос. ун-т им. Г.Р. Державина». Тамбов : Издательский дом «Державинский», 2022. – С. 855–859.

Раздел 7. Роль инфраструктуры в развитии отдельных территориально-хозяйственных комплексов

Глава 7.1. Развитие инфраструктуры как условие повышения эффективности использования экономического потенциала муниципального района аграрного типа (на примере Алнашского района Удмуртской Республики)

Введение. Для оценки перспектив развития сельскохозяйственного производства в районе в первую очередь требуется выявить ключевые производства и виды деятельности сельскохозяйственных организаций, в частности, по каждой из них в отдельности, которые обеспечивают в динамике их хозяйственной жизни положительные производственно-экономические и финансово-экономические результаты, то есть установить такие производства, которые обуславливают или могут обусловить рост и развития хозяйства в целом. Соответственно, в процессе анализа деятельности акцент будет делаться на выявлении точек роста, должны быть установлены также и точки деградации хозяйств, то есть производства

и виды деятельности, которые отрицательно в целом влияют на результаты их деятельности, затачивают в долговую яму, неэффективно потребляют имеющиеся ресурсы.

Основным важнейшим ресурсом сельскохозяйственных организаций в современных условиях хозяйствования выступают земельные ресурсы, в частности активные посевные площади, что особенно актуально для Алнашского района Удмуртии с его дефицитом земель. Поэтому преобладающая доля критериев и показателей оценки экономики хозяйств и района должна отталкиваться от их значений, приходящихся на единицу посевных площадей.

Прежде необходимо уточнить, что Удмуртская республика является важнейшим промышленным регионом России, имеющим огромное значение для укрепления обороноспособности страны и развития всей национальной экономики (достаточно сказать, что на территории именно этой республики в ее столице городе Ижевске уже несколько последних десятилетий успешно функционирует «Концерн Калашникова», а с 1947 года и до конца жизни здесь проживал и работал также и сам великий изобретатель всемирно известного автомата М.Т. Калашников), выпускающим стрелковое вооружение для всей России и ее союзников. Удмуртская республика является одной из 22 республик в составе Российской Федерации, всего же в настоящее время Россия включает 89 субъектов РФ.

Однако одной из социально-экономических особенностей Удмуртской республики является то, что этот субъект Российской Федерации имеет не только большое промышленное значение для развития всей страны, но и отличается развитым сельскохозяйственным производством. Достаточно сказать, что уже не одно десятилетие по развитию свиноводства Удмуртия входит в тройку ведущих регионов России (на севере республики, в районе города Глазова, успешно функционирует один из крупнейших свиноводческих комплексов страны), развито здесь и птицеводство. В состав Удмуртской республики в настоящее время входит 25 муниципальных районов сельскохозяйственного профиля, одним из наиболее важных как раз и является Алнашский район – развитый сельскохозяйственный регион, но с характерным для него дефицитом земель.

Результаты диагностики могут представлять интерес для изучения других сельскохозяйственных регионов как в самой России, так и в странах СНГ.

Постановка научной проблемы. Предполагается осуществить диагностическое исследование и дать оценку перспектив развития экономики муниципального сельскохозяйственного района, произведённых с учётом результатов комплексного анализа состояния социально-экономической системы данного муниципально-го района.

Целью исследования является осуществление систематизации ключевых проблем производственно-экономической деятельности на территории муниципального района, а также проведение причинно-следственного анализа данного массива проблем сквозь призму поиска путей их эффективного решения. При этом необходимо выделить проблемы реформирования хозяйственного комплекса района, связанные преимущественно с объектами и элементами инфраструктурного характера.

Объектом исследования является социально-экономическая система муниципального сельского района – Алнашского района Удмуртской Республики России.

Предметом исследования является комплексный анализ современного состояния и оценка перспектив развития аграрной экономики муниципального района.

Методы исследования. С системных позиций рассматриваются основы методики диагностического исследования современного состояния и определения перспектив развития экономики муниципального района аграрного типа. Предложенный методический подход апробируется на изучении фактических данных Алнашского района Удмуртии. При анализе используются методы оценки эффективности и результативности хозяйственной деятельности сельскохозяйственных предприятий района. Предложенный методический подход можно использовать при осуществлении анализа и диагностики развития экономики других муниципальных образований аграрного типа в России и других странах СНГ.

Анализ и результаты.

Под диагностикой экономики (экономического состояния и развития экономики) сельского района мы понимаем систему документов, мероприятий и методик их формирования и реализации, предполагающих оценку состояния, выявление системных проблем и установления перспектив развития экономики района на основе исследования следующих комплексов экономических показателей (критериев): а) количества имеющихся ключевых ресурсов и уровня интенсивности экономики, б) объема экономических результатов и уровня результативности экономики района и в) количества полученного эффекта и уровня эффективности функционирования экономики района.

По аналогии с методикой диагностики экономики сельского хозяйства применяемые в данном диагностическом исследовании экономики района критерии имеют идентичное научно-практическое значение [1, 2].

Перечень исходных данных, использованных для целей диагностики экономики района, представлен в таблице 1. Приведенный в данной таблице перечень исходных показателей является сравнительно кратким и носящим преимущественно ориентировочный характер. При необходимости он может быть дополнен более широким их перечнем с учетом увеличения количества рассчитываемых и оцениваемых показателей и их индексов посредством расширения и детализации комплекса этих показателей в рамках вышесформированных критериев. Последнее, впрочем, требует наличия и доступа к соответствующей статистической информации, что вряд ли заметно изменит общую картину результатов диагностики, но позволит глубже понять имеющиеся проблемы и лучше оценить перспективы развития. Исходные данные по региону (Удмуртия) и рассчитываемые на их основе показатели для целей обеспечения сопоставимости в настоящем исследовании приняты только по сельским районам Удмуртии без учета городов. В отношении показателей, рассчитываемых по отрасли сельского хозяйства как ключевой

отрасли практически любого сельского района, не учитывалась деятельность личных подсобных хозяйств (ЛПХ) как хозяйств, относящихся, разумеется, к рыночной, но представляющих собой преимущественно натуральную часть этой экономики в силу практического отсутствия вовлеченности в рынок ЛПХ в условиях имеющей место российской действительности.

Таблица 1

Исходные данные для оценки состояния и перспектив развития экономики Алнашского района

| Показатель | 2020 год | | 2021 год | |
|--|----------|-----------------------|----------|-----------------------|
| | район | Сельская экономика УР | район | Сельская экономика УР |
| Количество занятых в с.-х., человек | 1429 | 25600 | 1341 | 23700 |
| Поголовье животных, усл. гол. | 16567 | 242500 | 16899 | 244400 |
| Площадь пашни, га | 51087 | 880600 | 51198 | 879400 |
| Площадь района, км ² | 896 | 41453 | 896 | 41453 |
| Инвестиции в экономику, млн. руб. | 609 | 14762 | 508 | 16865 |
| Число занятых в малом бизнесе включая ИПБЮОЛ, чел. | 1314 | 35532 | 1370 | 37166 |
| Производство продукции (работ, услуг) в рыночном секторе экономики (без домашних хозяйств, с общепитом, без торговли), млн. руб. | 2494 | 91001 | 3206 | 96349 |
| Занятые в экономике, чел. | 5428 | 142394 | 5247 | 140416 |
| Розничный оборот, млн. руб. | 1258 | 47780 | 1379 | 52526 |

| | | | | |
|---|-------|--------|-------|--------|
| Население, чел. | 18242 | 514802 | 17978 | 510289 |
| Собственные доходы консолидированного бюджета + помощь из вышестоящих бюджетов, не превышающая сумму налогов в вышестоящие бюджеты, млн. руб. | 962 | 25046 | 1046 | 28830 |
| Среднемесячная зарплата, руб. | 26484 | 30916 | 29170 | 32360 |
| Количество грузового и специального транспорта в экономике (кроме легковых), ед. | 211 | 3349 | 176 | 3360 |
| Чистая прибыль по экономике, млн. руб. | 142,6 | 3533 | 188,7 | 4333 |
| Валовая продукция сельского хозяйства (без ЛПХ), млн. руб. | 2598 | 46906 | 2827 | 56411 |
| Стоимость основных производственных фондов в экономике, млн. руб. | 5916 | 124481 | 6052 | 129663 |

Данные таблицы 2 свидетельствуют о том, что экономика района имеет достаточно высокий (выше среднего по сельским районам в республике – 0,20) уровень интенсивности – 0,26.

Таблица 2

**Оценка состояния и развития экономики Алнашского района
в обозримой перспективе**

| Показатель | Значение по району | Значение по республике | Индекс частный | Вес | Индекс общий с учетом веса |
|---|--------------------|------------------------|----------------|------------|----------------------------|
| Индекс состояния экономики | | | | 0,2 | 0,27 |
| Стоимость основных фондов на одного занятого в экономике, тыс. руб. | 1090 | 874 | 1,25 | 0,06 | 0,07 |
| Количество занятого населения на 10 кв. км | 60,6 | 34,4 | 1,76 | 0,03 | 0,05 |
| Количество единиц транспорта в экономике на 100 занятых | 3,89 | 2,35 | 1,65 | 0,03 | 0,05 |
| Поголовье животных в усл. головах на одного работника с.-х. | 11,59 | 9,47 | 1,22 | 0,05 | 0,06 |
| Площадь земель с.-х. назначения на одного работника с.-х. | 2,80 | 2,91 | 0,96 | 0,03 | 0,03 |

| | | | | | |
|---|-------|-------|------|------------|-------------|
| Индекс резуль- тативности экономики | | | | 0,3 | 0,26 |
| Объем инвести- ций в экономику на одного заня- того в экономи- ке, тыс. руб. | 112,2 | 103,7 | 1,08 | 0,05 | 0,05 |
| Объем товарной продукции на одного занятого, тыс. руб. | 459,5 | 639,1 | 0,72 | 0,1 | 0,07 |
| Розничный това- рооборот на од- ного жителя, тыс. руб. | 69,0 | 92,8 | 0,74 | 0,05 | 0,04 |
| ВП сельского хозяйства на од- ного работника с.-х., тыс. руб. | 1818 | 1832 | 0,99 | 0,06 | 0,06 |
| Соотношение занятых в малом бизнесе с учетом ИПБЮОЛ и за- нятого в эконо- мике населения, % | 24,2 | 25,0 | 0,97 | 0,04 | 0,04 |
| Индекс эффек- тивности эконо- мики | | | | 0,5 | 0,48 |
| Чистая прибыль на одного заня- того в экономи- ке, руб. | 26,3 | 24,8 | 1,06 | 0,13 | 0,14 |
| Среднемесячная оплата труда в экономике, руб. | 26,5 | 30,9 | 0,86 | 0,2 | 0,17 |

| | | | | | |
|--|-------|-------|------|----------|-------------|
| Собственные доходы бюджета на одного заня- того, руб. | 177,2 | 175,9 | 1,01 | 0,17 | 0,17 |
| Общий индекс | | | | 1 | 1,01 |

Имеет место очень высокая плотность населения и занятых в экономике, достаточно много техники и обеспеченности основными средствами производства. Единственно, не высока (в среднем по республике) обеспеченность сельскохозяйственных работников (а значит и жителей) землей, в том числе пашней, это с одной стороны. С другой стороны, имеет место невысокая результативность экономики (ниже среднего по сельским районам республики) – достаточно мало создается в районе продукции, работ, услуг, инвестиций, товаров, бизнес-единиц. Это говорит о том, что отдача от имеющихся в общем то в избытке ресурсов далеко не полная, люди мало экономически активны и предприимчивы, техника значительно простаивает, земля используется недостаточно продуктивно. Требуется активизировать участие населения и бизнеса в проектах, в первую очередь экономических и, в частности, коммерческих. Ресурсы (человеческие, технические) имеются, но нужно организовать их работу, повысить их загрузку. Земельные ресурсы, являющиеся наиболее ограниченными в районе и представляющие собой пространственный базис жизнедеятельности, как под посевными площадями, так и под иными бизнес-объектами, также требуется загружать большими объемами хозяйственных компонентов (см. табл. 3). В населенных пунктах – это более сложные вверх и вглубь строения, предоставление приоритетов более продуктивным по стоимости создаваемой продукции видам деятельности, на землях сельскохозяйственного назначения – повышение отдачи от использования определённого вида продукции, получаемой за счет формирования оптимального баланса питательных веществ в почве и за счет возделывания более продуктивных видов кормовых культур.

Таблица 3

**Оценка потенциала развития экономики Алнашского района
от более полного использования имеющихся ресурсов**

| Показатель | Значение по району | Значение по республике | Индекс частный | Вес | Индекс общий с учетом веса |
|---|---------------------------|-------------------------------|-----------------------|------------|-----------------------------------|
| Индекс состояния экономики | | | | 0,2 | 0,26 |
| Стоимость основных фондов на одного занятого в экономике, тыс. руб. | 1153 | 923 | 1,25 | 0,06 | 0,07 |
| Количество занятого населения на 10 кв. км | 58,6 | 33,9 | 1,73 | 0,03 | 0,05 |
| Количество единиц транспорта в экономике на 100 занятых | 3,35 | 2,39 | 1,40 | 0,03 | 0,04 |
| Поголовье животных в усл. головах на одного работника с.-х. | 12,60 | 10,31 | 1,22 | 0,05 | 0,06 |
| Количество работников с.-х. на 100 га пашни | 2,62 | 2,70 | 0,97 | 0,03 | 0,03 |

| | | | | | |
|---|-------|-------|------|------------|-------------|
| Индекс результативности экономики | | | | 0,3 | 0,26 |
| Объем инвестиций в экономику на одного занятого в экономике, тыс. руб. | 96,8 | 120,1 | 0,81 | 0,05 | 0,04 |
| Объем товарной продукции на одного занятого, тыс. руб. | 611,0 | 686,2 | 0,89 | 0,1 | 0,09 |
| Розничный товарооборот на одного жителя, тыс. руб. | 76,7 | 102,9 | 0,75 | 0,05 | 0,04 |
| ВП сельского хозяйства на одного работника с.-х., тыс. руб. | 2108 | 2380 | 0,89 | 0,06 | 0,05 |
| Соотношение занятых в малом бизнесе с учетом ИПБЮОЛ и занятого в экономике населения, % | 26,1 | 26,5 | 0,99 | 0,04 | 0,04 |
| Индекс эффективности экономики | | | | 0,5 | 0,50 |
| Чистая прибыль на одного занятого в экономике, тыс. руб. | 36,0 | 30,9 | 1,17 | 0,13 | 0,15 |
| Среднемесячная оплата труда в экономике, тыс. руб. | 29,2 | 32,4 | 0,90 | 0,2 | 0,18 |

| | | | | | |
|---|-------|-------|------|----------|-------------|
| Собственные доходы бюджета на одного занятого, руб. | 199,4 | 205,3 | 0,97 | 0,17 | 0,17 |
| Общий индекс | | | | 1 | 1,02 |

Как результат невысокой результативности осуществляемой хозяйственной деятельности и недостаточно больших инвестиций в модернизацию, инновации, проекты новых видов бизнеса, также имеет место и невысокая эффективность экономической деятельности в районе. Правда, в последние годы в районе работа над реализацией новых проектов активизировалась, что в долгосрочном аспекте должно обеспечить заметный рост эффективности. Однако более важным фактором эффективности, на наш взгляд, выступает все-таки уровень результативности, так как отсутствие должной отдачи получаемой продукции на единицу затрачиваемых ресурсов в перспективе сведет на нет все плюсы (качество новой продукции и услуг, их экономичность, функциональность и др.) от новых видов деятельности, нового оборудования, модернизированных производств и т. д. [3].

Далее представим систематизацию ключевых проблем производственно-экономической деятельности на территории Алнашского района, их причин и возможных вариантов их решения (таблица 4).

Экономика Алнашского района, кроме экономики в отрасли сельского хозяйства, в основном ориентирована на внутренний рынок, на потребителей, проживающих на территории района, что препятствует ее росту, так как внутренний спрос весьма ограничен и в последние годы в основном снижается, а рынок преимущественно состоит из низкоценовых сегментов. Экономика сельского хозяйства, хотя и ориентируется на покупателей (в основном это переработчики) за пределами района, тем не менее реализует низкомаржевой товар – сельскохозяйственное сырье. Поэтому главной проблемой экономики Алнашского района на пути ее роста является практическое отсутствие производств товаров, востребованных

конечным потребителем, и особенно связанных с выходом на внешние (в первую очередь городские) рынки, контактов с конечными потребителями в городах через дилеров и торговые сети или частные точки, а также через принадлежащие районному бизнесу оптовые и (или) розничные точки. Единственным предприятием на территории района, имеющим разветвленную сеть контактов с конечным потребителем, является санаторий Варзи-Ятчи (но у него есть бренд, репутация, представительства, сайт и др.).

Экономика любой территории должна стремиться к экспорту все возрастающих объемов товаров и увеличения их суммарной стоимости, чтобы взамен импортировать все большие объемы ресурсов для экономики района наилучшего качества и товары народного потребления, на производстве которых данный регион не специализируется, что позволит обеспечить все возрастающие стандарты жизни населения и социальной сферы. Поэтому выходом из сложившейся ситуации должна послужить ориентация районной экономики на производство востребованных товаров и выход с ними на рынки городов.

Выводы и предложения.

Сельское хозяйство Алнашского района в основном имеет достаточно высокий (заметно выше среднего) уровень интенсификации, иными словами обеспеченность основными видами ресурсами вполне достаточная для обеспечения активного роста масштабов деятельности. Однако, имеются хозяйства, которые уже начинают помаленьку утрачивать ресурсный потенциал, что связано с серьезными проблемами с результативностью (низкая результативность), то есть с соблюдением, пусть традиционных, устаревших, но применяемых технологий и методов управления. Основные причины – исходная запущенность ресурсной базы (сложно поднимать запущенное хозяйство, «руки опускаются») и отсутствие главного ресурса – управленческого ресурса. В отношении таких хозяйств целесообразно пытаться предпринимать меры по их присоединению к передовым хозяйствам района (если возможно), либо, что не менее

проблематично, формировать в них эффективные команды управления, может быть посредством организации компетентного внешнего управления с постепенной подготовки требуемой команды. Основным инструментом получения управленческих ресурсов должен стать кадровый резерв сельского хозяйства района, который нужно уже создать.

Проблемой в целом для сельского хозяйства района и, в частности, для значительной части хозяйств района является невысокая результативность деятельности, что требует, как было отмечено выше, более точного соблюдения хотя бы применяемых традиционных технологий и компетентного управления.

Таблица 4

Причинно-следственный анализ ключевых проблем в экономике Алнашского района и пути их решения за счёт реформирования объектов инфраструктуры

| Содержание проблемы | Причины проблемы | Варианты решения проблемы | Пояснения |
|--|---|--|---|
| <p>1. Возможность хозяйственного освоения участков берега и водной поверхности р. Кама</p> | <p>1) отсутствие сколько-нибудь значимых объектов производственного, социального или иного назначения на этой территории</p> <p>2) доступность берега и водной поверхности для проезда и посещения</p> <p>3) наличие значительных потоков отдыхающих, рыбаков</p> | <p>1) организация садкового рыбоводческого хозяйства</p> <p>2) организация инфраструктуры для рыбаков (места стоянки и ночлега в палатках, услуг доставки к местам рыбалки на разливах р. Иж и др.)</p> <p>3) организация инфраструктуры для отдыхающих (проекты благоустройства территории и организации места притяжения, услуги проката пляжного инвентаря, услуги катания по воде на разных средствах транспорта, передвижной пункт питания и др.)</p> | <p>Все эти проекты можно реализовать в комплексе на основе механизмов государственного, муниципального и частного предпринимательства (ГМЧП). Вместе с тем, возможно реализовать проект организации места притяжения и благоустройства территории за счет средств муниципалитета с последующим предложением мест для размещения бизнеса</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>2. Возможность организации бизнеса вдоль федеральной трассы</p> | <p>1) отсутствие сколько-нибудь значимых объектов торгового, социального или иного назначения вдоль трассы на территории района</p> <p>2) наличие огромных потоков транспорта с отдыхающими, дальнобойщиками, рыбаками и т. д.</p> | <p>Организация инфраструктуры для отдыха проезжающих (проекты благоустройства территории и организации места притяжения около съезда с трассы в с. Алнаши, услуги питания, ночлега, стоянки и др.)</p> | <p>Все эти проекты можно реализовать в комплексе на основе механизмов ГМЧП. Также возможна реализация проекта организации места притяжения и благоустройства территории за счет средств муниципалитета с последующим предложением мест для размещения бизнеса</p> |
| <p>3. Существенные сложности выхода представителей малого бизнеса на рынки за пределами района, и в первую очередь на рынки городов, в том числе в соседнюю Республику Татарстан</p> | <p>1) сложности коммуникаций с торговыми сетями и (или) конечными потребителями</p> <p>2) высокие накладные (в первую очередь транспортные) издержки при небольших объемах производства</p> <p>3) отсутствие маркетинговых компетенций и (или) специалистов у малых предприятий</p> <p>4) проблемы с другими профессиональными компетенциями</p> | <p>Учредить аудиторский центр поддержки активности малого бизнеса для оказания различных услуг малым предприятиям, в первую очередь маркетинговых</p> | <p>Маленьким предприятиям сложно заинтересовать крупных торговцев, а работа с конечными потребителями на порядок повышает накладные расходы. Возможно создание на базе Центра или в партнерстве с частными фирмами торговой (торговых) площадок в сети Интернет, логистического центра со складом, транспортной компании и т. п.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>4. Возможности использования производственного потенциала, каналов сбыта, деловых связей Алнашского райпо</p> | <p>1) отсутствие известных собственных брендов, ориентированных на высокоценовые сегменты 2) отсутствие современного оборудования для производства товаров в высокоценовые сегменты 3) практическое отсутствие райпо на рынках высокоценовых сегментов</p> | <p>1) организация производств специфической продукции для высокоценовых сегментов городских потребителей под новыми брендами 2) включение райпо в партнерский проект по поддержке активности малого бизнеса 3) создание совместного с администрацией и другими частными фирмами представительств райпо в городах (Ижевск, Набережные Челны и др.) для продвижения продуктов питания, производящихся в районе</p> | <p>Например, изделия из мяса КРС под брендом «Алнаши-халяль». Возможны другие варианты. Возможно подключение райпо к продвижению бренда «Алнаши-молоко» и других вариантов, имеющихся в районе</p> |
| <p>5. Возможности использования комплекса релаксационно-оздоровительных, воспитательных, развлекательных и иных услуг санатория Варзи-Ятчи</p> | <p>1) сезонность загрузки мощностей санатория 2) возможность оказания платных медицинских услуг населению 3) возможность оказания дополнительных видов релаксационно-</p> | <p>1) расширение мощностей 2) разработка и внедрение в процессную деятельность программ новых комплексов услуг, ориентированных в первую очередь на догрузку производственных</p> | <p>В качестве новых комплексов услуг могут быть предложены, например, специальные программы оздоровления и отдыха инвалидов (возможно финансирование из бюджета), программы</p> |

| | | | |
|--|--|-------------------------------|---|
| | <p>развлекательных услуг (наличие спроса)</p> <p>4) недогрузка мощностей в межсезонье</p> <p>5) неудовлетворенность спроса при пиковых нагрузках мощностей</p> | <p>мощностей в межсезонье</p> | <p>проведения спортивных сборов и соревнований, программы детских лагерей в период школьных каникул и др. Требуется изучение потенциальных потоков клиентов разных категорий в течение года</p> |
|--|--|-------------------------------|---|

Соблюдение технологий предполагает собой проведение всех необходимых операций точно в установленные сроки и обеспечение животных и растений всеми необходимыми питательными веществами, то есть должны быть проработаны и контролироваться технологические карты процессов, а также моделироваться и адаптироваться комплексы питания растений и животных (в разрезе их видов, групп, мест размещения и т. д.). Проблемы с управленческим персоналом – нужно готовить персонал за ранее, иметь кадровый резерв. Вообще проблемы с использованием ресурсов проще решать сообща, а для этого необходима кооперация хозяйств. Те же управленческие кадры и специалисты могут быть общими и использоваться как совместный ресурс. Даже в передовых хозяйствах результативность далека от максимальной.

Для всех хозяйств, даже передовых, характерна как минимум невысокая эффективность. Эффективность является следствием результативности работы и инноваций в технологиях и управлении. Хотя ряд хозяйств в 2022 г. уже вводят в действие современные молочные производственные комплексы, для высокой эффективности этого пока что мало, это только несколько хозяйств и только производство молока. Необходимо стремиться к всеобъемлющей автоматизации, роботизации и компьютеризации как в технологиях, так и в управлении, хотя это актуально, как было отмечено выше, только для хозяйств, имеющих высокий уровень результативности (хозяйствам с невысокой результативностью сначала нужно заняться соблюдением технологий, дисциплиной труда и улучшением управленческих компетенций). Для более четкого и сбалансированного перехода к новым технологиям и методам необходимы проработка в каждом передовом хозяйстве стратегий (или хотя бы долгосрочных планов) развития с обоснованием в них программ и комплексов ключевых проектов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кондратьев Д.В., Павлов К.В. Комплексный анализ современного состояния и оценка перспектив развития аграрной экономики муниципального района (на материалах Алнашского района Удмуртской Республики Российской Федерации) // Бухгалтерский учёт и анализ. – 2023. – № 5. – С. 3–13.
2. Кондратьев Д.В., Павлов К.В. Комплексный анализ современного состояния и оценка перспектив развития аграрной экономики муниципального района (на материалах Алнашского района Удмуртской Республики Российской Федерации) (продолжение статьи) // Бухгалтерский учёт и анализ. – 2023. – № 6. – С. 3–10.
3. Экономика на постсоветском пространстве в условиях новых патологических вызовов и процессов цифровизации: монография / под научной редакцией профессора К.В. Павлова. – Ижевск: Шелест, 2021. – 644 с.

Глава 7.2. Особенности структурного формирования инфраструктуры агрохозяйственного обслуживания и ее инновационного развития

Введение

В условиях современного мира интеграционные процессы обеспечения продовольственной безопасности страны требуют от отрасли гибкости к внешней изменяющейся среде, эффективности в различных инновациях и научно-техническом развитии, основанных на устойчивом развитии сельского хозяйства. Поэтому во многих развитых странах мира современный этап развития сельского хозяйства описывается как этап перехода к инновационной модели, обеспечивающей системную интеграцию аграрного сектора и отраслей науки и техники в целях повышения его эффективности. В частности, «сегодня существует необходимость создания «умного сельского хозяйства» с целью оптимизации систем производства

и распределения и внедрения новых бизнес-моделей, позволяющих эффективно использовать землю, энергию и другие природные ресурсы, и в то же время, уделять больше внимания нуждам бедного населения мира» [1].

В настоящее время развитие отраслей экономики в развитых странах мира осуществляется за счет внедрения инновационных процессов. В Узбекистане также было бы целесообразно обеспечить все условия для активизации этих процессов во всех сферах экономики, в том числе и в сельском хозяйстве. Инновационное развитие позволит решить существующие проблемы в сельском хозяйстве, а также кардинально изменить облик отрасли, перейти на новый уровень развития сельского хозяйства и обслуживающей его инфраструктуры.

По прогнозу Организации Объединенных Наций в 2050 году население мира составит 9,7 миллиарда человек, что в свою очередь создаст продовольственную проблему в глобальном масштабе. Сложившаяся ситуация будет серьезно угрожать праву каждого человека на рациональное питание и основному праву каждого человека на свободу от голода. В резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций «Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», принятой 25 сентября 2015 году [2] сформулирован план по развитию сельского хозяйства. В этом контексте инновации могут спасти фермеров от бедности, будут способствовать реформированию продовольственной системы и продовольственной безопасности, что в свою очередь будет способствовать развитию устойчивого сельского хозяйства.

Актуальность темы исследования

В Узбекистане также уделяется большое внимание обеспечению всех условий для активизации инновационных процессов во всех сферах экономики, в том числе в сельском хозяйстве. Инновационное развитие позволяет решить существующие проблемы в сельском хозяйстве, в то же время кардинально изменить его облик, перейти

на новый уровень развития отраслей сельского хозяйства и обслуживающей его инфраструктуры. В связи с этим, в условиях модернизации нашей страны «необходимо разработать комплексную программу дальнейшего реформирования сельского хозяйства», «восстановить исчезающие старые сорта, рационально и эффективно проводить селекционную работу, широко внедрять в отрасль достижения науки и инновационные разработки» [3]; также признано приоритетными задачами создание и внедрение современной сельскохозяйственной техники [4]. При этом необходимо, чтобы методы и механизмы инновационного развития инфраструктуры отвечали не только современным рыночным принципам национальной экономики, но и учитывали специфику каждого региона страны. В целом объективной необходимостью становится комплексное изучение инновационной деятельности и процессов в сети инфраструктуры обслуживания сельского хозяйства, критическое рассмотрение сложившейся на практике ситуации, инновационное развитие инфраструктуры обслуживания сельского хозяйства.

Возникновение и становление термина инфраструктура как отрасль и этапы ее развития напрямую связаны с развитием этих объектов и развитием экономической теории.

Ученые-экономисты, изучавшие инфраструктуру как объект исследования, изучали ее как целостную систему, обеспечивающую условия для развития рыночных отношений. В дальнейшем к нему стали относиться дифференцированно как к отдельной отрасли, территории, комплексу, обслуживающему виды производства. Это можно наблюдать в исследовательских работах как зарубежных ученых, так и в работах ученых из стран СНГ [5].

На начальном этапе понятие инфраструктура не рассматривалось как отдельная экономическая категория, и в связи с этим сформировались различные подходы к ее определению. А. Смит в своей работе «Исследование о природе и причинах богатства народов» [6], отмечал необходимость создания общественных сооружений и учреждений, нужных для всеобщего производства, но невыгодных для частного капитала. Сторонники классической политической

экономии считали, что для отдельных индивидов функционирование определенных производственных объектов ненормально, но утверждали, что они важны для всего сообщества. Особенностью начального этапа является то, что объекты инфраструктуры полностью были зависимыми от потребностей и роста основных производственных предприятий.

Постановка проблемы

Этап становления категории инфраструктуры начался в 40-е годы XX века. Термин «инфраструктура» стал активно использоваться в экономической литературе на этом этапе и стал изучаться как важный фактор производства. Следует отметить, что на данном этапе характерной особенностью формирования инфраструктуры как категории, уровня развития производства в условиях развитого капитализма и социализма, а также под влиянием различных внешних факторов, является то, что инфраструктура стала рассматриваться как категория.

Цель исследования

Причиной анализа инфраструктуры как отдельного самостоятельного элемента в развитой экономической системе капитализма является, с одной стороны, углубление процессов разделения труда в обществе, а с другой-невозможность полноценного развития инфраструктуры исключительно через рыночный механизм. Невозможность строительства дорог, мостов, каналов, дамб, необходимых стране только за счет частного капитала, привела к активному вмешательству государства в развитие инфраструктурных отраслей. В результате инфраструктурная сфера сформировалась как самостоятельная отрасль.

Этап становления инфраструктуры как системы начался в 80-е годы XX века. С этого периода инфраструктура стала изучаться как целостная система и определяющий фактор формирования национальной экономики, повышающий ее конкурентоспособность.

В экономической литературе термин инфраструктура трактуется по-разному.

Метод исследования

Изучение особенностей структурного формирования инфраструктуры сельскохозяйственных услуг и ее инновационного развития осуществляется с использованием методов научной абстракции, научно-теоретического анализа, сравнения, индукции и дедукции.

Основные результаты

В мировой практике понятие инфраструктура впервые было введено в оборот в начале XX века как комплекс объектов и сооружений, необходимых для полноценного функционирования вооруженных сил. К 1940-м годам в западных странах под инфраструктурой понималась целостная структура отраслей и учреждений, создающих необходимые условия для функционирования отраслей материального производства. В экономической литературе бывших союзных республик 1970–1980-х годов инфраструктура обычно рассматривалась как совокупность инженерно-технических зданий и сооружений.

Некоторые экономисты определяют инфраструктуру как комплекс, обеспечивающий нормативные условия для социально-экономического производства, в то время как другие литературные источники определяют ее как «совокупность специфических трудовых процессов в создании товаров и услуг, обеспечивающих обмен деятельностью в процессе человеческой жизни и общественного производства» [7]. Американские ученые К.Р. Макконнелл и С.Л. Брю считают, что на уровне национальной экономики инфраструктура – это капитальные устройства, которые обычно используются гражданами и фирмами (дороги, муниципальные транспортные системы, водоочистные сооружения, муниципальные системы водоснабжения, аэропорт), а также инфраструктура – это услуги и устройства, необходимые фирме для производства продукции (водоснабжение, электричество, производственные затрат, грузоперевозок, НИОКР, финансовых и банковских услуг [8]. Они утверждали, что из-за дороговизны их организации за счет собственных средств они будут предоставлены государством и другими фирмами.

Проблемы во взаимодействии производственного сектора с предприятиями, предоставляющими ему услуги, возникли еще до появления термина «инфраструктура» отмечают в своих работах Р. Нурке [9], П. Розенштейн-Родан [10], А. Хиршман [11], А. Янгсон [12].

Американский экономист П. Розенштейн-Родан определил инфраструктуру как «совокупность общих условий, удовлетворяющих потребности всего населения и обеспечивающих развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики, или основных отраслях...». Р. Йохемсен в своей работе «Теория инфраструктуры» трактовал инфраструктуру как совокупность материальных, личных и институциональных видов деятельности, которые помогают организовать интегрированную экономику в регионах.

Английский экономист А. Янгсон является первым открывателем этого термина и указывает, что слова «overhead capital» или в современном значении «инфраструктура», которые он использовал в своей работе в начале 40-х годов, впервые появились в работах Х. Зингера. Ч. Мурадов также заявил в своем исследовании, что определение инфраструктуры, данное Р. Йохемсеном, является глубоким и полным и что оно обобщает мнение многих зарубежных ученых по этому поводу [13].

По мнению А.И. Кузнецовой, «инфраструктура как объект исследования представляет собой совокупность общих условий в производстве и жизнедеятельности населения, возникающих при ответственном разделении труда» [14].

Л.В. Горяинова рассматривала инфраструктуру как объект государственно-частного партнерства и считает, что разделение инфраструктурной сети на производственную и социальную инфраструктуру является типичным подходом для российской экономической литературы [15].

Инфраструктура учеными Узбекистана определяется по-разному. В некоторой литературе «инфраструктура» – это совокупность производственных и непроизводственных объектов, обеспечивающая условия для воспроизводства. Ученые считают, что основная

производственная инфраструктура – это энергоснабжение, транспорт и связь [16].

Здесь, по определению, предложенному Б.Б. Беркиновым и Р.Х. Ташматовым, «инфраструктура» – это сферы, создающие общие условия для ведения народного хозяйства. Результатом их деятельности является не продукция в натуральном выражении, а услуги, ресурсы (топливо, химикаты, семена, лекарственные препараты и т. д.). Они считают, что необходимо учитывать «чистые услуги» после вычета цены, и логически считают это правильным. В данном случае можно определить долю инфраструктуры, включаемую в себестоимость выпускаемой продукции. По мнению Ч. Мурадова, инфраструктура охватывает производственные, социальные и нематериальные процессы общества, включает в себя различные финансовые, социальные, правовые, информационные, природоохранной, управленческой и других видов сервисной деятельности и оказывает непосредственное влияние на конечный результат производственного процесса [17].

По нашему мнению, с одной стороны, если мы исследуем инфраструктуру как систему, представляющую экономическую возможность, то есть как систему, обеспечивающую условия рыночных отношений, с другой стороны, ее следует изучать отдельно как экономические отношения, направленные на формирование товарно-денежных отношений между субъектами рынка.

Таким образом, в тесном взаимодействии с системой экономических отношений в процессе воспроизводства инфраструктура обеспечивает условия для развития и прогресса всех экономических участников территории.

При определении инфраструктуры необходимо обратить внимание на несколько его аспектов:

- формирует систему экономических отношений в системе оказания услуг;
- развитие и прогресс инфраструктуры во многих случаях зависит от уровня развития отрасли, которую она обслуживает, и наоборот;

- типы инфраструктуры зависят от обслуживаемого сектора;
- с развитием и прогрессом общества расширяются виды услуг инфраструктурной сети.

В целом инфраструктурный комплекс – это особая отрасль экономики и особая форма экономической деятельности, которая осуществляется на основе государственно-частного партнерства и при поддержке государства и создает условия для социально-экономического и технологического развития в глобальном, национально-региональном, в масштабе предприятия и ориентировано на улучшение. Социально-экономическое развитие означает не только рост ВВП, но и, прежде всего, удовлетворение материальных и социально-инновационных потребностей всех слоев общества.

Инфраструктурный комплекс представляет собой динамическую систему, поскольку его структура и виды изменяются в результате углубления общественного разделения труда и изменения системы управления экономикой, а также будут меняться в будущем с появлением новых отраслей и видов деятельности.

В настоящее время в результате научных исследований сформирован ряд теоретических концепций инфраструктуры:

Понятие накладных расходов. Первые идеи, связанные с этой концепцией, исходили экономиста К. Викселля. По словам ученого, анализируя место производства в экономической системе, он разделил затраты, необходимые для развития сектора, обслуживающего производственные процессы, на собственно производственные и социальные прибавочные расходы. Эту идею позднее рассмотрел в своей исследовательской работе Дж. Кларк, разделив накладные расходы на микро- и макроуровни.

Распределительная концепция инфраструктуры. Согласно этой концепции, инфраструктура представляет собой систему каналов распределения продукции в сфере обращения. Основы формирования этой концепции можно наблюдать в работах экономиста А. Шоу [18]. Исследуя проблемы рыночного распределения, он определил термин «рыночное распределение» как сферу обращения

или торгово-распределительную систему, обеспечивающую связь между производством и потреблением.

Логистическая концепция инфраструктуры. Эта концепция исследует инфраструктуру как систему объектов, транспорта и технических средств, обеспечивающих движение продукции. Проблему распределения и движения продукции впервые обсуждал А. Шоу, затем Р. Дененхольц, Э. Смайк [19].

Маркетинговая концепция инфраструктуры. Уникальность концепции заключается в том, что инфраструктура исследуется как вид деятельности, способствующий формированию спроса на товары и услуги. Основы этой концепции были изучены в исследованиях американского экономиста А. Шоу.

Институциональная концепция инфраструктуры. Согласно этой концепции, рыночная инфраструктура представляет собой систему взаимодействующих субъектов данной сферы сделок, проявляющуюся в различных организационно-экономических формах и обеспечивающую торгово-экономическую связь между производством и потреблением Р. Вестерфилд первым предложил институциональный подход к анализу рыночных процессов, изучавший этот предмет как экономический инструмент развития экономики.

Чтобы глубже понять природу и содержание инфраструктуры, необходимо изучить ее классификационные формы, то есть состав и типы. Необходимость классификации инфраструктуры определяется:

во-первых, определить место не только отдельных типов, но и их сплетение в системе общественного воспроизводства на основе группировки типов инфраструктуры;

во-вторых, изучить межотраслевые связи и на основе этого установить оптимальный баланс между основным производством и организациями и предприятиями, оказывающими ему услуги;

в-третьих, позволяет постепенно совершенствовать управление совокупностью взаимосвязанных сплетений, обеспечивающих конечный результат.

Поскольку инфраструктура представляет собой динамическую систему, как мы уже говорили выше, ее типы эксперты классифицируют по-разному.

По мнению некоторых ученых, инфраструктура делится на производственную, социальную, рыночную и институциональную [20].

Кроме того, инфраструктура классифицируются по уровню влияния на производственный процесс, региональным особенностям, отраслям, экономическим характеристикам и аспектам использования.

Ученые Зокиров О. и Пардаев А, учитывая типы действующих в группировке инфраструктуры, констатируют, что «...она формируется и развивается по направлениям производственной, личной, экологической и рыночной инфраструктуры» [21] и дает подробную классификацию всех видов.

Но некоторые классификационные признаки не могли в полной мере объяснить все особенности инфраструктуры. Признавая существование вышеперечисленных видов инфраструктуры, необходимо изучать инфраструктуру в виде комплекса, поэтому мы считаем, целесообразным классифицировать её по уровню охвата, характеру вида деятельности, формы пользования, собственности и вида деятельности (рис. 1).

По территориальному характеру она подразделяется на глобальный, макрорегиональный, национальный, региональный, локальный и в масштабе предприятия типы. По характеру деятельности классифицируется по типам природная, организационная монополия, конкурирующие типы.

По форме использования и собственности она классифицируется на государственную собственность, частную, коллективную, негосударственную некоммерческую, кооперативную, корпоративную собственность.

Основное внимание уделено классификации инфраструктуры по видам деятельности, разделенной на производственную, транспортно-дорожную, коммуникационную, социальную, инновационную, экологическую, институциональную и рыночную инфраструктурные отрасли.

Классификация в этом порядке позволяет лучше понять сущность и специфику инфраструктурного комплекса. Причина в том, что некоторые виды инфраструктуры имеют двойственный характер. Например, транспортная услуга включена в экономической литературе как производственная инфраструктура, но она также относится к типу социальной инфраструктуры, или услуги связи используются как предприятиями, так и населением. Таких примеров можно привести множество. Поэтому уместно выделить вышеперечисленные виды услуг в отдельную группу.

Также в настоящее время расширяется деятельность экологических и инновационных инфраструктурных служб и возрастает их значение. В экономической литературе экологическая инфраструктура включается в состав социальной инфраструктуры [22]. Но в связи с ухудшением общей экологической ситуации в мировом масштабе и в связи с тем, что этой проблеме уделяется большое внимание, целесообразно изучить этот вид услуг отдельно.



Рисунок 1. Структура инфраструктурного комплекса и классификация

Инновационная инфраструктура остается ведущим механизмом модернизации и диверсификации экономики, технического и технологического обновления, развития национальной экономики практически во всех странах в условиях выхода из мирового финансово-экономического кризиса.

В последние годы инфраструктура в нашей стране развивается быстрыми темпами. Это можно объяснить рядом факторов. В частности, темпы роста производства опережают развитие инфраструктур, и это также влияет на развитие экономики. В западной экономической литературе этот процесс получил название «обслуживание экономики».

На обслуживание производства оказывают влияние также следующие факторы: углубление общественного разделения труда, рост доходов населения, расширение спроса на кредитные ресурсы, рост темпов научно-технического развития, разделение и диверсификация производства, развитие производства на основе ресурсосбережения и т. д. Конечные результаты сельскохозяйственного производства зависят не только от собственных возможностей хозяйства, но и от уровня развития обслуживающих его инфраструктурных сетей. Фермеры и фермерские хозяйства получают большую выгоду от развития инфраструктурных подразделений, поскольку оно освобождает членов фермерских хозяйств от работы, связанной с производственными услугами, и позволяет им сосредоточиться на своей основной деятельности.

С точки зрения аграрного сектора, общей целью инфраструктурного сектора является создание благоприятных условий для развития сельских жителей и производителей сельскохозяйственной продукции. Исходя из функции и специфики связи, коммуникационной, транспортно-дорожной, производственной, социальной, инновационной, экологической, институциональной и рыночной инфраструктуры, входящих в инфраструктурный сектор, их задачами является обеспечение достойных условий для сельских жителей и производителей сельскохозяйственной продукции (рис. 2). Отрасли и предприятия, входящие в инфраструктуру, обслуживающую

сельскохозяйственную сеть, делятся на разные группы по статусу обслуживания. В зависимости от разделения этих групп можно определить, для каких целей их следует использовать:

- определить и оценить место инфраструктурных услуг в процессе производства сельскохозяйственной продукции;
- предварительное планирование объемов работ между сельским хозяйством и обслуживающей его инфраструктурой, сроков их завершения и материально-технического состояния;
- достойных условий для сельских жителей и производителей сельскохозяйственной продукции.

Однако в связи с многогранностью задач, выполняемых инфраструктурой обслуживания сельского хозяйства, невозможностью их выполнения одновременно, из-за разнообразия технологий обслуживания невозможно сгруппировать предприятия инфраструктуры по одному или двум типам показателей.

Инфраструктура, обслуживающая сельское хозяйство, состоит из комплекса услуг, которые прямо и косвенно обеспечивают условия для производителей сельскохозяйственной продукции в процессе производства и доставки потребителям (перерабатывающим предприятиям, населению).

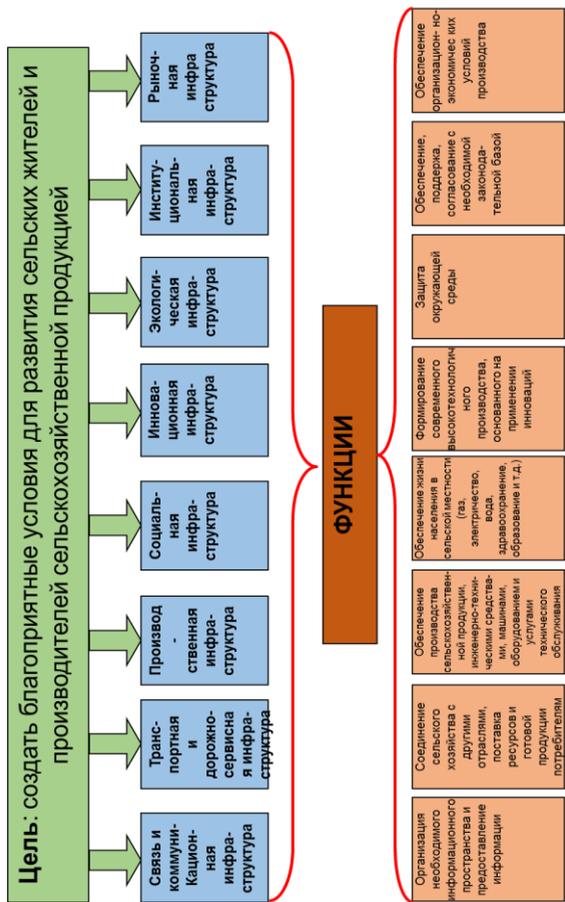


Рисунок 1.2. Структура инфраструктуры обслуживания сельского населения и сельского хозяйства и ее назначение (Разработан на основе авторских исследований)

Чтобы наиболее полно отразить функцию инфраструктуры, обслуживающую сельское хозяйство, а также определить роль и значение инфраструктуры в деятельности сельхозпроизводителей, целесообразно разделить ее на виды инфраструктуры: материально-снабжающую, финансовую, информационно-рекламную, специальную услугу транспортировки и хранения, а также инновационное снабжение (рисунок 1.3).

Исследования показывают, что классификация инфраструктуры оказания услуг сельскому хозяйству в таком порядке позволяет разработать научное предложение и практические рекомендации по расширению видов услуг, оказываемых фермерским хозяйствам в будущем.

Согласно проведенным исследованиям, в настоящее время виды материально-технического обслуживания сельского хозяйства, финансовые услуги, специальные услуги, транспортно-складские услуги постоянно используются производителями сельскохозяйственной продукции.

Инновационные услуги оказывают научно-исследовательские институты, научные центры и лаборатории.

С увеличением объемов экспорта сельскохозяйственной продукции растет и спрос на логистические услуги. При этом в будущем будет целесообразным расширение инновационных услуг в сфере инновационного развития сельского хозяйства.

Надо отметить, что недостаток собственных средств, ограниченность бюджетного финансирования и трудности с получением кредитов на инновационные проекты у многих сельхозпроизводителей и фермерских хозяйств не позволяют внедрять новые технологии.

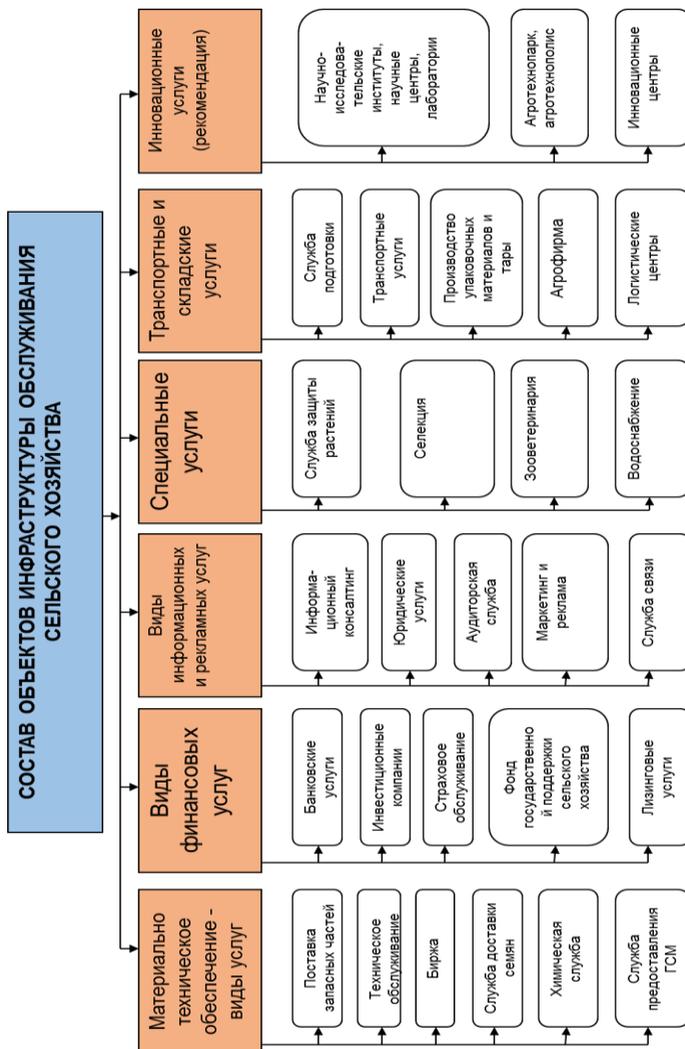


Рисунок 1.3. Классификация инфраструктурных услуг, обслуживающих сельское хозяйство²⁶

²⁶ Разработан на основе авторских исследований.

С учетом всех факторов, влияющих на экономическую эффективность инновационных процессов, и особенностей отрасли она состоит из следующего:

– природно-биологические факторы: улучшение почвенно-климатических условий с помощью химии, мелиорации, орошения и других средств, селекции, генетики и других средств и факторов в области животноводства и сельского хозяйства;

– социальные факторы: факторы, связанные с выявлением и развитием способностей человека – физических, психологических, интеллектуальных, факторы, связанные с развитием положительного отношения к труду и его результатам и исключением негативных ситуаций;

– организационно-экономические факторы: организация производства, его специализация, концентрация, применение передового опыта, характер и уровень системы и методов управления;

– материально-технические факторы: уровень и качество механизации производства, электрификации, автоматизации, уровень применяемых технологий, развитие науки;

– экономические факторы: планирование производства, определение спроса и предложения, ценообразование, кредитно-финансовое, экономический анализ, учет и контроль, нормирование труда, тарификация работ.

Эти факторы в определенной степени связаны с совокупностью производственных отношений, свойственных данному этапу развития производства.

Уникальность инновационных процессов в сельском хозяйстве и обслуживающей его инфраструктуры обусловлена тем, что она имеет свои особенности. Различные аспекты инфраструктуры основаны, прежде всего, на природно-биологических особенностях сельскохозяйственного производства, по природно-климатическим условиям. За счет природных и биологических факторов формируются технико-технологические характеристики отрасли, то есть сезонность производства, продолжительность рабочего периода. В результате этих различий в процессе длительного развития сформировались

специфические социально-экономические аспекты и особенности отрасли.

С точки зрения инновационного процесса они состоят из следующих:

– в связи с ограниченностью земельных ресурсов вместо экстенсивного развития в сельском хозяйстве при увеличении объема производства следует уделять внимание интенсивным факторам, т. е. получать больше продукции с единицы земельной площади, а в животноводстве – получать больше продукции на единицу корма;

– сельскохозяйственная отрасль имеет высокую фондоёмкость, а оборотные средства циркулируют медленно, поскольку такая ситуация не очень привлекательна для инвесторов, возрастает роль государства в развитии этой отрасли;

– домашние, фермерские и частные хозяйства не имеют возможности самостоятельно разрабатывать мероприятия по внедрению инноваций в производство, так как известно, что для этого необходимы достаточные средства. Производители сельскохозяйственной продукции всегда ощущают потребность в финансовых ресурсах с учетом продолжительности технологического процесса производства продукции;

– степень специализации предприятий, производящих сельскохозяйственную продукцию, низкая по сравнению с другими отраслями, что связано с необходимостью эффективного использования земли, сезонностью производства сельскохозяйственной продукции, в результате чего необходимо организовать полное использование рабочей силы, оборудования и других средств производства в течение года. Но учитывая сезонный характер сельскохозяйственной отрасли, это ограничивает возможность полного использования трудовых ресурсов и техники при организации производства в сельском хозяйстве. В том числе, инфраструктурные услуги используются неравномерно в течение года (машинно-тракторные парки, станции подачи минеральных удобрений);

– в настоящее время ряд работ в производственном процессе выполняет сфера специальных служб, т.е. объекты инфраструктуры (машинно-тракторные парки, агрохимическая служба, филиалы по реализации ГСМ, подготовительные предприятия, зооветеринарная служба). Однако недостаточное формирование конкурентной среды в этой сфере отрицательно сказывается на качестве и уровне обслуживания;

– при различных условиях собственности требуются особые формы и средства государственной поддержки и влияния (проведение научно-технической политики, информационное обеспечение, налоговая и кредитная политика). По этой причине для развития инновационной деятельности в сельском хозяйстве и обслуживающих его инфраструктурных объектах требуется введение налоговых и кредитных льгот, создание инновационных центров и проведение активной инновационной политики;

– увеличивает потребность в высококвалифицированных кадрах или профессиональных консультациях при внедрении инноваций в сельское хозяйство и обслуживающую его инфраструктуру. Например, в течение последних 20 лет из-за ручного сбора хлопка-сырца подготовка полей к механизации игнорируется, и необходимо ввести соответствующее консультирование и обучение опытных специалистов по механизации;

– часть сельскохозяйственной продукции направляется в само сельское хозяйство на воспроизводство, а оборотный капитал формируется за счет этой продукции и государственной поддержки. Но если принять во внимание, что природно-климатические условия влияют на объемы производства, то необходимо совершенствовать деятельность крупных страховых фондов, чтобы обеспечить целостность производственного процесса. В настоящее время рынок агрострахования в Узбекистане недостаточно развит, что также оказывает негативное влияние на инвестиции;

– продолжительность технологического процесса и зависимость от природных и биологических условий вызывают трудности в предварительном прогнозировании результата производства;

– вероятностный характер производства делает результаты внедрения инноваций также вероятными. Изменения факторов производства или в целом экономической ситуации могут привести к неожиданным негативным результатам, поэтому перед внедрением инновационных достижений в сельскохозяйственное производство необходим тщательный анализ.

Помимо особенностей инновационных процессов в сельском хозяйстве необходимо учитывать и содержание инновационного процесса. Решение проблем инновационного обеспечения сельхозпроизводителей позволяет исследователям активно и качественно реализовывать инновационные проекты, а также создавать взаимовыгодные условия для быстрого их внедрения потребителями этих проектов. Своевременная реализация инновационных проектов повышает экономическую эффективность субъектов сельского хозяйства и обеспечивает их развитие на более высокий уровень.

Заключение

В условиях модернизации и диверсификации экономики нашей страны необходимо оказывать услуги сельскому населению и производителям сельскохозяйственной продукции на уровне спроса и полностью удовлетворять их потребности за счет совершенствования организационно-экономических механизмов инновационного развития и инфраструктуры, обслуживающей сельское хозяйство. Данная проблема объясняется следующим рядом обстоятельств.

Во-первых, нужно разработать четкие организационно-экономические механизмы инновационного развития, включающие реализацию системных мер по ускорению производства высококачественной продукции и активизации инновационных процессов во всех сферах сельского хозяйства, и успешно реализовывать инновационную политику только при создании соответствующих условий.

Во-вторых, система материально-технического снабжения, научно-техническое развитие и интенсивные технологии являются

решающими факторами повышения экономической эффективности сельскохозяйственного производства, а интенсификация сельского хозяйства требует совершенствования орудий производства, развития отраслей сферы услуг, их эффективного использования в обмен на уменьшение вклада ручного труда.

Известно, что развитие инфраструктуры и расширение ее видов напрямую связано с внедрением научно-технических разработок в отрасли экономики и ускорением инновационной деятельности.

В-третьих, в условиях модернизации страны инновационное развитие инфраструктуры обслуживания сельского хозяйства требует комплексного подхода. При этом методы и механизмы развития инновационной инфраструктуры должны не только отвечать современным рыночным принципам национальной экономики, но и учитывать специфику каждого региона.

В связи с вышеизложенным возникает объективная необходимость комплексного изучения инновационной деятельности и процессов в сфере агроинфраструктуры, необходимость анализа ситуации, создаваемой на практике, с критической точки зрения, совершенствования организационно-экономических основ инновационного развития инфраструктуры, обслуживающих сельское хозяйство.

В целом инфраструктура напрямую связана с научно-техническим прогрессом, развитие инновационной деятельности в отраслях экономики, в том числе и в сельском хозяйстве, не только расширяет виды инфраструктуры, но и повышает качество ее обслуживания. В свою очередь, благодаря инновационному развитию инфраструктуры, обслуживающей сельское хозяйство, появится возможность перехода сельского хозяйства на новый уровень развития и качественного улучшения уровня жизни сельского населения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Global Innovation Index. Innovation feeding the world. – URL: https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2017.pdf
2. Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. – URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
3. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М. Мирзиёевнинг Олий Мажлисга Мурожаатномаси. // «Халқ сўзи» газетаси, 2017 йил 23 декабрь.
4. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М. Мирзиёевнинг Олий Мажлисга Мурожаатномаси. // «Халқ сўзи» газетаси, 2018 йил 29 декабрь.
5. Aschauer, D.A. Is Public Expenditure Productive? // Journal of Monetary Economics. – 1989. – № 23. – P. 175–200.; Buhr, W. What is Infrastructure? Department of Economics, School of Economic Disciplines, University of Siegen. Siegen Discussion Paper No. 107–03. – 2003; Evans, P. and G. Karras. Is government capital productive? Evidence from a panel of seven countries. // Journal of Macroeconomics. – 1994. – № 16. – P. 271–279.; Simonis U. Infrastruktur, Theory und Praxis / U. Simonis. – Kiel, 1972. – P. 22–30.; Кузнецова А.И. Инфраструктура. Геоэкономический подход. Изд. 3-е. – М.: КомКнига, 2013. – С. 23–48.; Гольц Г.А. Инфраструктура и общество: принципы стратегии определяющего развития России / Гольц Г.А. // Экономическая наука современной России. – 2002. – № 2. – С. 11–21.; Зокиров О., Пардаев А. Қишлоқ хўжалиги иқтисодиёти (дарслик). – Т.: “ЎАЖБНТ” Маркази, 2003. – С. 262–265 б.
6. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. В 2-х т. – М.: Наука, 1992. Т.1. – С. 13.
7. Могилевкин И.М. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее / ИМЭМО РАН. – М.: Магистр, 2010. – С. 10–12.

8. МакКоннелл Кэмпбелл Р., Брю Стэнли Л. Экономика: принципы, проблемы и политика. В 2-х т. – М.: Республика, 1992. – С. 388.
9. Nurkse R. Problems of capital formation in underdeveloped countries, Oxf., 1955.
10. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the theory of the «Big Push». Camb., 1957.
11. Hirschman A.O. The strategy of economic development. New Haven, 1958.
12. Youngson A.J. Overhead capital. Edinb., 1967.
13. Мурадов Ч. Развитие рыночной инфраструктуры в условиях либерализации экономики Узбекистана: Дисс...iqt.fan..докт. – Ташкент: УЗБИИТИ, 2001. – 18 с.
14. Кузнецова А.И. Инфраструктура как необходимое условие устойчивого развития инновационной экономики города // Вестник МУ им. С.Ю.Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2012. – № 1 (1).
15. Горяинова Л.В. Инфраструктура как объект государственно-частного партнерства // Экономика, статистика и информатика. Вестник УМО МЭСИ. – № 6. – С. 29–35.
16. Салимов Б.Т., Ўрақов Н. Қишлоқ хўжалиги инфратзилмаси иктисодиёти (ўқув кўлланма). – Т.: ТДИУ, 2004. – С. 22–23 б.
17. Беркинов Б.Б., Ташматов Р.Х. Ўзбекистонда фермер хўжалиқларига хизмат кўрсатувчи инфратузилмаларни ривожлантириш йўналишлари. – Т.: ТДИУ, 2007. – 23 б.
18. Show A. Some Problems in Market Distribution // Quarterly Journal of Economics, XXVI August 1912. – P. 703–765.
19. Бергер Э.Дж. Цепи поставок: лучшие из лучших / Управление цепями поставок. – М.: ИНФРА-М, 2008. – С. 545–560.
20. Kohls RL. Marketing of Agricultural Products, 6th edition Macmillan Publishing Company / Kohls RL, Uhl JN. – New York, 1990. – P. 14–20.; Koslowski R. Market Institutions. East European Reform and Economic Theory / Koslowski R. // Journal of Economic Issues. Sep. – 1992. – V. 26, № 3. – P. 673–705.

21. Зокиров О., Пардаев А. Экономика сельского хозяйства : учебник. – Т.: Центр «О'АЙБНТ», 2003. – С. 262–265.
22. Инновационная инфраструктура регионального АПК: монография / В.Ф. Стукач, Е.М. Помогаев. – Омск: ООО ИПЦ «Сфера», 2007. – С. 12.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие инфраструктуры – важная предпосылка начала освоения новых территорий, превращения последних в полноценные территориальные социально-экономические системы. Как показал опыт советского этапа развития экономики России, невнимание к первоначальному развитию инфраструктуры существенно сдерживали реализацию многих (в том числе и грандиозных по советским меркам) социально-экономических проектов. Следует заметить, что инфраструктур – это одновременно и результат освоения территориальной социально-экономической системы, и условие для дальнейшего его продолжения.

В книге представлены научные разработки и практические результаты известных ученых и преподавателей вузов из нескольких стран – Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Узбекистан, Республики Мальта. В главах коллективной монографии рассматривались не все отрасли инфраструктурного комплекса (по причине ограниченности объема книги). Упор был сделан на инфраструктуру в сфере транспорта, туризма и финансов.

Таким образом, в коллективной монографии рассматриваются актуальные проблемы повышения эффективности работы различных отраслей социальной и производственной инфраструктуры с учетом новых геополитических и геоэкономических факторов.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Авторами отдельных глав монографии являются:

ЧАСТЬ I

Раздел 1

Глава 1.1. **А.Ф. Кудрявцев**, канд. географических наук, доцент каф. географии, картографии и геоинформатики Удмуртского государственного университета, Ижевск, Российская Федерация.

Глава 1.2. **А.Л. Лекомцев**, ст. преподаватель каф. географии, картографии и геоинформатики Удмуртского государственного университета, Ижевск, Российская Федерация.

Раздел 2

Глава 2.1. **П.М. Крылов**, канд. геогр. наук, доцент; доцент, и. о. зав. каф. социально-экономической и физической географии Государственного университета просвещения; главный специалист по транспорту ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор», Москва, Российская Федерация.

Глава 2.2. **В.П. Сидоров**, канд. геогр. наук, доцент, зав. каф. географии, картографии и геоинформатики, зав. лабораторией пространственных исследований Удмуртского государственного университета, Ижевск, Российская Федерация.

Раздел 3

Глава 3.1. **О.А. Бунаков**, доцент каф. сервиса и туризма Казанского (Приволжского) федерального университета, **М.В. Рожко**; ст. преподаватель каф. сервиса и туризма Казанского (Приволжского) федерального университета; **В.А. Рубцов**, д-р геогр. наук, профессор каф. сервиса и туризма Казанского (Приволжского) федерального университета, Казань, Российская Федерация.

Глава 3.2. **М.Ф. Ходыкина**, ст. преподаватель каф. международного туризма и менеджмента Кубанского государственного университета; **Д.В. Максимов**, канд. геогр. наук, доцент каф. международного туризма и менеджмента Кубанского государственного университета, Краснодар, Российская Федерация.

Раздел 4

Глава 4.1. **В.П. Сидоров**, канд. геогр. наук, доцент, зав. каф. географии, картографии и геоинформатики, зав. лабораторией пространственных исследований Удмуртского государственного университета; **П.Ю. Ситников**, ст. преподаватель каф. географии, картографии и геоинформатики Удмуртского государственного университета Ижевск, Российская Федерация.

Глава 4.2. **А.Н. Девятов**, канд. экон. наук, доцент каф. управления социально-экономическими системами Удмуртского государственного университета Ижевск, Российская Федерация.

ЧАСТЬ II

Раздел 5

Глава 5.1. **Н.В. Апатова**, д-р экон. наук, доктор педагогических наук, профессор, зав. каф. бизнес-информатики и математического моделирования, Крымского федерального университета, Симферополь, Российская Федерация.

Глава 5.2. **К.В. Павлов**, д-р экон. наук профессор, профессор каф. экономики и управления Ижевского филиала Российского университета кооперации, Ижевск, Российская Федерация, профессор каф. экономики Полоцкого государственного университета, Новополоцк, Республика Беларусь;

И.В. Зенькова, канд. экон. наук, доцент, зав. каф. экономики Полоцкого государственного университета; **А.К. Павлов**, аспирант Полоцкого государственного университета, Новополоцк, Республика Беларусь; **Н.Р. Асадуллина**, канд. экон. наук, доцент, доцент каф. управления агробизнесом Ташкентского государственного аграрного университета, Ташкент, Республика Узбекистан.

Глава 5.3. **Т.М. Одинцова**, канд. экон. наук, доцент, менеджер по исследованиям, академия «IDEA», ул. Никол Мускат, 1, Моста, MST 1870, Республика Мальта

Раздел 6

Глава 6.1. **Т.А. Вerezубова**, д-р экон. наук, профессор, зав. каф. финансов Белорусского государственного экономического университета, Минск, Республика Беларусь.

Глава 6.2. **С.А. Данилкова**, канд. экон. наук, доцент каф. финансов Белорусского государственного экономического университета, Минск, Республика Беларусь.

Глава 6.3. **С.Ю. Ильин**, канд. экон. наук, доцент каф. управления и экономики Московского государственного юридического университета, Москва, Российская Федерация.

Глава 6.4. **Л.И. Тарарышкина**, канд. экон. наук, доцент, зав. каф. евразийских отношений Белорусского государственного университета, Минск, Республика Беларусь.

Глава 6.5. **Чубарова Н.Э.**, ассистент каф. финансов Белорусского государственного экономического университета, Минск, Республика Беларусь.

Раздел 7

Глава 7.1. **Д.В. Кондратьев**, канд. экон. наук, доцент, доцент каф. менеджмента и права Удмуртского государственного аграрного университета, Ижевск, Российская Федерация; **К.В. Павлов**, д-р экон. наук профессор, профессор каф. экономики и управления Ижевского филиала Российского университета кооперации, Ижевск Российская Федерация, профессор каф. экономики Полоцкого государственного университета, Новополоцк, Республика Беларусь.

Глава 7.2. **Б.С. Разакова**, ст. преподаватель каф. Экономической теории Национального университета Узбекистана имени Мирзо Улугбека, Ташкент, Республика Узбекистан.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|-----|
| ВВЕДЕНИЕ | 3 |
| ЧАСТЬ I. ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ | 4 |
| Раздел 1. История изучения инфраструктуры | 4 |
| Глава 1.1. История развития инфраструктуры на территории современной Удмуртской Республики | 4 |
| Глава 1.2. История развития транспортной инфраструкту- ры города Ижевск | 19 |
| Раздел 2. Особенности изучения транспортной инфраструк- туры..... | 25 |
| Глава 2.1. Транспортная инфраструктура | 25 |
| Глава 2.2. Транспортная инфраструктура и логистика | 63 |
| Раздел 3. Туристская инфраструктура..... | 68 |
| Глава 3.1. Туристская инфраструктура и ее роль в повыше- нии конкурентоспособности региона | 68 |
| Глава 3.2. Индустрия общественного питания как важный компонент инфраструктурного комплекса | 90 |
| Раздел 4. Городская инфраструктура..... | 108 |
| Глава 4.1. Измерение комфортности городской среды как способ комплексной оценки уровня развития социальной инфраструктуры..... | 108 |
| Глава 4.2. Оценка качества жизни как один из подходов к изучению инфраструктуры | 124 |
| ЧАСТЬ II. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ | 142 |
| Раздел 5. Инфраструктура, цифровизация экономики и устойчивое развитие..... | 142 |
| Глава 5.1. Критерии выбора и приоритеты стратегии инновационного устойчивого развития. Экономическое развитие и экономический рост: основные ориентиры в цифровой экономике | 142 |

| | |
|---|-----|
| Глава 5.2. Цифровизация экономики как основа современного развития теории и практики цифровой логистики | 179 |
| Глава 5.3. Перспективы развития бухгалтерского учета и корпоративной отчетности в ESG-повестке | 216 |
| Раздел 6. Инфраструктура экономической деятельности..... | 244 |
| Глава 6.1. Механизм реализации стратегических задач укрепления платежеспособности страховых организаций..... | 244 |
| Глава 6.2. Организационно-методические аспекты внутреннего аудита в условиях современных вызовов и угроз..... | 274 |
| Глава 6.3. Управление инфраструктурными активами на основе системного подхода в сфере менеджмента..... | 323 |
| Глава 6.4. Финансово-экономические аспекты таможенных услуг в условиях таможенной территории ЕАЭС | 358 |
| Глава 6.5. Методические аспекты проведения внутреннего финансового контроля оборотных средств организации..... | 374 |
| Раздел 7. Роль инфраструктуры в развитии отдельных территориально-хозяйственных комплексов | 408 |
| Глава 7.1. Развитие инфраструктуры как условие повышения эффективности использования экономического потенциала муниципального района аграрного типа (на примере Алнашского района Удмуртской Республики)..... | 408 |
| Глава 7.2. Особенности структурного формирования инфраструктуры агрохозяйственного обслуживания и ее инновационного развития..... | 427 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ..... | 452 |
| СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ..... | 453 |

ОПИСАНИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ ИЗДАНИЯ:

Интерфейс электронного издания (в формате pdf) можно условно разделить на 2 части.

Левая навигационная часть (закладки) включает в себя содержание книги с возможностью перехода к тексту соответствующей главы по левому щелчку компьютерной мыши.

Центральная часть отображает содержание текущего раздела. В тексте могут использоваться ссылки, позволяющие более подробно раскрыть содержание некоторых понятий.

МИНИМАЛЬНЫЕ СИСТЕМНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ:

Минимальные системные требования: Celeron 1600 Mhz; 128 Мб RAM; Windows XP/7/8 и выше; 8x CDROM; разрешение экрана 1024×768 или выше; программа для просмотра pdf.

СВЕДЕНИЯ О ЛИЦАХ, ОСУЩЕСТВЛЯВШИХ ТЕХНИЧЕСКУЮ ОБРАБОТКУ И ПОДГОТОВКУ МАТЕРИАЛОВ:

Оформление электронного издания : Издательский центр «Удмуртский университет».

Компьютерная верстка: Т.В. Опарина

Подписано к использованию 02.05.2024
Объем электронного издания 3,85 Мб
Издательский центр «Удмуртский университет»
426034, г. Ижевск, ул. Ломоносова, д. 4Б, каб. 021
Тел. : +7(3412)916-364 E-mail: editorial@udsu.ru
