



ЭКОНОМИКА. УПРАВЛЕНИЕ. ФИНАНСЫ.

Журнал

АВТОРИТЕТНЫЕ МНЕНИЯ. ДОСТОЙНЫЕ РЕШЕНИЯ.
НАУЧНЫЙ ПОДХОД

3/2017

Главный редактор Володин Р.С., к.э.н., доцент

Выпускающий редактор Володина К. Ю.

Редакционный совет

Mariana Cernicova-Buca, Assoc. prof. (Politehnica University of Timisoara, Romania)

Абдыров Т. Ш. д.э.н., профессор (Бишкекская Финансово - Экономическая Академия, Кыргызская Республика)

Анопченко Т. Ю., д.э.н., профессор (Южный федеральный университет, Россия)

Максимов А. В., д.э.н., профессор (Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Россия)

Лысоченко А.А., д.э.н., профессор (Южный федеральный университет, Россия)

Мурзин А. Д., к.э.н., доцент (Южный федеральный университет, Россия)

Мошкин И. В., к.э.н., доцент (Южный федеральный университет, Россия)

Адрес редакции 344091, Россия, Ростовская область, г.Ростов-на-Дону, ул. Малиновского, 3, оф. 15

Телефон 8 (918) 543-32-05

E-mail info@portal-u.ru

Сайт www.journal.portal-u.ru

"Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы." – это рецензируемое научное издание, посвященное исследованию проблем в области экономики и менеджмента. К публикации принимаются результаты научных исследований, доклады конференций, обзор деловой и научной литературы, рецензии, экспертные оценки и другие материалы, отвечающие требованиям журнала. К сотрудничеству приглашаются ученые, аспиранты, магистранты, студенты, общественные деятели, политики, экономисты России, стран СНГ и дальнего зарубежья.

Рукописи статей в обязательном порядке оформляются в соответствии с требованиями для авторов, установленными редакцией. Статьи, оформленные не по правилам, редакцией не рассматриваются.

СОДЕРЖАНИЕ

Исследования в экономике и менеджменте	
Пахомова К.А. Определение сущности и основных особенностей мультимодальных перевозок	6
Ласкова Т.С., Лесняк Ю.С., Шаповалов В.С. Особенности организации складской логистики на предприятиях торговой сферы	19
Ласкова Т.С., Шаповалов В.С. Развитие информационной и телекоммуникационной инфраструктуры г. Ростова-на-Дону в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года	31
Труфанов С.А. Будущее менеджмента, маркетинга и производства в контексте развития информационных технологий и эволюции поколений	45
Экономико-управленческая практика	
Гунина Е.Н., Фетюхин В.И., Шашнев П.Д. Стратегии пассивного инвестирования: практический аспект	57
Кугушева Т.В., Копылова М.Е. Традиции организации: роль ценностей и норм в формировании организационной культуры предприятия сферы услуг	70
Первые шаги	
Баев А.В. Направления оптимизации систем управления товарными запасами сельскохозяйственных предприятий	87
Минеичева О.А. Оценка системы управления качеством обслуживания в транспортно-логистических компаниях Ростовской области	96
Цымбалова Е.А. Развитие логистической системы воздушных транспортных комплексов Южного Федерального округа	103

CONTENTS

Research Works in Economics and Management	
Pahomova K. Definition of the Essence and the Main Features of Multimodal Transport	6
Laskova T., Lesnyak Ju., Shapovalov V. Features of the Organization of Warehouse Logistics at Enterprises of Commercial Sphere	19
Laskova T., Shapovalov V. The Development of Information and Telecommunication Infrastructure of Rostov-on-Don as Part of Preparation for the FIFA World Cup 2018	31
Trufanov S. The Future of Management, Marketing and Production in the Context of Information Technology Development and Evolution of Generations	45
Practice-Oriented Papers in Economics and Management	
Gunina E., Fetyukhin V., Shashnev P. Strategies of Passive Investment: Practical Aspect	57
Kugusheva T., Kopylova M. Traditions of the Organization and their Importance for the Formation of the Organizational Culture of Service Enterprises	70
Young Researchers' Papers	
Baev A. Directions of Optimization of Control Systems of Commodity Reserves of Agricultural Enterprises	87
Mineicheva O. Evaluation of the service quality management system in transport and logistic companies of the Rostov region	96
Tsymbalova E. Development of the Logistics System of the Air Transport Complexes of the Southern Federal District	103

Исследования в экономике и менеджменте

Пахомова Кристина Андреевна
Магистрант
Южный федеральный университет,
Россия, г. Ростов-на-Дону
krahomova@gmail.com

Определение сущности и основных особенностей мультимодальных перевозок

Данная статья рассматривает важнейшие понятия мультимодальных перевозок, раскрывает терминологию представленного способа транспортировки грузов. В настоящей статье проводится сравнительный анализ смешанных, мультимодальных, интермодальных перевозок, а также выявляются характерные черты представленного вида перемещения материальных ресурсов. В заключение статьи сделаны выводы по исследуемой теме.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, прямые смешанные перевозки, международные перевозки, интермодальные, комбинированные перевозки

Достижения транспортной логистики можно по праву считать залогом роста результативности российского транспортного комплекса и активизации его интеграции в мировую транспортную систему. Транспорт, как основной ресурс логистических цепей, является базой потоковых процессов.

На сегодняшний день становятся актуальными задачи повышения объемов перевозок, рост экономической эффективности деятельности многочисленных российских перевозчиков. Опираясь на зарубежный опыт, развитие транспортной логистики может стать возможным только при применении новейших технологий, например, расширение освоения логистического мышления и принципов логистики.

В процессе реализации закупок и доставки материальных ресурсов, а также дистрибуции потребителям компания-производитель использует разнообразные варианты транспортировок, различные виды транспорта, а также разных партнеров по логистике в организации доставки продукта в конкретные пункты логистических цепей. В первую очередь, логистический менеджмент фирмы-производителя должен решать вопрос, необходимо ли создать собственный парк транспортных средств, либо существует возможность использования наемного транспорта. Выбирая альтернативные варианты, опираются на следующие критерии [13]:

- издержки при создании и эксплуатации своего парка транспортного состава (аренда/лизинг подвижного состава);
- издержки, включающие оплату услуг логистических компаний и других посредников при транспортировке материальных ресурсов;
- время, потраченное на транспортировку;
- качество транспортировки материальных ресурсов (надежность доставки, сохранность груза и тому подобное).

На сегодняшний день практику транспортировки грузов связывают с возрастающей экспансией перевозок, реализовываемых единственным экспедитором (оператором) из одного диспетчерского центра и по единому документу по транспортировке груза.

Исходя из вышесказанного, необходимо обратиться к понятию смешанной перевозки груза.

В большинстве источников смешанная перевозка характеризуется как перевозка груза из пункта отправления в пункт назначения с использованием в нем не менее двух разных видов транспорта [6]. Данный процесс осуществляется как при участии различных логистических компаний, таких как порт, аэропорт, терминал, так и без их вмешательства. При этом

материальный ресурс последовательно передается от одного транспортировщика к другому.

Обратившись к данному понятию, можно сделать вывод, что при условии использования двух и более видов транспорта, перевозка может считаться смешанной. Однако в некоторых источниках этот термин носит несколько другой характер. Если принять во внимание, что смешанная перевозка является прямой, то благодаря этому она более эффективна для фирмы-производителя. Здесь важен момент наличия единого документа на протяжении всего пути передвижения груза. Теперь понятие включает новый важный аспект.

Итак, смешанная перевозка может быть определена как доставка груза от компании-производителя до потребителя, выполненная при участии не менее чем двух видов транспорта, которая определяет ответственность лишь одного лица и оформляется единым транспортным документом, а также оплачивается по единственно возможной сквозной тарифной ставке.

В зарубежной практике смешанные перевозки получили название «комбинированные» или, другими словами, «мультимодальные». Хотя понятия на первый взгляд кажутся отличными друг от друга, тем не менее, значение имеют совершенно одинаковое. В связи с этим возникает вопрос, – по какой причине именно в зарубежной терминологии «смешанная перевозка» разошлась на два других понятия? И по какой причине основной ее отличительный признак – единый транспортный документ? Чтобы внести ясность, необходимо обратиться к следующему примеру. Поставка угля включает и железнодорожные перевозки, и перевозки морские. В связи с этим возникает потребность в оформлении, как железнодорожной накладной, так и морского консамента. Наблюдается явное наличие нескольких документов, однако не стоит отрицать факт наличия единой сквозной ставки,

которая предоставляется перевозчиком, выступившим организатором всего процесса поставки.

С точки зрения Гражданского Кодекса, последовательность взаимоотношений организаций-экспедиторов и организаций-заказчиков, а также последовательность организации самого процесса прямого смешанного сообщения следует осуществлять согласно проекту закона о прямых смешанных перевозках, а также действующему до его принятия Федеральному закону от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" [12]. Данное определение достаточно туманно и не вносит ясности в поставленный выше вопрос. Более того, наблюдается отсылка к несуществующему закону. Речь идет о Законе «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». В связи с этим, становится ясным, что регулирование взаимодействия сторон в данном вопросе с помощью Гражданского Кодекса достаточно проблематично.

Изучив логистическую литературу, удалось найти следующее определение: «Транспортировка грузов комбинированным путем означает использование для ее осуществления разных видов транспорта (морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного), при этом, необходимо обеспечить эту транспортировку на всех отрезках логистической цепи. В том случае, если из используемых при транспортировании груза видов транспорта минимум два являются международными, то данная перевозка считается смешанной международной. Таким образом, появляется новый термин - «международная смешанная перевозка» [3]. Теперь смешанная перевозка приравнивается к комбинированной. Логично будет предположить, что главным условием международной перевозки будет считаться использование минимум двух видов международного транспорта. Между тем, данный вывод приводит только к новым вопросам. Ясно то, что

международной является перевозка, в процессе которой была пересечена граница хотя бы одной страны. В примере, приведенном выше, лишь морская транспортировка затрагивала границы другой страны. Если придерживаться последнего представленного определения, то транспортировку угля международной смешанной считать не получится.

Зачастую, в электронных ресурсах встречаются абсурдные и противоречащие друг другу суждения относительно смешанных перевозок. Например, высказывание о том, что в некоторых европейских странах термин интермодальной или мультимодальной перевозки приравнивается к «транспортному коридору» [9]. Это суждение ложно, поскольку уже в 1994 году Общевропейской конференцией по транспорту специалисты дали четкое определение «транспортному коридору». Изучив материалы конференции, удалось выяснить, что «транспортный коридор» ни что иное, как определенный комплекс транспортных коммуникаций различных видов транспорта, обеспечивающий перевозку пассажиров и грузов между различными странами [4].

Достаточно оправданным является следующее определение комбинированных и интермодальных перевозок. Комбинированная перевозка – это процесс смешанной перевозки груза, на протяжении которого на всем пути следования груз остается в одном и том же съемном кузове, либо контейнере [4]. Становится возможным сделать следующий вывод: комбинированная перевозка практически полностью тождественна смешанной перевозке. Отличие лишь в неизменном нахождении груза в одном единственном кузове/контейнере. Другими словами, в тот момент, когда будет совершена выгрузка из первичного контейнера, тип перевозки из комбинированной изменится на смешанную.

Другие авторы отождествляют комбинированную перевозку с интермодальной. Согласно их исследованиям, комбинированная перевозка –

это, по сути, перевозка интермодальная, в рамках которой большая часть маршрута преодолевается посредством какого-то одного конкретного вида транспорта [10].

Столкнувшись с такого рода приравниванием, возникает потребность в определении «интермодальной перевозки». Изучив некоторые источники, удалось выяснить, что интермодальная транспортировка предполагает определенную систему поставки груза несколькими видами транспорта по единому документу, с перегрузкой его с одного вида транспорта на другой в пунктах перевалки без участия грузовладельца [2].

Наблюдается явное сходство с первым представленным определением смешанных перевозок. Снова появляется упоминание о едином документе.

Другое высказывание об «интермодальных перевозках» гласит, что они осуществляются последовательно, с использованием двух и более видов транспорта в неизменной грузовой единице или транспортном средстве, предполагающей отсутствие перегруза транспортируемых материальных ресурсов при смене транспорта» [9]. Теперь наблюдается сходство с комбинированными перевозками. Встречаются синонимичные понятия «грузовая единица» и «контейнер».

Насколько близко удалось подобраться к синонимичности интермодальных и комбинированных перевозок? Некоторые авторы повествуют о том, что интермодальные перевозки – это сегмент более широкого понятия комбинированных (смешанных, мультимодальных) перевозок. Проявляется тенденция уравнивания понятий комбинированных, мультимодальных и смешанных перевозок, при этом, считая интермодальные перевозки их частью. В данном случае, применяются два синонимичных понятия – мультимодальная и комбинированная перевозка.

Таким образом, удалось максимально приблизиться к понятию мультимодальной перевозки.

Во многих учебных изданиях этот вид транспортировки рассматривается как транспортировка, в процессе реализации которой ответственность за перевозимый материальный ресурс полностью перекладывается на экспедитора, вне зависимости от количества видов транспорта, при условии оформления единого перевозочного документа [11].

Снова появляется важный пункт наличия единого перевозочного документа. Гражданский кодекс Российской Федерации упоминает о данном документе в определении термина «прямые смешанные перевозки». Однако данная статья посвящена именно «мультимодальным перевозкам». Можно ли с полной уверенностью отождествить два этих понятия?

В некоторых источниках упоминается, что смешанные перевозки – понятие достаточно «взрослое» и используется на протяжении многих десятилетий. Данное определение предполагает транспортировку материальных ресурсов как минимум двумя видами транспорта на основании единого документа. Главным образом, выделяется тот факт, что с развитием контейнеризации, это суждение приобретает немного другие оттенки. В конкретном случае, появились такие термины, как интермодальные, модальные или комбинированные перевозки. К тому же, в логистической терминологии укрепились выражения мультимодализма и интермодализма, предполагающие перемещение грузов из одной страны в другую, с использованием договора смешанной перевозки по единой сквозной ставке и ответственности за весь процесс перевозки.

О вышеперечисленных аспектах говорится и в Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках», датируемой 1980 годом [4]. Указывается обязательное наличие специального договора о смешанных перевозках, с использованием нескольких видов транспорта, при этом страна отправления и страна поступления груза отличаются.

Само собой, существует множество отличных друг от друга определений «мультимодальных» перевозок. Важно понять, чье суждение истинно, а которому доверять не стоит. Правильные выводы подтолкнут к основной цели данной статьи – систематизации и разделения отличающихся понятий грузовых перевозок. Итак, далее будет осуществлена попытка объединения всех озвученных определений в один единый, удобный, понятный для каждого термин.

При правильном подходе появляется возможность получить следующий результат:

Мультимодальная (смешанная) перевозка – это перевозка материальных ресурсов с привлечением не менее двух видов транспорта. При условии использования единого перевозочного документа, при ответственности одного лица, являющегося организатором перевозки (экспедитором), вступает прямая смешанная перевозка. В том случае, если пересекается хотя бы одна государственная граница, вступает в силу процесс международной смешанной перевозки [4].

Комбинированная, мультимодальная, интермодальная – все эти термины всего лишь похожие наименования прямой смешанной перевозки.

Отдельно стоит обратить внимание на факт наличия единого перевозочного документа при условии перекалывания ответственности за сохранение перевозимых материальных ресурсов на владельца конкретного транспорта.

Достаточно сложно привести пример в конкретной ситуации. Такого рода перевозки проходили в бывшем Советском союзе с использованием железнодорожно-водного сообщения. На территории бывшего советского государства довольно успешно работали в области транспортировки грузов две железнодорожные паромные переправы, имеющие статус международных: Ильичевск – Варна и Мукран – Клайпеда. По этому же

принципу существовала похожая переправа, но внутренняя, на Сахалине. С помощью данных объектов на внутреннем рынке страны с успехом перемещали не один миллион тонн грузов с железнодорожного транспорта на речной или морской. В этом случае, на данные перевозки и происходило оформление единого перевозочного документа. К сожалению, сегодня данный способ транспортировки материальных ресурсов потерял свою актуальность. Работоспособность остался лишь перевалочный пункт на Сахалине. Таким образом, данный пример является скорее исключением, нежели правилом.

Итак, при интермодальной перевозке владелец груза заключает договор на весь путь следования с одной компанией-экспедитором. Оператором в данном случае может быть экспедиторская фирма, которая, действуя на всем протяжении маршрута транспортировки груза разными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными компаниями. К признаками интермодальной (мультимодальной) перевозки можно отнести [7]:

- наличие оператора доставки от начального до конечного пункта логистической цепи (канала);
- единая сквозная ставка фрахта;
- единый транспортный документ;
- единая ответственность за груз и исполнение договора перевозки.

Основные принципы функционирования интермодальных и мультимодальных систем грузоперевозок [5]:

- единообразный коммерческо-правовой режим;
- системный подход к решению финансово-экономических вопросов организации перемещения материальных ресурсов;
- максимальное применение телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота;

- один организационно-технологический принцип управления перевозками и координация действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;

- единство логистических посредников;

- комплексное развитие инфраструктуры перевозок различными видами транспорта.

Не стоит забывать о том, что в мультимодальных перевозках большое значение имеет информационно-компьютерная поддержка логистических сетей. С целью интеграции Российской Федерации в мировое информационное пространство посредством транспортировки материальных ресурсов необходимо употребление в логистических системах современных международных стандартов электронного обмена данными EDI, EDIFACT, развитие электронного документооборота.

Основными особенностями мультимодальных перевозок являются [1]:

- минимальные затраты на перевозку материальных ресурсов;

- ограниченное время транзита (доставки груза);

- максимальная надежность и безопасность;

- минимальные затраты (ущерб), связанные с запасами в пути;

- мощность и доступность различных видов транспорта;

- продуктовая дифференциация.

Транзитное время, или время доставки, - это приоритетный показатель мультимодальных перевозок, так как оперирует такими логистическими концепциями, как JIT, QR, DDT и другие, в которых время играет главную роль. Нетрудно сделать вывод, что сокращение времени доставки груза из одной страны в другую дает компании-экспедитору существенные конкурентные преимущества на рынке сбыта грузоперевозок, обеспечивая тем самым возможность внедрения стратегии продуктовой дифференциации.

Список источников и литературы

1. Дыбская В.В., Сергеев В.И. и др. Логистика. Полный курс МВА. - М.: Эксмо, 2013.
2. Гаррисон А. Логистика. Стратегия управления и конкурентирования через цепочки поставок. - М.: Дело и Сервис, 2010.
3. Малашенко Н.П. Транспортная логистика, НГАЭиУ, 2010 – 137 с.
4. "КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ О МЕЖДУНАРОДНЫХ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ" "Международное частное право", Сборник документов, 1997 год Неруш Ю.М. Логистика. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000
5. Охотников И.В., Сибирко И.В. Менеджмент логистических систем. - М.: МАКС Пресс, 2014.
6. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. "Современный экономический словарь. - 6-е изд., перераб. и доп. - М." (ИНФРА-М, 2011).
7. Т.И. Савенкова. Учебное пособие для студентов, обучающихся по специальностям «Финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» /— 5-е изд., стер. — М.: Издательство «Омега-Л», 2010. — 255 с.: ил.,табл. — (Библиотека высшей школы). — ISBN 978-5-370-01793-3
8. Сербин В.Д. Основы логистики. / В.Д. Сербин - Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2014.
9. Смешанные, комбинированные, интермодальные, мультимодальные грузоперевозки, в чем же разница? Электронный ресурс – [Режим доступа] <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otrasli-smeshannye-intermodalnye-kombinirovannye-multimodalnye-perevozki/> (дата обращения: 15.08.2017).
10. Скаридов А.С. Морское право. СПб., 2016. С. 695.
11. Б.А. Титов Транспортная логистика / Электронное учебное пособие – Самара, 2012.

12. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Российская газета, N 3122, 18.04.2003.

13. Филатов С.К. - Курс лекций «Транспортная логистика», зерноград, 2011

References

1. Dybskaya V.V., Sergeev V.I. i dr. *Logistika*. Polnyy kurs MVA. Moscow: Eksmo, 2013.

2. Garrison A. *Logistika. Strategiya upravleniya i konkurirovaniya cherez tsepochniki postavok*. Moscow: Delo i Servis, 2010.

3. Malashenko N.P. *Transportnaya logistika*. NGAEiU, 2010. 137 p.

4. Konventsiya organizatsii ob'edinennykh natsiy o mezhdunarodnykh smeshannykh perevozkakh грузов. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo, Sbornik dokumentov, 1997.

5. Okhotnikov I.V., Sibirko I.V. *Menedzhment logisticheskikh sistem*. Moscow: MAKS Press, 2014.

6. Rayzberg B.A., Lozovskiy L.Sh., Starodubtseva E.B. *Sovremennyy ekonomicheskyy slovar*. 6 ed., pererab. i dop. Moscow: INFRA-M, 2011.

7. Savenkova T.I. Uchebnoe posobie dlya studentov, obuchayushchikhsya po spetsial'nostyam «Finansy i kredit», «Bukhgalterskiy uchet, analiz i audit». 5 ed., ster. Moscow: Izdatel'stvo «Omega-L», 2010. 255 p. ISBN 978-5-370-01793-3

8. Serbin V.D. *Osnovy logistiki*. Taganrog: Izd-vo TRTU, 2014.

9. *Smeshannyye, kombinirovannyye, intermodal'nyye, mul'timodal'nyye gruzoperevozki, v chem zhe raznitsa?* Available at: <http://dispatcher-gruzoperevozok.biz/terminologiya-transportnoj-otrasli-smeshannyye-intermodalnyye-kombinirovannyye-multimodalnyye-perevozki/> (accessed on: 15.08.2017).

10. Skaridov A.S. *Morskoe pravo*. Saint-Petersbourg, 2016. 695 p.
11. Titov B.A. *Transportnaya logistika*. Elektronnoe uchebnoe posobie. Samara, 2012.
12. Federal'nyy zakon ot 10.01.2003 N 18-FZ (red. ot 01.05.2017) [Federal law] «*Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii*». Rossiyskaya gazeta, No 3122, 18.04.2003.
13. Filatov S.K. *Transportnaya logistika*. Kurs lektsiy. Zernograd, 2011

Kristina A. Pakhomova
Master's student
Southern Federal University,
Russia, Rostov-on-Don
kapahomova@gmail.com

Definition of the Essence and the Main Features of Multimodal Transport

This article examines the basic concepts of multimodal transport, reveals the terminology of the presented mode of freight transportation. In this article, a comparative analysis of mixed, multimodal, intermodal transportations is carried out, and the main features of this type of movement of material resources are determined. The conclusion of the article presents results of the research work.

Keywords: multimodal transport, direct multimodal transport, international transport, intermodal, combined transport.

Выходные данные статьи:

ПАХОМОВА, Кристина Андреевна. Определение сущности и основных особенностей мультимодальных перевозок. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/94>>. Дата доступа

Ласкова Татьяна Сергеевна
кандидат экономических наук, доцент
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
ORCID iD is 0000-0002-0294-5492
laskova_2011@inbox.ru

Лесняк Юлия Сергеевна
студент
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
yulia.lesnyak@ya.ru

Шаповалов Владимир Сергеевич
студент
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
vlsshapovalov@mail.ru

Особенности организации складской логистики на предприятиях торговой сферы

В настоящее время значение складских операций в деятельности торговых предприятий возрастает. Склады перестают быть лишь местом временного размещения грузов. Появляются новые форматы, реализуются дополнительные функции в соответствии с требованиями рынка. В исследовании рассмотрены функциональные аспекты складской логистики компаний оптовой и розничной торговли, рассмотрены модифицированные виды складских помещений, выделены особенности расположения склада торгового предприятия.

Ключевые слова: складская логистика, торговое предприятие, распределительный центр, интернет-магазин.

Сложная экономическая ситуация в России, сложившаяся под влиянием экономического кризиса, способствует динамичному развитию

торговли между регионами страны. Для того чтобы быть конкурентоспособным на рынке другого региона, предприятию необходимо регулярно совершенствовать предоставляемые услуги. Наряду с издержками на производство и качеством товара неотъемлемым условием достижения желаемого положения на рынке становится уровень логистического сервиса, включающего услуги складского комплекса.

Складские помещения являются одним из основных элементов логистической системы. Торговыми предприятиями они создаются, главным образом, для временного хранения запасов с целью оперативного обеспечения потребителя нужным товаром. Однако, в последнее время, помимо выполнения своей первостепенной задачи, склады используются и в качестве площадок для торговли, которые занимаются комплектацией заказов, фасовкой и упаковкой товара и, соответственно, его дальнейшей продажей.

Под торговым предприятием следует понимать объект хозяйственной деятельности, осуществляющий с использованием процессов, оборудования и технологий продажу товаров, выполнение работ и оказание услуг торговли покупателям [1].

Здесь следует различать понятия оптовой торговли и розничной для того, чтобы как можно лучше разобраться в особенностях организации складской деятельности данных предприятий. Оптовая реализация подразумевает последующую перепродажу продукции или использование её в профессиональных целях. Соответственно характерные функции логистики складирования такой компании сводятся к концентрации крупных партий товаров различной номенклатуры и равномерной оборачиваемостью на одной площадке, дальнейшей подборке и комплектации продукции в требуемом покупателем ассортименте и количестве, а также к отгрузке заказа

крупными партиями на производственные предприятия или в розничные сети.

Предприятие розничной торговли – это предприятие, осуществляющее продажу товаров, выполнение работ и оказание услуг торговли покупателям для их личного, семейного, домашнего использования. К данному типу предприятий относят магазины и объекты мелкорозничной (торговой) сети [2]. Склады розничных компаний так же, как и оптовых, выполняют функцию хранения широкого ассортимента товара. Отличием же является осуществление частых поставок продукции мелкими партиями. Результатом деятельности розничных торговых компаний является доведение продукта до конечного потребителя. А это, прежде всего, означает, что состояние отрасли розничной торговли в целом и отдельных ее структурных элементов оказывает влияние на качество обслуживания населения.

Особенности организации деятельности компании и роль, которая отведена складской логистике, предполагают два основных варианта работы склада: он может являться структурной единицей компании и обеспечивать тем самым хранение и обработку выпускаемой продукции, либо склад может выступать в качестве отдельной логистической компании в лице коммерческого склада, выполняющего обязанности по ответственному хранению.

В зависимости от вида – собственный склад торговой компании или коммерческий, – появляются различия в процессе функционирования логистического комплекса, воздействующие на выбор месторасположения комплекса хранения, на подбор техники и складского оборудования, на организацию управления складом, на способ движения на нём товарно-материальных ценностей, а так же на многие другие не менее важные стороны складской логистики.

Ключевые различия собственного склада торговой компании и коммерческого склада представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Ключевые различия собственного склада торговой компании и коммерческого склада [3]

Склад торговой компании	Коммерческий склад
1	2
Затратная составляющая в процессе движения сырья, материалов и готовых изделий.	Получение прибыли при помощи предоставления услуг.
Работа только с определенными материалами компании.	Работа с различными товарами различных клиентов.
Единая технология в рамках компании для выполнения производственных задач по приему, обработке и отпуску материалов.	Выполнение разных дополнительных операций с товарами клиентов и создание отдельных технологий для каждого клиента.
Оборудование склада определенными стеллажами и необходимой техникой для работы с конкретными изделиями.	Оборудование склада универсальными стеллажами и складским оборудованием, позволяющим обслуживать различные товары.
Внутренний отчет за использование выделенных средств в рамках компании.	Ведение расчетов с клиентами за предоставленные услуги. Полная материальная ответственность перед клиентами.
Планирование загрузки складских площадей исходя из плана производства, закупок и продаж компании.	Планирование загрузки складских площадей исходя из конъюнктуры рынка в потребности данного вида услуг.
Определение себестоимости складских расходов в рамках всех расходов компании.	Определение стоимости услуг исходя из конъюнктуры рынка, расходов по содержанию склада и конкретного клиента.
Создание специальной системы учета движения материалов, совмещенной с системой бухгалтерского учета компании и позволяющей другим подразделениям получать необходимую информацию обычно в рамках одного программного продукта.	Создание системы для учета товаров третьих лиц, позволяющей работать с различными клиентами по разным технологиям, в том числе предоставлять клиентам различную информацию о состоянии товара. Составление отчетов для клиентов зачастую в разных форматах. Взаимодействие с разным ПО.
Ведение единого бухгалтерского учета компании по поступлению и выдаче всех материалов и изделий, проходящих через склад. Учет движения ТМЦ на основных статьях.	Ведение бухгалтерского учета по работе склад в рамках обычной компании без учета движения товаров третьих лиц на основных статьях.
Маркетинговая деятельность осуществляется при недостатке складских площадей.	Постоянные маркетинговые исследования. Поиск более выгодных клиентов.
Безопасность обеспечивается системой компании.	Собственная система безопасности.

Исходя из данных, представленных в таблице 1, можно сказать, что коммерческий склад решает больший спектр различных задач, нежели склад торговой компании. Это связано с узкой спецификой деятельности торговых предприятий: ориентация при организации складского пространства на

конкретный ассортимент продукции; осуществление работы склада исходя из планов компании по продажам; общее с компанией информационное пространство и единая стратегия развития.

В последнее время роль складской логистики в деятельности торговых компаний расширяется. Всё большую популярность приобретают модифицированные виды складских помещений: распределительные центры (РЦ) и интернет-магазины.

Распределительный центр подразумевает под собой не просто место для физического хранения и перемещения груза в структуре сетевой компании, а центр рационализации товародвижения, а именно – товарных потоков [4]. Особенность распределительного центра заключается в том, что его задача сводится не только к временному содержанию груза, но и к преобразованию поступивших от поставщиков товаров в готовые к реализации партии и отправка их в дистрибьюторский центр, с целью оперативного пополнения необходимых запасов. Также РЦ занимаются комплектацией заказов, фасовкой и упаковкой. Различия между складом и распределительным центром представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Сравнительная характеристика складов и распределительных центров [5]

Сравнительные характеристики	Склады	Распределительные центры
1	2	3
Объект хранения	Полный ассортимент продукции	Минимальные запасы продукции массового спроса
Производственные циклы	Приёмка Хранение Комплектация Отгрузка	Приёмка Отгрузка
Добавленная стоимость	Минимальная	Большая (возможна конечная сборка продукции)
Характер информации	По партиям продукции	В режиме реального времени
Целеполагание	Минимизация операционных затрат для удовлетворения условий поставки	Получение максимальной прибыли за счёт наиболее полного удовлетворения требований условий поставки

На основе данных таблицы несложно заметить, что функционал распределительного центра гораздо шире, нежели традиционного склада. Реализация большого количества наименований продукции в режиме реального времени нуждается в чёткой организации складской логистики.

Если рассматривать распределительный центр с позиции принадлежности торговому предприятию, то можно обозначить два возможных варианта формы собственности – собственный складской комплекс или арендованный. Последний пользуется популярностью у мелких и средних сетевых компаний, которым, ввиду небольшого товарооборота, выгоднее пользоваться услугами стороннего склада. Однако данный способ несёт определённые риски для ритейлера. В первую очередь, существует риск невыполнения договорных обязательств арендодателем, в результате чего компания понесёт значительные убытки из-за непредвиденной утраты мест концентрации грузов. Не стоит забывать и о том, что арендованное складское помещение может частично не соответствовать специфическим требованиям организации хранения товара торгового предприятия. В связи с этим будет необходима перестройка помещения. Не каждый арендодатель будет согласен с проведением строительных работ.

Отдельным пунктом нельзя не выделить пользующиеся популярностью даже в период нестабильной экономической ситуации услуги логистических операторов. Такие торговые агенты выполняют весь спектр услуг по созданию мест временного хранения грузов, организации сбыта и транспортировки товара. В стандартной классификации традиционных видов складов по типу собственности похожие функции выполняют коммерческие склады, или иначе логистические посредники.

В отличие от рассмотренных выше форм владения, строительство собственного РЦ подходит более всего крупным компаниям оптовой и розничной торговли, работающим с большими объёмами продукции и

широкой номенклатурой. Также это объясняется и тем, что мелкие и средние предприятия не обладают достаточными финансовыми ресурсами для возведения собственных складских мощностей подобного формата. Создание распределительного центра для розничной торговой компании гарантирует ряд преимуществ: снижение транспортных издержек, более рациональное использование торговых площадей, на которых компания может выставлять только образцы имеющейся продукции, оптимизация системы документооборота. Многие сетевые ритейлеры России такие, как Магнит, Лента, О'кей, X5 Retail Group и другие, создают системы складов, центральным звеном которых как раз и являются распределительные центры. В таблице 3 представлены данные, отражающие динамику развития упомянутых компаний на протяжении последних трёх лет.

Таблица 3 – Количество РЦ и магазинов крупнейших ритейлеров России [6, 7, 8, 9]

Торговая сеть	Количество РЦ, ед.			Количество магазинов, ед.		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
1	2	3	4	5	6	7
X5 Retail Group	34	35	35	5483	7020	8000
Магнит	27	33	35	9711	12089	14059
Лента	5	6	7	132	172	240
О'кей	3	6	6	108	110	113

Наибольшим числом собственных распределительных центров обладают компании Магнит и X5 Retail Group - одни из самых крупных ритейлеров на рынке России, - что обусловлено значительным количеством магазинов, а, следовательно, и необходимостью организации отлаженной системы их снабжения. Обе компании не останавливаются на достигнутом и планируют строительство новых распределительных центров. В любом случае для предприятий такого масштаба создание собственных РЦ и организации транспортировки продукции собственным транспортом при

условии постоянного увеличения торговых площадей становится очень эффективным средством повышения прибыли в дальнейшей перспективе.

Строительство распределительного центра достаточно сложное и затратное предприятие. Прежде чем приступать к работам по организации логистического комплекса, следует провести анализ местности. РЦ возводят преимущественно рядом с крупными транспортными артериями или непосредственно в местах их пересечения. Также необходимым условием является наличие поблизости крупных городов, в которых развито как минимум два вида сообщения – автомобильное и железнодорожное.

Выводы:

1. Склады вносят существенный вклад в деятельность предприятий оптовой и розничной торговли. Помимо выполнения своей первостепенной задачи, связанной с оперативным обеспечением необходимыми материально-производственными запасами, они оказывают влияние на общую организацию основных производственных процессов, на работу имеющихся в распоряжении транспортных средств, на себестоимость конечного товара и на другие показатели эффективности деятельности компании. В последнее время значимость складов всё возрастает. Появляются новые форматы – распределительные центры и интернет-магазины, реализуются дополнительные функции в соответствии с потребностями деятельности предприятия.

2. Специфика организации складов торговых компаний кроется в особенностях их деятельности. Склад является неотъемлемым элементом всей логистической системы торгового предприятия, без которого реализуемые товары не достигли бы своей основной цели – дойти до конечного потребителя.

3. Традиционные формы складов хоть и занимают существенную долю во всём объёме складской недвижимости России, постепенно и всё более

интенсивно на их место приходят распределительные центры. Их строительство требует значительных финансовых ресурсов, поэтому возведение комплексов такого масштаба становится выгодным в основном крупным торговым компаниям, прочно занявшим свою нишу на рынке оптовой или розничной торговли. Посредством собственных распределительных центров ведущие игроки отрасли укрепляют свои позиции на региональных рынках, расширяют географию присутствия и экономят на логистических издержках. Это не означает, что для мелких и средних предприятий закрыт доступ к пользованию услугами РЦ. Меняется лишь форма собственности – чаще всего склады арендуются. Особенности, связанные с требованиями к инфраструктуре местности, на которой будет располагаться распределительный центр, а также высокая стоимость строительства не даёт возможность развивать центры данного масштаба равномерно во всех регионах России, поэтому лидирующее место по наличию РЦ занимает Москва и Московская область.

Список источников и литературы

1. ГОСТ Р 51773 – 2009 «Услуги торговли. Классификация предприятий торговли». Дата введения 01.01.2010. – М.: Стандартинформ, 2010. – 18 с.
2. Сазонова А. А. Розничное торговое предприятие как логистическая система: сущность, характеристика, концепция логистического управления // Молодой ученый. — 2016. — №3. — С. 622-627.
3. Таран С.А. Как организовать склад. практические рекомендации. 3-е изд., испр. и доп. – М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2014. – 296 с.
4. Брежнева О.А. Направления развития деятельности распределительных центров в розничной торговле России // Торгово-экономический журнал. – 2016. - №3(1). – С. 41-52.

5. Краснова И.И., Кисель Т.Р. Логистика складирования: учебно-методическое пособие. – Минск: БНТУ, 2016. – 80 с.

6. X5 Retail Group сегодня. Электронный ресурс «X5 Retail Group» / Режим доступа: https://www.x5.ru/ru/PublishingImages/Pages/Investors/PresentationsInvestors/X5-Presentation-2016_rus.pdf (дата обращения 20.03.2017)

7. Магнит сегодня. Электронный ресурс «Розничная сеть Магнит» / Режим доступа: <http://magnit-info.ru/about/today/> (дата обращения 20.03.2016)

8. Выручка и операционные результаты «Лента» за четвёртый квартал и год, завершившегося 31 декабря 2016 года. Электронный ресурс «Лента» / Режим доступа: <http://www.lenta.com/vyruchka-i-operacionnye-rezultaty-lenty-za-chetvyortyy-kvartal-i-god-zavershivshiesya-31-dekabrya-2016-goda> (дата обращения 20.03.2016)

9. Группа компаний «О'кей». Электронный ресурс «О'кей» / Режим доступа: <http://www.okmarket.ru/about/> (дата обращения 20.03.2017)

References

1. GOST R 51773 – 2009. Usługi towarowe. Klasyfikacja przedsiębiorstw towarowych. Data wdrożenia 01.01.2010. Moscow: Standartinform, 2010. 18 p.

2. Sazonova A. A. *Roznichnoe towaroe predpriyatie kak logisticheskaya sistema: sushchnost', kharakteristika, kontseptsiya logisticheskogo upravleniya*. Molodoy uchenyy, no. 3, 2016. Pp. 622-627.

3. Taran S.A. *Kak organizovat' sklad. prakticheskie rekomendatsii*. 3 ed., ispr. i dop. Moscow: Izdatel'stvo Al'fa-Press, 2014. 296 p.

4. Brezhneva O.A. *Napravleniya razvitiya deyatel'nosti raspredelitel'nykh tsentrov v roznichnoy tovarov Rossii*. Torgovo-ekonomicheskyy zhurnal, no. 3 (1), 2016. Pp. 41-52.

5. Krasnova I.I., Kisel' T.R. *Logistika skladirovaniya: uchebno-metodicheskoe posobie*. Minsk: BNTU, 2016. 80 p.

6. *X5 Retail Group segodnya*. Elektronnyy resurs «X5 Retail Group». Available at: https://www.x5.ru/ru/PublishingImages/Pages/Investors/PresentationsInvestors/X5-Presentation-2016_rus.pdf (accessed on 20.03.2017)

7. *Magnit segodnya*. Elektronnyy resurs «Roznichnaya set' Magnit». Available at: <http://magnit-info.ru/about/today/> (accessed on 20.03.2016)

8. *Vyruchka i operatsionnye rezul'taty «Lenta» za chetvertyi kvartal i god, zavershivshegosya 31 dekabrya 2016 goda*. Elektronnyy resurs «Lenta». Available at: <http://www.lenta.com/vyruchka-i-operacionnye-rezultaty-lenty-za-chetvyortyy-kvartal-i-god-zavershivshiesya-31-dekabrya-2016-goda> (accessed on 20.03.2016)

9. *Gruppa kompaniy «O'key»*. Elektronnyy resurs «O'key». Available at: <http://www.okmarket.ru/about/> (accessed on 20.03.2017)

Tatyana S. Laskova

PhD in Economics,
Associate Professor
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
ORCID iD is 0000-0002-0294-5492
laskova_2011@inbox.ru

Julia S. Lesniak

Student
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
yulia.lesnyak@ya.ru

Vladimir S. Shapovalov

Student
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
vlsshapovalov@mail.ru

Features of the Organization of Warehouse Logistics at Enterprises of Commercial Sphere

At present time, the importance of warehouse operations in the activities of trade enterprises is growing. Warehouses cease to be only a temporary place for cargo. New formats are emerging, additional functions are implemented in accordance with the requirements of the market. The research deals with the functional aspects of warehouse logistics of wholesale and retail trade companies, the modified types of storage facilities are considered, and the peculiarities of the location of the warehouse of a commercial enterprise are highlighted.

Keywords: warehouse logistics, trade enterprise, distribution center, online-retail.

Выходные данные статьи:

ЛАСКОВА, Татьяна Сергеевна et al. Особенности организации складской логистики на предприятиях торговой сферы. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/96>>. Дата доступа

Ласкова Татьяна Сергеевна
кандидат экономических наук, доцент
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
ORCID iD is 0000-0002-0294-5492
laskova_2011@inbox.ru

Шаповалов Владимир Сергеевич
студент
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
vlsshapovalov@mail.ru

**Развитие информационной и телекоммуникационной
инфраструктуры г. Ростова-на-Дону в рамках подготовки к проведению
чемпионата мира по футболу 2018 года**

В преддверии Чемпионата мира по футболу ФИФА в 2018 г. одной из актуальных тем является развитие информационной и телекоммуникационной инфраструктуры, затрагивающей, в том числе, и повседневную жизнь граждан, и деловую бизнес-среду, и сферу государственного и муниципального управления. На примере одного из городов-организаторов мундиала г. Ростова-на-Дону проанализировано развитие инфотелекоммуникационной инфраструктуры сегодня, показана потребность модернизации рассматриваемой отрасли и её способность повлиять на конкурентоспособность регионов и государства в целом.

Ключевые слова: информационно-телекоммуникационная инфраструктура, LTE, GPON

Современные реалии успешного ведения бизнеса и эффективного продвижения любых проектных идей основываются на преобразовании информации, начиная от налаживания коммуникаций внутри компании, вплоть до разработки и принятия стратегически важных управленческих

решений. Именно прогресс в сфере телекоммуникационных технологий predetermined переход экономики на информационный этап своего развития. *Информационно-телекоммуникационная инфраструктура* – это совокупность взаимодействующих подсистем, решающих основную задачу – передачу данных из автоматизированных систем управления, интернет-трафика, различных файлов, электронных сообщений, видео и голоса [1].

На современном этапе развития в мировом масштабе телекоммуникационные технологии и информация выделяются в основную отрасль экономики, где вся экономическая деятельность направлена на производство и потребление информации. Развитие инфокоммуникационных технологий является одним из стратегических направлений модернизации экономики, а инвестиции в инфраструктуру связи способствуют усилению стратегического положения любой страны в долгосрочной перспективе [2].

Актуальность развития информационной и телекоммуникационной инфраструктуры в РФ подтверждают статистические данные об объёме платных услуг, оказанных населению. Как видно на графике (рисунок 1), с каждым годом эти затраты растут.

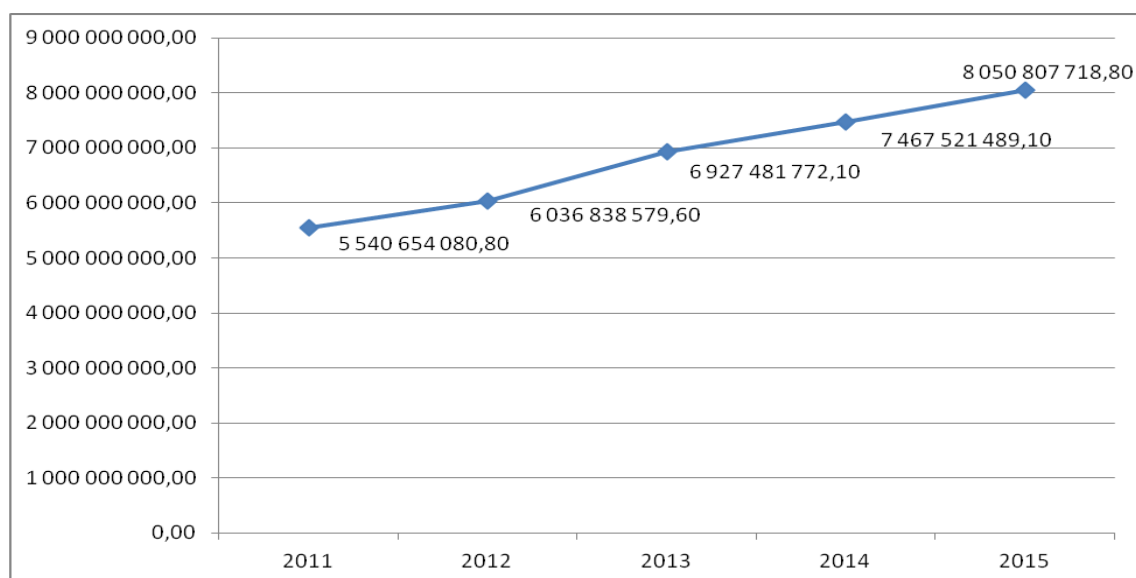


Рисунок 1 – **Объём платных услуг, оказанных населению** [3]

Данная тенденция отражает тот факт, что в настоящее время услуги, в том числе услуги связи и телекоммуникационные, стали для населения неотъемлемой частью современной жизни, и зачастую, человек может отказаться от покупки чего-либо, но не может отказать себе в оплате за телевидение, мобильную связь и Интернет. Более того телекоммуникационные услуги приобретают всё большую социальную направленность.

Одним из приоритетов государственного управления в России является стратегическая задача развития инфокоммуникационных технологий до уровня мировых лидеров в этой сфере. Можно утверждать, что одним из основных толчков к движению в данном направлении стала победа России в гонке за право проведения Чемпионата Мира по футболу ФИФА в 2018 году (ЧМ-2018). Ожидается, что данное событие положительно отразится как на состоянии страны в целом, так и на качестве жизни каждого россиянина. Во-первых, ЧМ-2018 – это большая возможность для повышения имиджа государства. Во-вторых, проведение чемпионата активизирует развитие инфраструктуры отдельных регионов и агломераций. Иными словами, ЧМ-2018 должен способствовать повышению конкурентоспособности РФ и отдельных ее субъектов.

Среди городов, которые будут принимать матчи, значится Ростов-на-Дону. Сегодня город находится в активной фазе подготовки к проведению чемпионата. Вложения в программу подготовки на сегодняшний день составляют 85 млрд. рублей [4]. Поскольку в 2018 году ожидается значительный приток туристов, эти средства будут направлены на улучшение внешнего облика города и на масштабные изменения в инфраструктуре – транспортной, гостиничной, информационной. Именно развитию IT-инфраструктуры следует уделить особое внимание, поскольку она является важным конкурентным преимуществом для региона в наши дни. Сейчас

невозможно себе представить не только нормальное функционирование различных организаций без применения высокотехнологичных устройств, но жизнедеятельность подавляющего большинства домохозяйств, постоянно нуждающихся в высокоскоростном подключении. Также все более востребованными становятся сервисы организации рабочих мест с удаленным доступом и интернет-покупки [5].

В целом необходимо отметить, что на территории Ростовской области в последние годы процесс развития систем и сетей связи характеризуется высокими темпами роста абсолютных показателей деятельности операторов связи, обновлением технической базы, расширением диапазона предоставляемых услуг и улучшением их качества. На настоящий момент услуги связи на территории Ростовской области предоставляют 293 оператора. Численность работающих в сфере составляет более 20 тысяч человек, что сопоставимо с такими отраслями экономической деятельности как производство пищевых продуктов (21 тыс. человек), производство машин и оборудования (21 тыс. человек), строительство (27 тыс. человек), финансовая деятельность (22,9 тыс. человек) [5].

Наиболее актуальными задачами развития информационной и телекоммуникационной сферы в Ростовской области в настоящий момент являются:

- повышение качества услуг предоставляемой на территории региона связи;
- разработка и реализация гибких тарифных планов, доступных различным категориям населения;
- значительное расширение комплекса современных информационных услуг, предоставляемых населению и бизнесу региона;
- обеспечение услугами связи отдаленных и труднодоступных сельских населенных пунктов Ростовской области;

- активное развитие и использование отечественного программного и электронного обеспечения.

Реализация данных задач требует значительных финансовых ресурсов. Очевидно, что в преддверии ЧМ-2018 по футболу компании будут вкладывать свои средства в развитие инфраструктуры городов-организаторов турнира, в том числе Ростова-на-Дону и Ростовской области. Поскольку регион имеет ряд преимуществ для развития и эксплуатации инфотелекоммуникационной отрасли, среди которых высокий спрос на услуги связи, платежеспособность организаций и населения, выигрышное геоположение, наличие производственных мощностей по разработке и выпуску оборудования для предприятий связи, присутствие ВУЗов, подготавливающих высококвалифицированных специалистов в отрасли связи, то ожидается его модернизация по последнему слову техники.

Главными трендами в мире технологий сферы связи на сегодняшний день являются GPON и LTE. LTE представляет собой стандарт беспроводной высокоскоростной передачи данных для мобильных телефонов и других устройств, работающих с данными, и имеет следующие преимущества:

- короткое время отклика (менее 50 мс), практически не отличающееся от кабельного соединения;

- расширенные технические возможности для предоставления различных мультимедийных услуг (высококачественное мобильное телевидение, видеозвонки, видеоконференции, социальные сети, онлайн и сетевые игры, различные интерактивные приложения и др.), что, с одной стороны, позволяет удовлетворять потребности в данных услугах, а с другой стороны, позволяет операторам получать источник для дополнительного заработка;

- возможность снижения для всех операторов связи, перешедших на стандарт LTE, себестоимости услуг передачи данных в 6 раз по сравнению с

3G и, как следствие, снижение стоимости мобильного Интернета для конечных пользователей.

По данным на декабрь 2016 года число LTE-пользователей в мире составило около 1,935 млрд. человек и этот показатель растет. По данным GSA (Ассоциации производителей оборудования связи), LTE распространяется быстрее, чем все предшествовавшие ей технологии. Больше всего пользователей четвертого поколения мобильной связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе – на него приходится 53,3% всех LTE-подключений, причем в одном только Китае – 302 млн. пользователей. Второй по распространению LTE регион – Северная Америка (24,1% от общемирового объема подключений). В России число LTE-пользователей пока невелико – более 10 млн., но зато регион является одним из самых быстрорастущих, что объясняется появлением большого количества очень дешевых 4G-устройств [7].

Наиболее активными распространителями LTE в РФ на сегодняшний день являются крупнейшие операторы связи – МТС и МегаФон. «Мобильные ТелеСистемы» уже являются лидером по числу построенных базовых станций по новой технологии и продолжают наращивать результаты.

Что касается технологии GPON, то она связана с услугами домашнего Интернета, телевидения и IP-телефонии. Является последней разновидностью PON – технологии пассивных оптических сетей (Passive optical network). Представляет собой экономичный способ обеспечения широкополосной передачи информации, поэтому домашние провайдеры так нацелены на ее распространение. Кроме того, GPON удовлетворяет потребности клиентов в максимально высоких скоростях – до 1 Гбит\сек. Отличается простотой подключения абонентов, что способствует повышению качества обслуживания [8]. Главными игроками на рынке

фиксированной связи в России можно считать Ростелеком и МТС – это компании с самой большой численностью пользователей.

Говоря о развитии информационной и телекоммуникационной инфраструктуры г. Ростова-на-Дону в преддверии ЧМ-2018 по футболу, отметим, что в настоящее время запланирован ряд мероприятий, реализация которых позволит совершенствовать существующую информационную структуру не только города, но и области (таблица 1).

Таблица 1 – Запланированные мероприятия по развитию инфо- и телекоммуникационной инфраструктуры РО [13]

Субъект рынка	Мероприятие	Местоположение	Технология	Сроки
«МТС»	Запуск сети LTE.	106 населенных пунктов	4G LTE в двух частотных диапазонах: 2600 и 1800 МГц	2015-2017 г.г.
«Ростелеком»	Подключение к высокоскоростному домашнему интернету каждого второго жителя РО, охват малоэтажной и частной застройки. Запуск сотовой связи «Ростелеком» — это MNVO-проект на базе оператора Tele2.	394 населенных пункта с населением 250-500 человек	PON, мобильная связь, 3G, 4G, LTE	2015-2018 г.г.
«Вымпелком»	Покрытие сетями LTE, развитие MVNO, сотрудничество с Tele2 о совместном использовании каналов связи и коммутационного оборудования, а также частот 2G, 3G и LTE.	Постепенный охват	LTE, мобильная связь	2014-2017 г.г.
«Tele2»	Расширение покрытия сетей 4G, сотрудничество с «Ростелеком», «Вымпелком».	Населенные пункты с населением 50 тыс. человек	3G, 4G, LTE	2015-2017 г.г.

«МегаФон»	Активная работа по расширению покрытия сетей 4G. Запуск LTE Advanced на юге России, где мобильный интернет будет доступен самой широкой аудитории пользователей на скоростях до 300 Мбит/с.	Постепенный охват	3G,4G,LTE-Advanced	2016-2018 г.г.
Региональные власти	Создание подземной телекоммуникационной инфраструктуры с обеспечением доступа к ней всех операторов связи.	Пер. Соборный, пр-т Соколова, пер. Газетный, ул. Серафимовича, ул. Темерницкая, ул. Московская, улицы примыкающие к «Роствертолу», поселения Неклиновского района	Все воздушные линии	2016-2018 г.г.

В контексте нашего исследования так же отметим, что в настоящее время ведутся переговоры между администрацией Ростовской области и ПАО «МТС» о заключении соглашения об инвестиционном сотрудничестве. Компания вложила в регион за последние два года 3,4 млрд. рублей и не собирается останавливаться на достигнутом. Со стороны региональной власти «МобильнымТелеСистемам» предложено заняться установкой современных базовых станций формата не ниже 3G в населенных пунктах с численностью населения 500-1000 человек, что соответствует инфокоммуникационным потребностям региона, о которых говорилось ранее [9]. На данный момент в активе правительства Ростовской области есть еще два соглашения об инвестиционном сотрудничестве с ИТ-структурами. Оба заключены в 2015г. на международном экономическом форуме в Санкт-Петербурге. В частности, ПАО «Ростелеком» в 2015 – 2018 гг. планирует инвестировать в совершенствование телекоммуникаций, модернизацию узлов связи в регионе 1,6 млрд. руб. Также компания «Г2

Мобайл» (популярный в регионе бренд Tele2) в 2015-2019 гг. намерена вложить 4,4 млрд. руб. в развитие собственной инфраструктуры связи в Ростовской области. В соответствии с соглашением, компания реализует инвестпроекты по развитию существующей в Ростовской области сети подвижной радиотелефонной связи и расширению зоны действия сети сотовой связи, в том числе с поддержкой 3G и 4G, за счет строительства собственных наземных станций [10].

Стоит отметить, что в г. Ростове-на-Дону начали реализацию проекта по созданию подземной телекоммуникационной инфраструктуры. Проект затронет не только центральные улицы и зону так называемого «футбольного квадрата», но и другие части города и области. Перенести воздушные линии связи «под землю» планируется к 2018 году – к проведению мундиаля. Проект создания подземной сети предполагает обеспечение доступа к ней всех операторов связи [11].

Кроме того, ПАО «Ростелеком» активно занимается благоустройством центральных ростовских улиц, организуя новые зоны публичного Wi-Fi-доступа в сеть интернет в популярных местах отдыха в Ростове-на-Дону. Так публичный Wi-fi-доступ открыт для посетителей «Ростовского колеса обозрения «Одно небо». Еще одну зону Wi-Fi-доступа в сеть интернет «Ростелеком» организовал возле часов обратного отсчета времени до старта чемпионата мира по футболу 2018 года. Часы установлены на входе в городской парк. Кроме циферблата они оснащены Wi-Fi-роутером и встроенной камерой, с помощью которой можно сфотографироваться и отправить изображение себе или знакомым. Все снимки складываются в единую заставку на интерактивном экране [12].

Таким образом, инвестиционная деятельность крупных операторов связи поможет улучшить не только состояние инфотелекоммуникационной

инфраструктуры РО, но и внешний вид, и привлекательность местных достопримечательностей.

Выводы:

1. В нынешнее время взаимодействие любых субъектов имеет исключительно информационную сущность. Поэтому большое значение имеет степень развитости инфотелекоммуникационной инфраструктуры как на региональном, так и на страновом уровне. Чтобы оставаться конкурентоспособным человеку/бизнесу/государству, необходимо следовать или как минимум не отставать от новейших технологических тенденций.

2. Подготовка к проведению ЧМ-2018 послужила толчком для внедрения инноваций в сфере информации и телекоммуникаций в Ростове и Ростовской области. На сегодняшний день ведется активная деятельность по развитию ИТ-инфраструктуры региона по двум направлениям – LTE и GPON. Обеспечение населения новейшими технологиями передачи данных способствует повышению интеллектуального потенциала региона, развитию малого бизнеса, а также улучшению имиджа и привлекательности в глазах туристов. Можно полагать, что по окончании турнира конкурентоспособность агломерации возрастет многократно.

Список источников и литературы

1. Телекоммуникационная инфраструктура. // Выставка СВЯЗЬ-2017:информационные и коммуникационные технологии. 2017. URL: <http://www.sviaz-expo.ru/ru/articles/2016/telekommunikacionnaya-infrastruktura/> (дата обращения: 18.03.2017).

2. Проскура Н.В., Ефременко Д.В. Перспективы развития телекоммуникационного сектора в России. // Управление экономическими системами: электронный журн. 2013. URL: <http://uecs.ru/marketing/item/2602-2013-12-06-12-26-00> (дата обращения: 18.03.2017).

3. Федеральная служба государственной статистики «Росстат» // <http://www.gks.ru/dbscripts/cbsd/dbinet.cgi?pl=1812005> (дата обращения: 18.03.2017).

4. Что даст Ростову проведение игр Чемпионата мира по футболу в 2018г.? // Портал «РБК». 2016. URL: <http://rostov.rbc.ru/rostov/01/09/2014/5592943a9a794751dc83a349> (дата обращения: 18.03.2017).

5. Концепция развития связи в Ростовской области на период до 2020 года. // Официальный портал Правительства Ростовской Области. 2016. URL: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=75189&mid=128186&itemId=131> (дата обращения: 18.03.2017).

6. Технология LTE. Что это?//Новые информационные технологии и программы. 2011. URL: <http://pro-spo.ru/mobilnye-texnologii-i-telefony/3410-texnologiya-lte-chto-eto-> (дата обращения: 18.03.2017).

7. Li-fi берет новый барьер.//Научно-исследовательский институт радио. 2015. URL: <http://niir.ru/li-fi-beret-novuj-barer-400-gbits-obzor-smi/> (дата обращения: 18.03.2017).

8. Технология PON. // Свободная энциклопедия «Википедия». 2015. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/PON> (дата обращения: 18.03.2017).

9. Ростовская область и МТС готовятся подписать новое инвестсоглашение.//Портал «РБК». 2016. URL: <http://rostov.rbc.ru/rostov/25/11/2015/5655e0289a7947019f1d31ed> (дата обращения: 18.03.2017).

10. "МТС" может стать "стратегическим инвестором" Ростовской области.//Портал «РБК». 2015. URL: <http://rostov.rbc.ru/rostov/16/02/2016/56c33b729a794707ee100c23> (дата обращения: 18.03.2017).

11. В донской столице развивают подземную телекоммуникационную инфраструктуру.//Официальный портал Правительства Ростовской Области. 2016. URL: <http://www.donland.ru/news/V-donskojj-stolice-razvivayut-podzemnuyu-telekommunikacionnuyu-infrastrukturu?pageid=92218&mid=83793&itemId=69547> (дата обращения: 18.03.2017).

12. «Ростелеком» организовал новые зоны бесплатного Wi-Fi в Ростове-на-Дону.//Портал «РБК». 2016. URL: <http://rostov.rbcplus.ru/news/5836a3437a8aa955dd5caa24> (дата обращения: 18.03.2017).

References

1. *Telekomunikatsionnaya infrastruktura. Vystavka SVYaZ"-2017: informatsionnye i kommunikatsionnye tekhnologii.* 2017. Available at: <http://www.sviaz-expo.ru/ru/articles/2016/telekommunikacionnaya-infrastruktura/> (accessed on 18.03.2017)

2. Proskura N.V., Efremenko D.V. *Perspektivy razvitiya telekommunikatsionnogo sektora v Rossii.* Upravlenie ekonomicheskimi sistemami: elektronnyy zhurn, 2013. Available at: <http://uecs.ru/marketing/item/2602-2013-12-06-12-26-00> (accessed on 18.03.2017)

3. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki «Rosstat». Available at: <http://www.gks.ru/dbscripts/cbsd/dbinet.cgi?pl=1812005> (accessed on 18.03.2017)

4. Chto dast Rostovu provedenie igr Chempionata mira po futbolu v 2018? Portal «РБК». 2016. Available at: <http://rostov.rbc.ru/rostov/01/09/2014/5592943a9a794751dc83a349> (accessed on 18.03.2017)

5. *Kontsepsiya razvitiya svyazi v Rostovskoy oblasti na period do 2020 goda.* Ofitsial'nyy portal Pravitel'stva Rostovskoy Oblasti. 2016. Available at:

<http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=75189&mid=128186&itemId=131> (accessed on 18.03.2017)

6. *Tekhnologiya LTE. Chto eto?* Novye informatsionnye tekhnologii i programmy. 2011. Available at: <http://pro-spo.ru/mobilnye-tekhnologii-i-telefony/3410-tekhnologiya-lte-chto-eto-> (accessed on 18.03.2017)

7. *Li-fi beret novyy bar'er.* Nauchno-issledovatel'skiy institut radio. 2015. Available at: <http://niir.ru/li-fi-beret-novyy-barer-400-gbits-obzor-smi/> (accessed on)

8. *Tekhnologiya PON.* Svobodnaya entsiklopediya «Vikipediya». 2015. Available at: <https://ru.wikipedia.org/wiki/PON> (accessed on 18.03.2017)

9. *Rostovskaya oblast' i MTS gotovyatsya podpisat' novoe investsoglashenie.* Portal «RBK». 2016. Available at: <http://rostov.rbc.ru/rostov/25/11/2015/5655e0289a7947019f1d31ed> (accessed on 18.03.2017)

10. *"MTS" mozhet stat' "strategicheskim investorem" Rostovskoy oblasti.* Portal «RBK». 2015. Available at: <http://rostov.rbc.ru/rostov/16/02/2016/56c33b729a794707ee100c23> (accessed on 18.03.2017)

11. *V donskoy stolitse razvivayut podzemnyu telekommunikatsionnyu infrastrukturu.* Ofitsial'nyy portal Pravitel'stva Rostovskoy Oblasti. 2016. Available at: <http://www.donland.ru/news/V-donskojj-stolice-razvivayut-podzemnyu-telekommunikacionnyu-infrastrukturu?pageid=92218&mid=83793&itemId=69547> (accessed on 18.03.2017)

12. *«Rostelekom» organizoval novye zony besplatnogo Wi-Fi v Rostove-na-Donu.* Portal «RBK». 2016. Available at: <http://rostov.rbcplus.ru/news/5836a3437a8aa955dd5caa24> (accessed on 18.03.2017)

Tatyana S. Laskova
PhD in Economics, Associate Professor
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
ORCID iD is 0000-0002-0294-5492
laskova_2011@inbox.ru

Vladimir S. Shapovalov
Student
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
vlsshapovalov@mail.ru

**The Development of Information and Telecommunication
Infrastructure of Rostov-on-Don as Part of Preparation for the FIFA World
Cup 2018**

This article covers the issues of necessity of the development of information and telecommunication infrastructure in the daily lives of citizens, in a business environment and at the state level. Particularly, this topic becomes more important in connection with holding of FIFA World Cup 2018. The need for modernization of this industry in Russia is shown by the example of one of the host cities of the World Cup. The study aims to answer the questions: what level of the development of info-telecommunications infrastructure is today and how it may affect the marketability of the regions and the state as a whole.

Keywords: information and telecommunication infrastructure, LTE, GPON

Выходные данные статьи:

ЛАСКОВА, Татьяна Сергеевна; ШАПОВАЛОВ, Владимир Сергеевич. Развитие информационной и телекоммуникационной инфраструктуры г. Ростова-на-Дону в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/97>>. Дата доступа

Труфанов Станислав Алексеевич
кандидат экономических наук, преподаватель
ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
руководитель IT-проекта «Спортивное Пространство»
ORCID: 0000-0002-0269-9439
trust@spark-mail.ru

**Будущее менеджмента, маркетинга и производства в контексте
развития информационных технологий и эволюции поколений**

В статье проведён анализ тенденций и сформирован прогноз развития функций бизнеса, связанных с менеджментом, маркетингом и производством, основанный на перспективах влияния на бизнес достижений в области информационных технологий и с учётом теории поколений. Раскрыт ряд аспектов технологий «big data» «блокчейн» и распределённого производства в контексте их влияния на рынки в ближайшей перспективе.

Ключевые слова: предпринимательство, бизнес, распределённое производство, блокчейн, послойное производство, большие данные, бирюзовые организации, гибкая методология, проектный менеджмент, теория поколений.

В 2017 г. информационные технологии становятся фактором внешней и внутренней среды не только для фирм, чья деятельность напрямую связана с технологической сферой, но и для предприятий, использующих достижения IT в своей деятельности: программное обеспечение, электронный учёт, ERP и CRM-системы, программируемое оборудование, микросхемы, кассы, интернет-маркетинг, электронная коммуникация. Сегодня практически любая действующая фирма так или иначе применяет хотя бы один из этих инструментов.

В середине XX века произошёл переломный момент, когда в вычислительных машинах вместо аналоговых операций стали применять

цифровые и когда их функционал научились наращивать не за счёт добавления нового оборудования, а за путём программирования. Во второй половине XX столетия принципиальные изменения в IT-индустрии, вызванные разработкой новых технологических решений, требующие адаптации и изменения подходов к производству, менеджменту или продвижению на рынке происходили на практике не чаще, чем раз в 10 лет. Но данный период уже имел тенденцию к сокращению. Это было связано с появлением первых микросхем, процессоров, накопителей, первой графической визуализации данных на мониторах, с ростом вычислительной мощности и появлением первых операционных систем. Данные обстоятельства привели к внедрению первых решений автоматизации ряда операций учёта, управления ресурсами и планирования потребности в материалах корпорациями (MRP) и к попыткам применения ЭВМ как персональных домашних компьютеров (Apple Macintosh и IBM PC). Тем не менее, применение подобной техники было дорогостоящим, её могли себе позволить, в основном, коммерческие организации.

В 1990-х подобные глобальные изменения стали происходить чаще, чем раз в 3-5 лет. Широкое распространение получили персональные компьютеры и интернет. Всплеск игровой индустрии во многом стимулировал рост вычислительных мощностей компьютеров с падением их удельной стоимости, что, в свою очередь, сделало возможным применение этих мощностей с принципиально иных сторон. Электронная коммуникация, электронные финансы, электронный учёт — стали доступными даже для малого бизнеса. Появились широко интегрированные ERP-системы (Peoplesoft, Baan, JD Edwards, SAP, Oracle). Ставшие универсальными, компьютеры с функциональным программным обеспечением стали заменять собой другие устройства, инструменты и даже некоторые профессии.

В 2000-х значимые изменения стали происходить почти каждый год. Компьютеры плавно перешли в мобильные устройства. Карманные персональные компьютеры и планшеты стали выполнять функции и вычисления, которые за 15 лет до них не могли выполнить даже крупные серверы. Любая информация, появлявшаяся в сети, за секунды становилась достоянием любого человека, имеющего доступ к интернету. Стала доступной конференц-связь по видео даже с мобильных устройств. По всему миру распространились социальные сети. Онлайн-маркетинг стал для многих компаний главным и наиболее гибким инструментом привлечения клиентов.

В 2010-х скорость изменений в IT-среде достигла таких масштабов, что крупным корпорациям с разветвлённой иерархией стало тяжело адаптироваться и перестраиваться. Начали повсеместно использоваться облачные хранилища и вычисления, SAAS-сервисы и другие технологии, которые будут упомянуты далее по тексту.

Помимо научно-технического прогресса, есть другой важный аспект, который задаёт императивы для маркетинга, кадрового и организационного менеджмента на фундаментальном уровне. Данный аспект включает в себе особенности мировоззрения, ценностей и образа жизни разных поколений, связанных с различными условиями их становления (взросления) и проявления в обществе. Существует так называемая «теория поколений» [1].

«Тихое» поколение (рождённые в 1928-1945 гг.) — выросло во времена глубоких кризисов, войн, в том числе, во время холодной войны. Для него характерны: дисциплина, преданность делу, патриотизм, фокус на семье. Усердность в работе — гарант стабильности. Финансовый подход — сохранять и копить. Применяемые сегодня технологии в общении — в основном, телефон.

Поколение «Бейби Бумеры» (1946-1964 гг.) — выросло во времена бума рождаемости послевоенных лет. Характерные черты: всё возможно,

равные возможности для всех, персональное удовлетворение, трудоголизм .
Семья — уже не на первом месте. Финансовый подход — покупать сейчас, платить потом. Применяемые технологии общения — телефон и электронная почта, SMS.

Поколение «X» (1965-1980 гг.) — выросло во времена глобальных политических и экономических перемен, официального окончания гонки вооружений, расцвета компьютерных технологий и кабельного телевидения. Характерные черты: независимость, прагматичность, предприимчивость, склонность полагаться на собственные силы, нежелание быть такими же трудоголиками, как их родители. Финансовый подход — осторожный, консервативный. Технологии общения — телефон, электронная почта и SMS, а также интернет-форумы, чаты, в меньшей степени — социальные сети и мобильные мессенджеры.

Поколение «Y» или «Миллениалы» (1981-1999 гг.) — выросло на рубеже тысячелетий в расцвет цифровой эры, интернета, социальных сетей, во времена контрастов, глобализации, финансовых и политических кризисов. Характерные черты: глобальное мышление, оптимизм, толерантность, фокус на сегодняшний день, стремление к саморазвитию и оптимальному балансу между работой и жизнью вне работы. Финансовый подход — зарабатывать, чтобы тратить. Общение, по большей части, через интернет, социальные сети и мессенджеры, затем уже через электронную почту и SMS, мобильные приложения, в последнюю очередь — телефонная связь.

Поколение «Z» (с 2000 г.) — «рождённые с кнопкой на пальце». Растут в окружении высокотехнологичных гаджетов. Если предыдущие поколения лучше воспринимали текст, то «Z» взаимодействуют с графической визуализацией: фото и видео. Для них характерны: работа в команде и создание нового, фокус на будущее, реализм. Стремятся работать, чтобы

стать успешными, ищут простые способы заработка, хотят делать то, что нравится, не считаются с авторитетом возраста.

Приведённая интерпретация поколений (особенно ранних) — применялась по большей части в странах Запада, но сегодня актуальна и для России (в особенности, касаясь поколений «X» и «Z»). В разных интерпретациях деление по годам отличается.

Крайне важно учитывать особенности новых поколений в менеджменте и маркетинге, а также системе начального, среднего и высшего образования и корпоративного обучения.

Вступление в активную трудовую фазу жизни поколения «Z», а также развитие информационных технологий — требуют кардинального изменения условий: образования, труда, потребления, коммуникации, ведения конкурентной борьбы. В связи с данными обстоятельствами, целесообразно предположить, спрогнозировать то, как будут влиять данные аспекты на условия внешней среды организаций.

В 2017 г. маркетинговые технологии позволяют предлагать потенциальным клиентам именно то, что им нужно прямо здесь и сейчас. Приложения (мобильные, desktop) и поисковые интернет-системы отслеживают подробную информацию о действиях пользователей, их демографических данных, местоположении. Например, для каждого пользователя составляется карта закономерностей его местоположений, на основе чего делаются выводы о том, что в определённое время он находится на работе или получает образование, а в другое время — дома. Эти места очень точно вычисляются. Ещё более точно отслеживаются виртуальные перемещения пользователя в интернете, на сайтах: стандартные средства «Яндекс Метрики» позволяют во всех деталях посмотреть, как двигал указателем или пальцем по экрану, а также куда нажимал и что печатал тот или иной посетитель сайта. Вся информация о поведении людей,

аккумулированная в базы данных, анализируется и применяется для вероятностного прогнозирования их действий. Так работают «большие данные» или «Big Data». Всё это позволяет максимально эффективно и адресно задействовать интернет-маркетинг.

В Китае в отдельной локации в 2017 г. проводится эксперимент, в котором каждому жителю присваивается рейтинг. Данный рейтинг повышается, когда человек выполняет полезную, социально значимую работу, проявляет свои лучшие качества. Рейтинг понижается, если человек плохо выполняет свою работу, нарушает закон, задерживает выплаты по кредиту, проявляет социальную безответственность. Данный рейтинг является основным критерием взаимодействия с этим человеком. Людям с высоким рейтингом доверяют как другие люди, так и организации: могут дать кредит без поручительств, велосипед или автомобиль напрокат без залога, охотно берут на работу. Соответственно, людям с плохим рейтингом не доверяют, не всегда дают кредит и с трудом берут на работу. Такая система очень практична для банковских организаций, представляет собой, по сути, своего рода развитие кредитной истории до масштабов всей жизнедеятельности гражданина.

Существует тенденция к глобальному учёту и прозрачности действий людей и структур. Одним из возможных инструментов реализации этой прозрачности является технология «блокчейн». Безусловными её плюсами являются открытость для всех и безопасность сделок, транзакций. С другой стороны, на базе «блокчейн» могут создаваться и создаются закрытые решения. В этом случае, обеспечивается полная анонимность всех сделок, транзакций. Поскольку технология обеспечивает полную, независимую безопасность проведения транзакций, она потенциально является очень удачным решением для фирм, государственных структур и граждан, взаимодействующих между собой с помощью договоров. По сути,

«блокчейн» позволяет отказаться от лишней бюрократии и отчасти избавиться от коррупционной составляющей. Например, денежные средства переводятся на счёт только после выполнения условий сделки. В любом случае. Информация об этом записывается сразу в миллионах компьютеров по всему миру, поэтому её подмена или какой-либо обман практически невозможен. Отпадает необходимость в посредниках. Данная технология позволяет существенно сократить временные, трудовые и финансовые издержки, обеспечить прозрачность и безопасность любых транзакций и сделок. Пример возможного использования открытой версии «блокчейн» — абсолютно прозрачная система налогового учёта.

Общая «деанонимизация» и ведение персонального универсального электронного аккаунта каждого человека — вполне возможный вектор развития данных технологий. Конечно, важно, чтобы подобные решения не нарушали фундаментальных прав и свобод человека. Открытость транзакций и персональных данных по запросу в целях безопасности — это одно. Но глобальная открытость информации «обо всех для всех» — решение спорное. Важно понимать, какие задачи решаются таким образом и стоит ли средство поставленной цели.

Отдельно следует отметить тенденции в технологиях производства. К 2017 г. распространение получила технология 3D-печати или послойного производства. Причём изготавливаться могут изделия практически любой формы и сложности. Разнообразие применяемых строительных материалов в послойном производстве постоянно растёт: от пластика и пищевого сырья до металлических сплавов. В перспективе — органические ткани и, возможно, даже целые человеческие органы, распечатанные на 3D-принтере. Потенциально это может произвести революцию в медицине. Но данная технология ведёт к ещё одной революции — производственной, а именно к применению распределённого производства. Если в каждой семье будет 3D-

принтер, то предприятиям не будет необходимости производить продукцию где-то в одном месте централизованно и затем везти её клиенту, тратя ресурсы на логистику. Достаточно будет продавать виртуальный 3D-макет изделия, купив который, клиент сам распечатает товар у себя дома.

Императивы и особенности жизнедеятельности поколения «Z» требуют принципиального пересмотра фундаментальных основ связки «образование — трудовая деятельность». Новое поколение склонно воспринимать информацию в большей степени визуально, склонно быстро менять фокус внимания, работать в условиях многозадачности, искать и генерировать новые решения. Процесс обучения должен быть тесно сопряжён с практикой, с реалиями и перспективами рынка, отталкиваться именно от них [5].

Иерархическая система менеджмента в этих условиях проявляет себя неэффективно ввиду излишней бюрократии, оторванности управляющего звена от реального положения вещей на рынке. Корпорации с крупной организационной иерархичной структурой предпринимают попытки бороться за долю рынка классическими способами [3]. Но есть вероятность, что подобные инструменты в ближайшем будущем уже не будут столь эффективны. В быстро меняющихся условиях принимать решения и действовать необходимо максимально оперативно. Поэтому в ряде отраслей широкое распространение получили проектные структуры и пришедшие из сферы программирования технологии «Agile» (в частности, к примеру, «Scrum»), позволяющие разделять сложные задачи на несколько более простых и выполнять их параллельно в несколько этапов («спринтов») разными специалистами в командах по определённым правилам [4]. Это позволяет сильно ускорить достижение результата.

Уже с 2000-х гг. существует ряд компаний (от сотен до десятков тысяч сотрудников), применяющих, так называемую, «бирюзовую» концепцию менеджмента [2]. Примерами служат «FAVI», «Sun Hydraulics», «Valve»,

«Zappos», «Buurtzorg», «Patagonia». В России к данной концепции стремятся в той или иной степени, к примеру, «Экспедиция», «Mindbox», «Аскона», «Сбербанк» в отдельных своих подразделениях, «Рокетбанк», «Фабрика окон». Одной из особенностей «бирюзовых» организаций является отказ от классической иерархии и отношений «начальник — подчинённый». Те, кто непосредственно взаимодействует с производством, клиентом, находятся на рынке — лучше знают реальное положение вещей. Это рядовые сотрудники, те, кто находится «в полях». Каждый из них может проявить инициативу и запустить свой проект или предложить своё решение. Но, в этом случае, он же берёт ответственность за реализацию и риски на себя. Член команды может зарабатывать больше других, если он получит эти средства за счёт собственных проектов или решений или если это будет приемлемо, обоснованно с точки зрения других членов команды. При этом, работа, как правило, ведётся в командах. Внутри команды могут быть лидеры по тем или иным вопросам, но начальника как такового — нет. Есть координаторы или тьюторы, которые оказывают всяческую поддержку командам, но не могут влиять на принимаемые в командах коллективные решения. Так, главными звеньями в подобных организациях являются рядовые работники, команды. Над ними нет иерархии как таковой. Есть поддерживающие, консультирующие и координирующие звенья. Главный критерий — достижение результата. В таком случае, не требуется никаких проверок и лишних бюрократических отчётов. Система сама себя регулирует. Неэффективные звенья отсекаются или качественно видоизменяются. А эффективные — продолжают работать и развиваться. Так действует эффективное самоуправление на практике. Это позволяет компаниям работать, органически взаимодействуя с рынком, с клиентами, с внешней средой, максимально быстро адаптируясь с минимальными затратами ресурсов.

Стоит отметить, что предположения, направленные в будущее, в данной статье — это только гипотезы. Любая гипотеза требует подтверждения или опровержения фактами.

Существуют различные векторы возможного развития менеджмента, маркетинга и производства в ближайшем будущем. При внедрении тех или иных технологий и инструментов, важно понимать, зачем это нужно компании или обществу в целом, как это в конечном счёте поменяет императивы их функционирования и жизнедеятельности и будет ли реально работать на практике. К тем моделям, которые не оправдывают себя на практике, на местах применяется некоторая адаптационная корректировка непосредственными исполнителями или теми, кому приходится действовать по правилам данных моделей. По сути, это проявляется в виде коррупции или разного рода нарушений установленных правил. Следовательно, любая внедряемая модель должна быть органичной, отталкиваться от реалий жизнедеятельности современного поколения и практики ведения дел на рынке, в бизнесе. При этом современные технологии, с одной стороны, быстро меняют некоторые аспекты внешней среды организаций, а с другой — при их своевременном использовании позволяют оперативно адаптироваться к изменчивым условиям или даже получить конкурентное преимущество до тех пор, пока остальные участники рынка не внедрят аналогичное решение в своей практике.

Список источников и литературы

1. Асташова, Ю. В. Теория поколений в маркетинге / Ю. В. Асташова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2014. – №1 (8).
2. Лалу Ф. Открывая организации будущего / Ф. Лалу. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2016. – С. 221-252.

3. Труфанов, С. А. Сравнительный анализ моделей формирования и развития компетенций персонала на предприятиях рынка соков [Текст] / С. А. Труфанов // Мир науки, культуры и образования. – 2014. – №4 (47). – С. 419-421.
4. Schwaber, K. *Agile Project Management with Scrum* / K. Schwaber. – Washington: Microsoft Press, 2004. – Pp. 24-30.
5. Trufanov, S. A. Influence of Scientific and Technical Progress on Change Management in Business and Education / S. A. Trufanov // Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы. – 2017. – №1. – С. 21-28.

References

1. Astashova Yu. V. *The Theory of Generations in Marketing*. Vestnik YuUrGU. Economy and Management series, no. 1 (8), 2014.
2. Laloux F. *Reinventing Organizations*. Moscow: Mann, Ivanov and Ferber, 2016. Pp. 221-252.
3. Trufanov S.A. *The Comparative Analysis of Formation and Development Models of Personnel Competences at the Enterprises of the Juice Market*. The World of Science, Culture and Education, no. 4 (47), 2014. Pp. 419-421.
4. Schwaber K. *Agile Project Management with Scrum*. Washington: Microsoft Press, 2004. Pp. 24-30.
5. Trufanov S. A. *Influence of Scientific and Technical Progress on Change Management in Business and Education*. Journal "U". Economy. Management. Finance, no. 1, 2017. Pp. 21-28.

Stanislav A. Trufanov
PhD in Economics, lecturer
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
Head of the “Mysportspace.ru”
trust@spark-mail.ru
ORCID: 0000-0002-0269-9439

The Future of Management, Marketing and Production in the Context of Information Technology Development and Evolution of Generations

The analysis of tendencies is carried out and the forecast of development of the functions of business connected with management, marketing and production, based on the prospects of influence on business of achievements in the field of information technologies taking into account the theory of generations is created in the article. Some aspects of "big data" "blockchain" and the distributed production in the context of their influence on the markets in the short term are disclosed.

Keywords: entrepreneurship, business, distributed production, blockchain, layer-by-layer production, big data, turquoise organizations, agile methodology, project management, theory of generations.

Выходные данные статьи:

ТРУФАНОВ, Станислав Алексеевич. Будущее менеджмента, маркетинга и производства в контексте развития информационных технологий и эволюции поколений. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/99>>. Дата доступа

Экономико-управленческая практика

Гунина Елена Николаевна
к.э.н., доцент факультета управления
ФГАОУ ВО «Южный Федеральный Университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
gunina-helen@mail.ru

Фетюхин Вадим Игоревич
студент факультета управления
ФГАОУ ВО «Южный Федеральный Университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
vadik-fetyukhin@yandex.ru

Шашнев Павел Дмитриевич
студент факультета управления
ФГАОУ ВО «Южный Федеральный Университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
pavel.shashnev@mail.ru

Стратегии пассивного инвестирования: практический аспект

В статье рассматривается пассивное инвестирование с позиции частного инвестора. Авторами предлагается собственный метод, позволяющий наглядно и быстро выбрать наиболее привлекательные объекты инвестирования в любой отрасли.

Ключевые слова: инвестирование, акции, облигации, мультипликатор, отрасль, рынок ценных бумаг

В период снижения ключевой ставки Центральным банком доход по банковским вкладам уменьшается опережающими темпами. Особенно, это касается устойчивых банков с низкими ставками по депозитам. Частному инвестору с малым капиталом приходится делать выбор: согласиться на низкую доходность по депозиту, которая в большинстве случаев даже не превышает инфляцию или перевести свои сбережения на финансовый рынок. При выборе второго варианта можно передать свой капитал профессиональным управляющим или инвестировать самостоятельно. Для

доверительного управления нужен приличный капитал, а паевые инвестиционные фонды в РФ, как показывает практика, в редких случаях обыгрывают рынок и имеют огромные комиссии, которые «съедают» большую часть прибыли. На наш взгляд, наиболее приемлемым вариантом является самостоятельное инвестирование. У большинства частных инвесторов нет свободного времени для выбора объектов инвестирования. Из этого следует, что метод, позволяющий быстро и наглядно выделить лучшие компании для инвестирования из любой отрасли является актуальным.

Инвестирование — это размещение капитала с целью получения дохода [1]. Частный инвестор может инвестировать свои сбережения в акции, облигации, инвестиционные фонды и другие финансовые инструменты.

В обществе укоренилось мнение, что инвестирование на финансовом рынке — это весьма сложная задача, поэтому лучше этим не заниматься. Самое распространённое оправдание — это молодость. Исходя из сложившейся системы пенсионного обеспечения, и продолжительности жизни людей в развитых странах думать о пенсионном обеспечении необходимо с молодого возраста. Начинать инвестировать нужно как можно раньше для скорейшего достижения финансовых целей и финансовой независимости.

Основные причины, почему люди не занимаются инвестированием [2]:

1. Отсутствие достаточного количества средств.

Анализ рынка брокерских компаний России показал, что минимальный порог для открытия счета находится на отметке 10 000 рублей, что опровергает данное утверждение и показывает доступность частного инвестирования.

2. Большинство думает, что инвестирование — это рискованное занятие.

Конечно, любая инвестиция имеет риск. Выходом является подбор инвестиций, в которых будет комфортное соотношение риска и доходности.

3. Люди уверены, что инвестирование – это сложно.

Доля правды в этом есть. Но пассивное инвестирование способен освоить каждый. Необходимо учиться управлять своими сбережениями с целью прироста их стоимости.

Инвесторы бывают двух типов: активный и пассивный [3].

Активного инвестора или трейдера не интересует долгосрочная перспектива компании или другого актива. Он зарабатывает на временных колебаниях рынка. Длительность вложений активного инвестора может быть от недели до нескольких минут. Он прогнозирует движение акции в интервале времени и на основе этого совершает сделку. Активный инвестор постоянно изучает котировки акций, статистику и следит за финансовыми новостями. Трейдеры не имеют работы, торговля на бирже и есть их работа, время работы биржи — это их график [1].

Пассивный инвестор действует по принципу «купил и держи». Их не интересуют временные колебания акций, им важно внутреннее состояние самого эмитента. Самое главное для этого типа инвесторов – это пассивный доход, они рассчитывают на получение прибыли длительное время, возможно даже на всю жизнь. Для активных инвесторов падение акций — это способ заработать, а для пассивного инвестора – это возможность приобрести неплохие активы по хорошей цене, так как они понимают, что рынок цикличен и в долгосрочном периоде рынок переоценит эти активы, и они принесут ему неплохую прибыль. Диверсификация — это еще одно отличие пассивного инвестора от активного. Пассивные инвесторы стремятся диверсифицировать свой инвестиционный портфель, чтобы избежать убытков на падении акций одной компании.

Частному инвестору, у которого торговля на финансовом рынке не является основной деятельностью, подойдут только пассивные стратегии инвестирования. При пассивном инвестировании рекомендуется один раз в год после выхода отчетностей производить корректировку портфеля, называемую ребалансировкой. Если сбережения не превышают 400 тысяч рублей, то лучше воспользоваться Индивидуальным Инвестиционным счетом.

Индивидуальный инвестиционный счет (ИИС) – регулируется Федеральным законом «О рынке ценных бумаг», дополненной статьей 10.3, по сути, обычный брокерский счет, в рамках которого можно приобретать акции, облигации российских компаний, а также еврооблигации, фьючерсы, опционы и валюту. Однако ИИС также дает право получения льгот от государства. Он имеет два типа льгот [4]:

1. Возврат Налога на Доходы Физических Лиц (первый тип ИИС)
2. Возможность не платить налог на прибыль (второй тип ИИС)

При пассивном инвестировании выгоднее использовать первый тип счета, поэтому стоит его рассмотреть более подробно. Его основная особенность - это возможность для физических лиц получить по такому счету налоговый вычет в размере 13% от суммы, внесенной в течение одного календарного года. При этом необходимо, чтобы был выполнен ряд условий [5]:

1. Можно открыть только один ИИС, и владельцем счета может быть только физическое лицо и только резидент Российской Федерации;
2. Сумма средств в течение года не должна превышать 400 тыс. рублей (счет должен быть только рублевым), пополнять счет можно не сразу, а по частям;
3. Деньги, зачисленные на ИИС, нельзя снимать в течение трех лет с момента открытия счета или полученные вычеты необходимо будет вернуть

государству, три года отсчитываются с момента открытия счета, а не с момента пополнения.

Самым популярным инвестиционным инструментом у россиян является банковский депозит. По данным банка России сумма всех банковских вкладов физических лиц на апрель 2017 года превысила 24 трлн. руб. [6] Данный инструмент привлекает неопытных инвесторов, прежде всего, своей простотой. Также все вклады до 1,4 млн. руб. застрахованы государством. При всех преимуществах у этого инструмента есть существенный недостаток – низкая доходность. Доход по банковскому депозиту обычно не превышает инфляцию, то есть, реальная доходность приближена к нулю. Средняя ставка по депозиту в десятке крупнейших банках – 7,95% (таблица 1)

Таблица 1 – Ставки по депозитам в топ-10 банках России [7]

Финансовая организация	Ставка по депозиту в рублях
Сбербанк	5,63%
ВТБ Банк Москвы	8,05%
Газпромбанк	7,5%
ВТБ 24	7,55%
Россельхозбанк	7,95%
Банк «ФК Открытие»	8,25%
Альфа банк	7,8%
Московский Кредитный банк	9,5%
Промсвязьбанк	8,5%
ЮниКредит банк	8,75%

Еще одним низкорискованным инструментом является облигация. Облигация – это ценная бумага, по которой выплачиваются купоны (проценты), а также номинал в срок, назначенный при эмиссии. То есть, покупая облигацию, частный инвестор кредитует организацию, которая выпустила данные облигации.

Основные параметры облигации [8]:

- номинал – сумма основного долга эмитента по облигации;

- купонная ставка – процент, который компания выплачивает за использование средств инвестора;

- дата погашения – дата выплаты последнего купона и возврата инвестору номинала;

- частота выплаты купонов.

Портфель можно формировать только из облигаций или только из акций, но предпочтительнее на своем счету иметь оба инструмента. Пропорции могут варьироваться в зависимости от экономической ситуации или индивидуальных инвестиционных предпочтений. Больше всего сил и времени у инвестора отнимает выбор и анализ объектов инвестирования.

Подходов к выбору объектов инвестирования может быть множество. Рассмотрим один из них, который заключается в методе на основе «пузырьковой» диаграммы. Ось ОХ показывает отношение цены акции к денежному потоку от операционной деятельности на акцию. Мы специально использовали данный мультипликатор вместо популярного PER (цена/прибыль), т.к. чистая прибыль компании может носить «неденежный» характер или может быть получена не от основной деятельности. Движение по данной оси справа к нулю означает уменьшение количества годовых денежных потоков в цене компании, то есть бизнес стоит дешевле. Ось ОУ обозначает рентабельность собственного капитала компании, что показывает эффективность ее деятельности и результативность работы менеджмента. Чем выше движение по оси, тем больше рентабельность и, следовательно, больше эффективность бизнеса. Размер «пузыря» показывает отношение обязательств к общему количеству активов или насколько бизнес «закредитован». Чем больше данный «пузырь», тем больше коэффициент.

В качестве примера используем данные, предоставленные финансовым порталом Investing.com. Построим данную диаграмму для финансового сектора по отчетам за 2015 год. Цену акций мы взяли на 01.04.2016. Как

видно на диаграмме размер «пузыря» (рисунок 1) у всех компаний примерно одинаковый, значит они используют приблизительно равный финансовый леверидж. Но по расположению в системе координат явным преимуществом владеет ПАО АФК «Система». Компания находится на втором месте по рентабельности при положительном денежном потоке. При этом ее акции стоят сравнительно дешево по мультипликатору P/CF. Они уступают только акциям банка ВТБ, рентабельность которого меньше 1%. Таким образом, лидером отрасли по итогам 2015 года, по нашему методу, является компания ПАО АФК «Система».

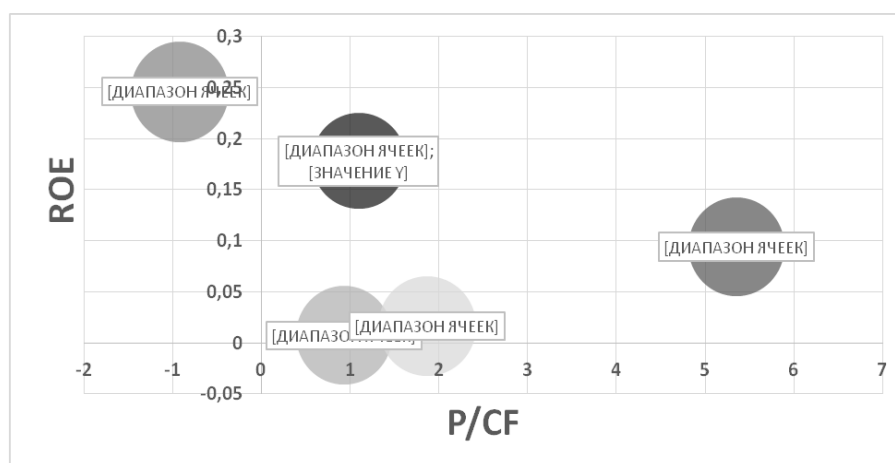


Рисунок 1 – Пузырьковая диаграмма для финансового сектора по данным отчетов за 2015г.

Но выбор эмитента не всегда очевиден. В таких случаях выбираем две или три лучшие компании и проводим более глубокий анализ. Для примера возьмем нефтегазовую отрасль за тот же период (рисунок 2). Здесь можно выделить две компании: ОАО «Сургутнефтегаз» и ПАО «Татнефть». У них самая низкая доля задолженности в валюте баланса и высокая рентабельность капитала. При этом значение коэффициента P/CF на средних значениях в отрасли. Далее мы анализируем уже две компании. ОАО «Сургутнефтегаз» имеет огромный долларовый депозит. Это создает существенные валютные риски для компании. То есть корпорация получает

прибыль или убыток от постоянной переоценки этого депозита. Поэтому мы отдаем предпочтение ПАО «Татнефть».

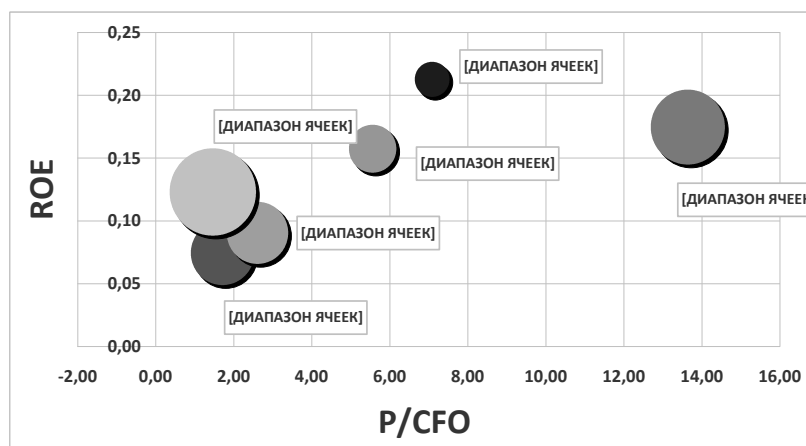


Рисунок 2 – Пузырьковая диаграмма для нефтегазового сектора по данным отчетов за 2015г.

Теперь, используя метод, предложенный нами выше, попробуем сформировать инвестиционный портфель акций, диверсифицируемый по отраслям (таблица 1).

Таблица 2 – Итоговая доходность по портфелю

Компания	Цена акции на закрытии торгов 01.04.2016	Цена акции на открытии торгов 30.12.2016	Изменение за период
РОС АГРО ПЛС	1145	794	-31%
ПАО «Акрон»	3575	3545	-1%
ПАО "ГМК «Норильский никель»	8460	9960	+17,7%
ПАО «МТС»	237,6	255,5	+7,5%
ПАО «Интер РАО»	1,83	3,8	+107,65%
ПАО АФК «Система»	17,48	22,82	+30,5%
ПАО «Аэрофлот»	7455	152,02	+103,9%
ПАО "Татнефть"	356	385,85	+8%

Допустим, мы покупаем акции для нашего портфеля в равной пропорции на закрытии рынка 01.04.2016, когда большинство компаний уже

отчитались за 2015 год. Затем в конце календарного года мы продаем все наши акции на открытии рынка 30.12.16. Доходность нашего портфеля за этот период составила +30,4%. Он значительно опередил индекс ММВБ (МСХ), который за это время вырос на 18,81%. Также, несомненно, доходность нашего портфеля выше инфляции и ставок по депозитам в банках.

Таким образом, пассивное инвестирование может стать отличной альтернативой популярным среди россиян вкладам в банки. В нашем исследовании мы вывели метод, с помощью которого возможно сформировать качественный инвестиционный портфель. Особенность данного метода заключается в его простоте и скорости получения результатов.

Список источников и литературы

1. Разумный инвестор: Полное руководство по стоимостному инвестированию / Бенджамин Грэм: Альпина Паблишер; Москва; 2014. - 558 с.
2. Уоррен Баффет рекомендует. Как найти идеальную для инвестора компанию / М. Баффет, Д. Кларк; пер. с англ. П.А. Самсонов. - Минск: «Попурри», 2009. - 192 с.
3. Великие инвесторы: Практические уроки от Джорджа Сороса, Уоррена Баффета, Джона Темплтона, Бенджамина Грэхема, Энтони Болтона, Чарльза Мангера, Питера Линча, Филипа Фишера, Джона Неффа / Глен Арнольд ; Пер. с англ. – М. : Альпина Паблишер 2014. – 320 с.
4. Федеральный закон от 22 апреля 1996г. №39-ФЗ «О рынке ценных бумаг»//Российская газета от 25.04.1996г. № 79 (ред. от 18.07.2017).
5. Индивидуальный инвестиционный счет. Особенности обложения НДФЛ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.klerk.ru/buh/articles/446081/> (дата обращения 20.07.2017г.)

6. Вклады и банки в цифрах и фактах. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vkladvbanke.ru/novosti/statistika-2017.html> (дата обращения 20.07.2017г.)

7. Составлено авторами по результатам рейтинга Информационного портала Banki.ru. URL: http://www.banki.ru/products/deposits/?utm_source=yandex&utm_medium=cpc&utm_campaign=Vkladi&source=yandex_cpc_vkladi&yclid=474457371197807314 3 (дата обращения 02.08.2017г.)

8. Облигации. Справочник «Сова». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sova-dv.ru/?info=invest&invest_termin=18 (дата обращения 27.07.2017г.)

References

1. Grem B. *Razumnyy investor: Polnoe rukovodstvo po stoimostnomu investirovaniyu*. Moscow: Al'pina Pabliher, 2014. 558 p.

2. Baffet M., Klark D. *Uorren Baffet rekomenduet. Kak nayti ideal'nyyu dlya investora kompaniyu*. per. s angl. P.A. Samsonov. Minsk: Popurri, 2009. 192 p.

3. Glen Arnol'd. *Velikie investory: Prakticheskie uroki ot Dzhordzha Sorosa, Uorrena Baffeta, Dzhona Templtona, Bendzhamina Grekhema, Entoni Boltona, Charl'za Mangera, Pitera Lincha, Filipa Fishera, Dzhona Neffa*. Per. s angl. Moscow: Al'pina Pabliher, 2014. 320 p.

4. Federal'nyy zakon ot 22 aprelya 1996. №39-FZ «O rynke tsennykh bumag» [Federal law]. Rossiyskaya gazeta 25.04.1996. No. 79 (red. 18.07.2017)

5. *Individual'nyy investitsionnyy schet. Osobennosti oblozheniya NDFL*. Available at: <http://www.klerk.ru/buh/articles/446081/> (accessed on 20.07.2017)

6. *Vklady i banki v tsifrakh i faktakh*. Available at: <http://www.vkladvbanke.ru/novosti/statistika-2017.html> (accessed on 20.07.2017)

7. Sostavleno avtorami po rezul'tatam reytinga Informatsionnogo portala Banki.ru. Available at: http://www.banki.ru/products/deposits/?utm_source=yandex&utm_medium=cpc&utm_campaign=Vkladi&source=yandex_cpc_vkladi&yclid=474457371197807314 3 (accessed on 02.08.2017)
8. Obligatsii. Spravochnik «Sova». Available at: http://www.sovadv.ru/?info=invest&invest_termin=18 (accessed on 27.07.2017)

Elena N. Gunina
PhD in Economics,
Associate Professor
South Federal University
Rostov-on-Don, Russia
gunina-helen@mail.ru

Vadim I. Fetyukhin
Student
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
vadik-fetyukhin@yandex.ru

Pavel D. Shashnev
Student
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
pavel.shashnev@mail.ru

Strategies of Passive Investment: Practical Aspect

The article considers passive investment from the point of view of a private investor. Authors offer their own method, which allows you to visually and quickly select the most attractive objects of investment in any industry.

Keywords: investment, stocks, bonds, multiplier, industry, securities market.

Выходные данные статьи:

ГУНИНА, Елена Николаевна; ФЕТЮХИН, Вадим Игоревич;
ШАШНЕВ, Павел Дмитриевич. Стратегии пассивного инвестирования:
практический аспект. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.I.],
п. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <[http://journal.portal-
u.ru/index.php/journal/article/view/93](http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/93)>. Дата доступа

Кугушева Татьяна Вячеславовна
кандидат экономических наук, старший преподаватель
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
ORCID iD is 0000-0001-8801-8245
mba_2004@inbox.ru

Копылова Мария Евгеньевна
бакалавр
Южный федеральный университет
Россия, Ростов-на-Дону
m_ko95@mail.ru

Традиции организации: роль ценностей и норм в формировании организационной культуры предприятия сферы услуг

Традиции организации являются значимым фактором формирования устойчивой организационной культуры и важным источником стабильности предприятия. Это связано с тем, что прибыль компании зависит не только от грамотного руководства, но и от способности сотрудников следовать культурным нормам, сложившимся в организации. В исследовании рассмотрены сущность традиций предприятия и их значимость для формирования организационной культуры компаний любой сферы деятельности, определены факторы, влияющие на их внедрение и поддержание.

Ключевые слова: организационная культура, культурные традиции организации, нормы, ценности, сфера услуг.

На сегодняшний день ключевым фактором успеха функционирования организации выступает способность всеми сотрудниками предприятия принимать и разделять принятые в компании традиции. Современный менеджмент рассматривает данный фактор как мощный системообразующий инструмент обеспечения взаимодействия сотрудников в организации и

преодоление возможных конфронтаций; идентификации работников с организацией, позволяющий ориентировать их на реализацию миссии и достижение целей компании. Исходя из этого, умение руководителя успешно внедрить традиции, обязательные к исполнению всеми сотрудниками, в организацию и проконтролировать исполнение уже существующих, является одним из показателей эффективности предприятия, ее целенаправленное развитие служит детерминантой формирования конкурентных преимуществ, что особенно актуально в современных социально-экономических условиях функционирования организации.

В научной среде не сформирован единый подход к пониманию дефиниции «традиции организации». Это связано с ее мультидисциплинарным характером, обусловленным присутствием данного понятия в работах ученых по теории управления, социологии, психологии и организационному поведению.

Так, *Шапиро С.А.*, определяет традиции, сложившиеся в организации, как образцы порядка, отношений, поведения, деятельности, принадлежащие к наследию компании и охраняемые общественным мнением. Они создают регулятивную систему отношений в организации, позволяющую создать прочный, устойчивый трудовой коллектив [1].

Несколько иной позиции придерживается *Смирнов Э.А.*, который трактует данный термин как систему общественно-прогрессивных формальных и неформальных правил и норм деятельности, ценностей, обычаев, индивидуальных и групповых интересов, особенностей поведения персонала данной организационной структуры, стиля руководства, показателей удовлетворенности работников условиями труда, уровня взаимного сотрудничества и совместимости работников между собой и организацией [2].

По мнению *Одегова Ю.Г.*, *традиции организации* - это совокупность типичных для нее ценностей, норм и точек зрения или идей, которые сознательно или подсознательно формируют образец поведения для сотрудников организации. Культура организации может рассматриваться как выражение ценностей, которые воплощены в организационной структуре и в кадровой политике [3].

Из совокупности вышеописанных определений общим понятием традиций в организации может выступать *совокупность базовых ценностей (представлений)*, которые разделяются и принимаются всеми сотрудниками. Именно совокупность базовых ценностей определяет индивидуальность отдельно взятого предприятия, его неповторимость как на уровне внешних, так и на уровне внутренних проявлений.

В контексте нашего исследования, отметим, что под ценностями организационными мы подразумеваем совокупность свойств предметов, процессов или явлений, выступающих образцами и целевыми функциями для поведения участников предприятия. Они признаются большинством участников. Совокупность же ценностей позволяет формировать философию функционирования организации. Она отражает как восприятие организацией себя, так и восприятие собственного предназначения. Организационная философия позволяет сформировать основные направления деятельности, которые в свою очередь формируют систему менеджмента организации в первую очередь, и как следствие – является основой имиджа организации во внешней среде. Первоначально, организационные традиции формируются менеджментом компании, но способны трансформироваться в условиях меняющейся внешней и внутренней среды организации.

К примерам организационных традиций можно отнести в первую очередь те, что связаны с управлением персоналом. В частности, это может быть установленный порядок карьерного роста сотрудников, система

применяемых подходов к мотивации персонала. Мало распространенным, и тем не менее требующей внимания, является традиция заботы о бывших сотрудниках компании – пенсионерах. Более распространенными являются организация профессиональных праздников и корпоративных мероприятий, использование общепринятых и специализированных методов разрешения конфликтов. Говоря о классификации традиций, то можно выявить среди них позитивные и негативные, пассивные и активные.

Под воздействием традиций создается организационная культура, которую *Эдгар Шейн* определяет как «совокупность основных убеждений – сформированных самостоятельно, усвоенных или разработанных по мере того, как она учится разрешать проблемы адаптации к внешней среде и внутренней интеграции, которые оказались достаточно эффективными, чтобы считаться ценными» [4].

По мнению *Веснина В. Р.*, организационная культура являет собой коллективно разделяемые ценности, символы, убеждения, образцы поведения членов организации. На его взгляд, организационная культура проявляется в манере их действий и внешней атрибутике, выполняет охранную, интегрирующую, регулирующую, адаптивную, ориентирующую, мотивирующую функции и также формирует имидж организации [5].

Хофстеде Г. определял организационную культуру более широко – как качество коллективного программирования мыслей, которое дифференцирует сотрудников одной организации от другой. *Виханский О.С.* и *Наумов А.И.* интерпретировали организационную культуру как набор наиболее важных предположений, принимаемых членами организации и получающих выражение в заявляемых ценностях, задающих людям ориентиры их поведения. Эти ценностные ориентации передаются индивидам через «символические» средства духовного и материального внутриорганизационного окружения [6].

Соломанидина Т.О. вкладывает в *организационную культуру* социально-духовное измерение компании, которое складывается под влиянием материальных/ нематериальных, явных / скрытых, осознаваемых / неосознаваемых процессов и явлений, определяющих единство философии, идеологии, ценностей, подходов к решению проблем и поведения персонала компании и позволяющих организации продвигаться к успеху [7].

Таким образом, с уверенностью можно утверждать, что *традиции представляют собой совокупность признанных участниками организации неписанных социальных стандартов*. Данные стандарты придерживаются членами организации, обеспечивая тем самым их предсказуемое поведение в различных ситуациях, стандартизируя реакцию и избавляя работников от неопределенности во взаимодействиях с окружающими. Культурные традиции организации не только создают «лицо» компании, но и формируют организационную культуру. Из данной тесной взаимосвязи между организационной культурой и традициями компании можно заключить, что в зависимости от типа организационной культуры и будут формироваться культурные традиции той или иной организации. В мировой практике существует целый ряд типологий традиций и их соотношение с принятыми на предприятиях организационных культур. Однако самая известная – это «идеология» культур американского социолога С. Ханди, которая представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Типы организационных культур С. Ханди и соответствующие данному типу традиции организации [10]

Тип организационной культуры	Соответствующие типу организационной культуры традиции организации
Ролевая культура	Компании такого типа имеют устойчивую, ориентированную на традиции стабильную организацию с высокой степенью управляемости. Каждому сотруднику отведена своя роль в организации, ценится профессионализм. Материальное и нематериальное поощрение работников осуществляется исходя из их достижений, отношения между ними носят формальный характер.

Культура, ориентированная на власть и силу	Центральной фигурой в организации с такой культурой является руководитель, обладающий формальной властью, которую реализует в полной мере, а также большим неформальным авторитетом, а саму организацию описывают как команду единомышленников. Организация ориентирована на ценности руководителя, его представления и ожидания. Карьера, продвижение работника определяются способностью следовать основной линии руководителя, поощряется исполнительность; должностные инструкции написаны, но они не выполняются. Ежедневная деятельность формируется руководителем, его идеями и намерениями.
Культура, ориентированная на деятельность	Командный метод работы. В персонале более всего ценится способность работать в команде и брать на себя ответственность за решение и результаты. Стремится к объединению целей сотрудников и организации, раскрывает таланты личности, создает легкие рабочие отношения, внутри групп — обоюдное уважение
Культура индивидуальности	Имеют значение, прежде всего, личные достижения человека, его профессионализм, компетентность и успех. Для такого типа культуры характерны отсутствие стабильных формальных и неформальных профессиональных коммуникаций между сотрудниками организации, большой разброс в уровнях личных профессиональных достижений.

Исходя из вышеизложенного, можно заключить: традиции организации играют ключевую роль в формировании организационной культуры. Влияние традиций определяется структурой организации, видом ее экономической деятельности и отношением к своим сотрудникам. Основным аспектом при рассмотрении взаимосвязи традиций предприятия и сформированной под их влиянием организационной культуры, является эффективное осуществление совместной деятельности на всех уровнях организации, достижение общих целей компании и следование миссии. Именно это является мерой результативности и в совокупности основной функцией создаваемых в организации традиций, а на их основе – организационной культуры.

Далее, рассмотрим актуальность рассмотрения выбранной нами темы исследования в контексте деятельности предприятий сферы услуг. Отрасль сферы услуг охватывает организации различных видов деятельности: от страхования и различного рода финансовых услуг, от услуг сферы красоты и здоровья, до услуг транспорта и перевозок. И именно от правильного

восприятия, четкого понимания сотрудниками фирм данной отрасли традиций организации и следование им зависит эффективность деятельности и имидж предприятий данной сферы.

Обусловлено это тем, что в настоящее время одной из наиболее перспективных сфер экономики выступает именно сфера услуг. На ее долю приходится 54,4 % занятого на предприятиях данного типа трудоспособного населения, в то время как на отрасль промышленности приходится 27,3%, строительства – 10,7% и сельского хозяйства – 7,6% соответственно от общей структуры экономики по количеству занятых (рисунок 1).

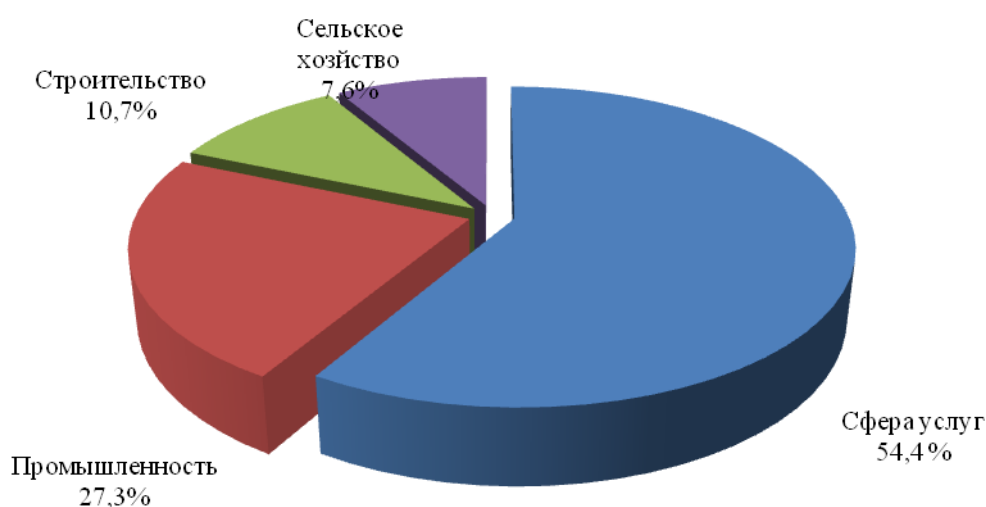


Рисунок 1 – Структура экономики РФ по количеству занятых, %[8]

По данным Росстата, которые отражены на рисунке 2, к концу 2016 года в нашей стране доля работающего населения, занятого в сфере услуг, составила 54,4%; прослеживается четкая динамика возрастания данного показателя в период с 2011 года (53,2%) с увеличением в среднем на 1,5 процента на конец каждого отчетного периода. В этой связи можно предположить, что данный показатель имеет тенденцию и к дальнейшему росту.

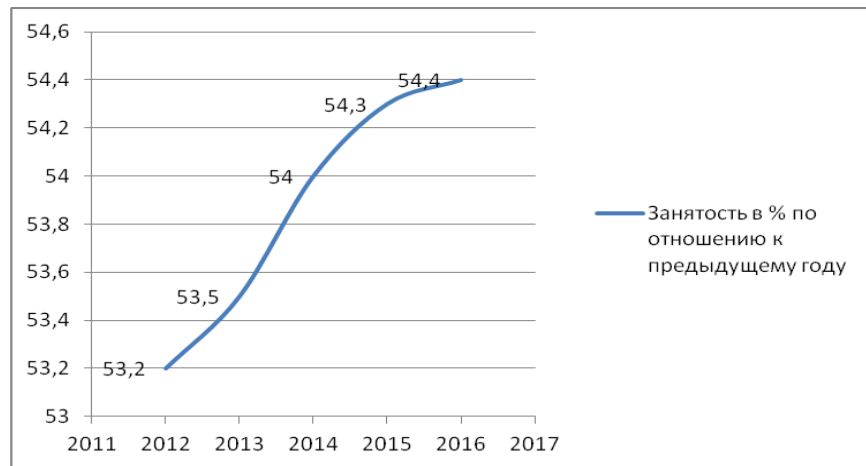


Рисунок 2 – Занятость трудоспособного населения РФ в отрасли сферы услуг по отношению к предыдущему отчетному периоду, в % [9]

Исходя из вышеописанного, можно заключить, что сфера услуг является не только источником дохода для большей части населения РФ, но и представляет из себя одну из самых прибыльных сфер экономики. Именно это и вызывает интерес в изучении традиций организаций сферы услуг и их влияние на формирование организационной культуры в контексте деятельности предприятий именно этого сектора. Специфика же традиций в компаниях, ориентированных на предоставление услуг в большинстве своем имеет следующий характер:

1. ценится профессионализм работающих в компании сотрудников, а также вновь пришедших;
2. поддерживается неформальный характер межличностных отношений между работниками;
3. приветствуется групповой метод работы, обмен опытом между коллегами как одного отдела, так и между разными. По этой причине личные достижения сотрудника не имеют высокой значимости;
4. вертикальный карьерный рост зачастую отсутствует, отдается предпочтение горизонтальному.

Выше перечисленные культурные традиции организации создают в компании сильную организационную культуру и формируют облик организации, основой которого будет следующее: специфика предоставляемых услуг и их качество; морально-нравственные принципы поведения работников; репутация организации и отдельных её сотрудников в деловом мире; общепринятые в организации представления о реализации бизнес-процессов, как основных, так и вспомогательных, представления о формах отношений между сотрудниками и формах достижения поставленных целей. Указанные параметры должны отличать ту или иную организацию друг от друга.

Одним из ярчайших примеров компании, профильной деятельностью которого является предоставление услуг, является публичное акционерное общество «МТС». Именно на примере данной компании будет рассмотрено влияние традиций организации на формирование организационной культуры.

ПАО «МТС» существует на рынке телекоммуникаций 24 года, и за столь длительный срок зарекомендовала себя как ответственная перед всеми заинтересованными сторонами компания: потребителями, сотрудниками, акционерами и инвесторами, поставщиками, государственными органами. Однако основополагающими и наиболее значимыми элементами из вышеприведенного являются работники данной организации. Связано это, прежде всего, с тем, что отрасль, в которой осуществляет свою деятельность организация, весьма специфична.

Сама себя компания позиционирует как социально ответственную организацию. В кодексе делового поведения и этики ПАО «МТС» описывается шесть корпоративных ценностей, образующих аббревиатуру «просто». Данная аббревиатура расшифровывается как «п» - партнерство – это просто, когда работаешь в команде, «р» - результативность – это просто, когда достигаешь поставленных целей, «о» - ответственность – это просто,

если отвечаешь за результат своих действий, «с» - смелость – это просто, если делаешь шаг вперед, «т» - творчество – это просто, если мыслишь за рамками привычного и «о» - открытость – это просто, если умеешь слушать и слышать.

В компании огромное внимание уделяется работе с персоналом. Мероприятия различного рода, проводимые совместно с руководителями отделов, дивизионов, макрорегионов нацелены на поддержание традиций, созданных в организации, и на прививание их молодым специалистам с целью уменьшения текучести кадров и создания эффективной организационной культуры. Связано это с тем, что в выбранном секторе экономики организация не могла бы функционировать без мощного кадрового потенциала.

В таблице 2 представлены традиции, принятые в компании и поддерживаемые руководством на всех уровнях управления для результативного выполнения задач, которые стоят перед сотрудниками организации, и то влияние, которое они оказывают на организационную культуру ПАО «МТС». Как результат – ответственное отношение к своим должностным обязанностям работников компании.

Таблица 2 – Соотношение традиций ПАО «МТС» и влияния, оказываемых ими на организационную культуру компании*

Традиции компании	Влияние данной традиции, оказываемое на организационную культуру
Каждому отведена своя роль, но при этом зачастую сотрудники одного отдела делают работу, никак не связанную с их компетенциями, других сотрудников по просьбе начальства	За счет влияния данной традиции зачастую возникает конфронтация между сотрудниками, соответственно, ухудшается организационный климат, сопровождающийся высказыванием недовольства зачастую начальству, стоящему над непосредственным руководителем
Мотивация работников в основном нематериальная (розыгрыш вещей с логотипом компании)	Снижается заинтересованность сотрудников в качественном выполнении работы, чему сопутствует снижение эффективности работника, как следствие, общая цель зачастую не достигается
Межличностные отношения неформальные (даже с	Происходит аннуляция рабочей атмосферы, сотрудники мало времени уделяют своим прямым

руководителями отделом/дивизионов/регионов рядовых сотрудников); частое использование жаргонных слов в межличностном общении сотрудников	обязанностям, предпочитая обсудить интересующие их темы с непосредственными коллегами или
Власть руководителя формальная, но больше реализует неформальным авторитетом	Данное обстоятельство благоприятно влияет на организационный климат: сотрудники выполняют работу зачастую, чтобы не подвести своего руководителя
Основная цель, которая ставится перед сотрудниками – это достижение общих показателей, приветствуется командный метод работы, личные достижения не учитываются, если не была достигнута та или иная цель на отчетный период	Отсутствуют стимулы выполнять работу эффективно и подходить к выполнению задач ответственно по той причине, что каждый из сотрудников надеется, что коллега по команде так или иначе выполнит работу за него
Стиль общения с клиентами формальный, одежды – фирменный	Создает благоприятное впечатление клиентов о компании в целом, заставляет вернуться еще раз, так как обслуживание весьма профессионально
Проводятся корпоративы по случаю профессиональных и государственных праздников за счет организации; тренинги	Таким образом, происходит сплочение коллектива, обмен опытом, что положительно влияет на навыки сотрудников, появляется возможность раскрыть профессиональный потенциал; помогают ознакомиться с организационной культурой компании, принять ее ценности и разделить полностью миссию компании
* Данная таблица составлена авторами в результате исследования.	

На наш взгляд, некоторые традиции требуют серьезной доработки. Так, неформальные отношения между сотрудниками и своими непосредственными руководителями чреваты отвлечением от профессиональных обязанностей и практически аннуляции рабочей атмосферы. Сотрудники компании, не ведающие в сфере деятельности других, выполняют работу некачественно в виду отсутствия компетенций в данной области. Аспект, касающийся нематериального поощрения, также требует пересмотра в условиях сложившейся экономической ситуации в стране.

Исходя из вышеописанного, можно заключить, что в целях повышения эффективности функционирования компании в целом, необходимо, прежде

всего, пересмотреть механизм межличностного отношения между сотрудниками компании: необходимо внедрить систему тайм-менеджмента, подразумевающую разделение времени на трудовое (для выполнения своих прямых обязанностей) и личное, когда сотрудники могут заниматься необходимыми им делами не в ущерб работе. Также учитывать и использовать потенциал каждого сотрудника в разрезе специфики его знаний и навыков. Пересмотреть систему мотивации, уделив внимание разработке методов материального стимулирования, возможно, поощрять за личные достижения работников компании.

Таким образом, культурные традиции организации, несомненно, формируют организационную культуру компании. И то, как они внедряются, реализуются, поддерживаются самим руководством и сотрудниками компании, будет зависеть организационный климат компании, ее эффективность, конкурентоспособность, словом, все то, что принято понимать под организационной культурой.

Выводы:

1. Традиции организации оказывают огромное влияние на формирование организационной культуры. Они создают системы ценностей, норм, правил поведения, характер межличностных взаимоотношений, благоприятный организационный климат и имидж организации в целом.

2. Традиции организации имеют решающее значение для формирования организационной культуры предприятий сферы услуг. Обусловлено это специфичностью данного сектора экономики. Традиции, признаваемые и разделяемые сотрудниками компаний этой отрасли предполагают создание мощной организационной культуры, как следствие, высококонкурентного предприятия.

3. На примере ПАО «МТС» нами были рассмотрено соотношение традиций ПАО «МТС» и влияния, оказываемых ими на организационную

культуру компании. Как показало исследование, имеющиеся традиции организации требуют существенной доработки с целью повышения эффективности деятельности оператора мобильной связи. От этого будет зависеть и организационный климат, и организационная культура, и как следствие – конкурентоспособность предприятия в целом.

Список источников и литературы

1. Шапиро С.А. Инновационные подходы к процессу управления персоналом организации: Книга. – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2016. – 108 с.
2. Козлова А.М. Организационное поведение. Для руководителей: пособие. - М.-Берлин: Директ-Медиа, 2015. – 25 с.
3. Шапиро С. А., Самраилова Е. К., Баландина О. В., Вешкурова А. Б. Концепции управления человеческими ресурсами: учебное пособие - М.-Берлин: Директ-Медиа, 2013. – 136 с.
4. Мандель Б.Р. Современная организационная психология. Модульный курс: учебное пособие для обучающихся в гуманитарных вузах (бакалавры, магистры). – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2016. – 212 с.
5. Весенин В.Р. Основы менеджмента: Учебник. – 2-е изд., доп. и испр.– М.: ООО "ТД"Элит-2000", 2002. – 434 с.
6. Шапиро С.А. Инновационные подходы к процессу управления персоналом организации: Книга. – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2016. – 108 с.
7. Соломанидина Т.О. Организационная культура компании: Учебное пособие. – М.: ООО Журнал «Управление персоналом», 2003. – 456 с.
8. Информация о занятости населения по видам экономической деятельности на конец 2016 года // Росстат – Федеральная служба государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/wages/labour_force/ (дата обращения 25.08.17)

9. Информация о структуре платных услуг населению Ростовской области на конец 2016 года // Росстат – Федеральная служба государственной статистики. URL: http://rostov.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/rostov/ru/reporting/statistical_reports/ (дата обращения 25.08.17)

10. Асаул А.Н. Культура организации: проблемы формирования и управления // Административно-управленческий портал. URL: http://www.aup.ru/books/m12/2_4.htm (дата обращения 25.08.17)

References

1. Shapiro S.A. *Innovatsionnye podkhody k protsessu upravleniya personalom organizatsii*. Moscow-Berlin: Direkt-Media, 2016. 108 p.

2. Kozlova A.M. *Organizatsionnoe povedenie. Dlya rukovoditeley: posobie*. Moscow-Berlin: Direkt-Media, 2015. 25 p.

3. Shapiro S. A., Samrailova E. K., Balandina O. V., Veshkurova A. B. *Kontseptsii upravleniya chelovecheskimi resursami: uchebnoe posobie*. Moscow-Berlin: Direkt-Media, 2013. 136 p.

4. Mandel' B.R. *Sovremennaya organizatsionnaya psikhologiya. Modul'nyy kurs: uchebnoe posobie dlya obuchayushchikhsya v gumanitarnykh vuzakh (bakalavry, magistry)*. Moscow-Berlin: Direkt-Media, 2016. 212 p.

5. Vesenin V.R. *Osnovy menedzhmenta*. 2 ed., dop. i ispr. Moscow: OOO "TD"Elit-2000", 2002. 434 p.

6. Shapiro S.A. *Innovatsionnye podkhody k protsessu upravleniya personalom organizatsii*. Moscow-Berlin: Direkt-Media, 2016. 108 p.

7. Solomanidina T.O. *Organizatsionnaya kul'tura kompanii*. Moscow: OOO Zhurnal «Upravlenie personalom», 2003. 456 p.

8. *Informatsiya o zanyatosti naseleniya po vidam ekonomicheskoy deyatel'nosti na konets 2016 goda*. Rosstat – Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki. Available at:

http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/wages/labour_force/ (accessed on 25.08.17)

9. *Informatsiya o strukture platnykh uslug naseleniyu Rostovskoy oblasti na konets 2016 goda.* Rosstat – Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki. Available at: http://rostov.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/rostov/ru/reporting/statistical_reports/ (accessed on 25.08.17)

10. Asaul A.N. *Kul'tura organizatsii: problemy formirovaniya i upravleniya.* Administrativno-upravlencheskiy portal. Available at: http://www.aup.ru/books/m12/2_4.htm (accessed on 25.08.17)

Tatiana V. Kugusheva

PhD in Economics, Senior Lecturer
Southern Federal University
Russia, Rostov-on-Don
ORCID iD is 0000-0001-8801-8245
mba_2004@inbox.ru

Maria E. Kopylova

Bachelor's student
Southern Federal University
Russia, Rostov-on-Don
m_ko95@mail.ru

Traditions of the Organization and their Importance for the Formation of the Organizational Culture of Service Enterprises

The traditions of the organization are a significant factor in the formation of a stable organizational culture and an important source of the enterprise's stability. This is due to the fact that the company's profit depends not only on competent management, but also on the ability of employees to follow the cultural norms prevailing in the organization. The study examined the essence of the

organizational culture and their significance for the formation of organizational culture of companies in any field of activity, identified factors influencing their implementation and maintenance.

Keywords: organizational culture, cultural traditions of the organization, standards, values, services sector

Выходные данные статьи:

КУГУШЕВА, Татьяна Вячеславовна; КОПЫЛОВА, Мария Евгеньевна. Традиции организации: роль ценностей и норм в формировании организационной культуры предприятия сферы услуг. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/98>>. Дата доступа

Первые шаги

Баев Антон Викторович
Магистрант
ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет»
Россия, г. Ростов-на-Дону
antbaev2@mail.ru

Направления оптимизации систем управления товарными запасами сельскохозяйственных предприятий

Товарные запасы представляют собой тот ресурс, который в полной мере обеспечивает бесперебойность функционирования предприятия. Товарные запасы, являясь элементом материальных запасов, позволяет предприятию не только осуществлять свою коммерческую деятельность, но и обеспечивает возможность осуществления товарообменных операций на потребительском рынке. В настоящее время наметилась тенденция роста периода оборачиваемости товарных запасов предприятия, что прямым образом оказывает влияние на уровень запасов в сторону их снижения, но, несмотря на это, товарные запасы выполняют основную роль в процессе обеспечения компании возможностью осуществлять свою коммерческую деятельность. Исходя из вышесказанного, трудно переоценить актуальность данной темы в современных условиях.

Ключевые слова: товарные запасы, группы товарных запасов, сельскохозяйственные предприятия, система управления, методы оптимизации, направления оптимизации.

Эффективно сформированная система управления товарными запасами предприятия влияет на качество его функционирования, определяет направления его развития как в сфере ассортиментной, так и финансовой политики. Выбор той или иной системы управления товарными запасами осуществляется в зависимости от специфики конкретного предприятия, осуществляющего свою деятельность в сельскохозяйственной отрасли. Такой

выбор в обязательном порядке должен учитывать эффективность используемой системы управления запасами.

Оптимизация товарных запасов является целью процесса их управления, т.е. основной задачей является формирование ассортимента в таком количестве, который бы в полной степени обеспечивал спрос на продукцию сельхоз предприятия. Суть процесса управления запасами предполагает оптимизацию, как их ассортимента, так и их величины, причем данные величины должны в полной степени обеспечивать максимальный уровень реализации сельхоз продукции. Контроль оперативного характера дает возможность выявить источники высвобождения ресурсов предприятия и свести к минимуму уровень издержек на обеспечение контроля за их движением.

Рассмотрим наиболее эффективные направления и методы оптимизации уровня товарных запасов сельскохозяйственных предприятий [1]:

1. ABC–анализ. Данный метод оптимизации товарных запасов предполагает их классификацию по уровню важности. Важность той или иной товарной группы определяется, например, ее спросом. В данном методе в качестве основного используется принцип Парето, который подразумевает следующее соотношение:

Группа товаров А – данные товары обеспечивают 80% товарооборота сельхоз предприятия. Такие товары должны всегда присутствовать на складе предприятия.

Группа товаров В – такие товары обеспечивают 15% товарооборота предприятия. Данные товары являются средними по уровню важности для предприятия.

Группа товаров С – данные товары характеризуются низким спросом и обеспечивают порядка 5% товарооборота предприятия. Такие товары

являются возможными претендентами на исключение из ассортиментного перечня или же товары, которые пока не успели завоевать предпочтение у контрагентов сельхоз предприятия, но являются перспективными в данной области.

Использование принципа Парето предполагает тщательный анализ из соотношения 20:80 и в полной мере дает возможность контролировать уровень товарных запасов сельхоз предприятия [1].

2. XYZ–анализ. Данный метод дает возможность классифицировать ассортиментные позиции сельскохозяйственные предприятия по прогнозу срока и динамике их потребления. Также данный метод дает возможность определить товары постоянного спроса, сезонные товары и товары, потребление которых объясняется случайностью. Суть данного метода состоит в группировке товаров сельхоз предприятия по однородности их параметров. Процесс сравнения дает возможность оценить уровень отклонения того или иного параметра от среднеарифметического. В качестве рекомендуемого распределения выступает следующая группировка товарных позиций [ссылка]:

Группа X – набор товарных позиций, которые характеризуются стабильным потреблением, и высоким уровнем точности прогноза их потребления.

Группа Y – набор товарных позиций, которые характеризуются прогнозируемыми тенденциями их потребления.

Группа Z – набор товарных позиций, величина потребления которых не поддается прогнозированию

3. Совмещение рассмотренных методов (ABC и XYZ) оптимизации товарных запасов. ABC–анализ дает возможность выявить уровень вклада той или иной позиции в общий товарооборот предприятия, а XYZ–анализ позволяет выявить сбытовой характер товарной позиции. Фактически эти два

метода в системе оптимизации в полной мере дополняют друг друга, а их совмещение дает возможность группировки запасов на блоки, которые характеризуются величиной продажи и точностью прогнозированию потребности.



Рисунок 1. Синтез ABC и XYZ-методов

Рисунок 1 – Синтез ABC и XYZ – анализов [2]

Блоки BX, AX, AY представляют товары наиболее выгодные для предприятия.

В блоках BY, AZ, CY представлены товары спрос, на которые может повыситься при проведении специальных мероприятий, зачастую посредством различных рекламных акций.

Блоки BZ, CY, CZ представляют товары, которые не прибыльны для организации, они плохо оборачиваются и зачастую их реализация представляет убытки для предприятия, в силу их, возможно, низкого спроса и быстрой порчи.

Важно подчеркнуть, что рассмотренные методы оптимизации товарных запасов ограничены в информативном плане, поскольку в качестве основных критериев выступает объем продаж, а не величина оптимального запаса товаров. Показатель оборачиваемости товарных запасов, характеризует конкретный период (количество дней), необходимый для продажи среднего объема товарных запасов и отражает уровень ликвидности. Процесс анализа запасов по уровню ликвидности дает возможность

определить необходимый объем партии для пополнения товарных запасов сельхоз предприятия.

Градации товарных запасов в зависимости от уровня ликвидности по оборачиваемости отражает уровень остатков и объем продаж, но не характеризует их. В целях устранения данного пробела возможно использование синтеза ABC/XYZ – анализ, а также группирование остатков по ликвидности. Суть такого подхода определяется тем, что величина товарных запасов подразделяется на группы, которые отражают объем продаж, ликвидность товарного запаса, а также динамику продаж. Фактическое использование данного метода дает возможность выявить связь между спросом и величиной товарных запасов.

Таблица 1 – Бальная оценка по выбранным критериям [3]

Оценка значимости	Критерий		
	По ассортименту(ABC)	По стабильности спроса (XYZ)	По степени ликвидности остатка
3 балла	А-характеризующиеся высокой величиной спроса	X- стабильный спрос	I-высоколиквидные позиции
2 балла	В-характеризующиеся средней величиной спроса	Y-средняя величина стабильности спроса	2-среднеликвидные позиции
1 балл	С-характеризующиеся низкой величиной спроса	Z-случайный спрос	3-низколиквидные позиции
0 баллов	-	-	Неликвидные позиции

Данный метод предполагает объединение групп товаров предприятия на 4 класса, такой подход дает возможность использование бального метода оценок по определенным критериям представленных в таблице 2. И величина балла отражает уровень эффективности товара по определенному критерию.

Таблица 2 – Результат ранжирования групп товарных запасов предприятия [3]

Присвоенные значения по балльной шкале									
	AX	AY	AZ	BX	BY	BZ	CX	CY	CZ
1	3;3;3	3;2;3	3;1;3	2;3;3	2;2;3	2;1;3	1;3;3	1;2;3	1;1;3
2	3;3;2	3;2;2	3;1;2	2;3;2	2;2;2	2;1;2	1;3;2	1;2;2	1;1;2
3	3;3;1	3;2;1	3;1;1	2;3;1	2;2;1	2;1;1	1;3;1	1;2;1	1;1;1
4	3;3;0	3;2;0	3;1;0	3;1;0	2;2;0	2;1;0	1;3;0	1;2;0	1;1;0
Сумма баллов группа									
	AX	AY	AZ	BX	BY	BZ	CX	CY	CZ
1	9	8	7	8	7	6	7	6	5
2	8	7	6	7	6	5	6	5	4
3	7	6	5	6	5	4	5	4	3
4	6	5	4	5	4	3	4	3	2

В таблице 2 представлены результаты оценки групп товарных запасов предприятия вне зависимости от отраслевой принадлежности, что отражает универсальность данного метода оптимизации товарных запасов. Результат 3; 2; 1 отражает наибольший уровень спроса данной группы товаров в совокупности со средней величиной прогнозируемости продаж и величиной остатков, объем которых превышает уровень спроса

В дальнейшем происходит группирование товарных остатков в зависимости от балльной оценки на 4 класса:

1 класс. Количество баллов данной группы от 8 до 9. Предполагает рабочий запас с дефицитом товаров на складе. К данной группе необходим тщательный контроль в целях обеспечения достаточного объема товарного запаса на складе предприятия

2 класс. Количество баллов данной группы от 6 до 7. Предполагает рабочий запас с излишком запаса на складе. Поставка данного вида товаров определяется ростом их продаж

3 класс. Количество баллов данной группы от 4 до 5. Данный класс характеризует товары стоп-листа, предполагает возможность реализации данных товаров в будущем

4 класс. Количество баллов данной группы от 2 до 3. Данный класс характеризует товары, которые необходимо исключить из ассортиментного перечня.

Специфика деятельности компании, осуществляющей свою деятельность в сфере сельского хозяйства, определяет необходимость вложения большого объема денежных средств в товарные запасы, в связи, с чем определяется необходимость определения приоритета в формировании эффективной системы управления товарными запасами.

В качестве основных предложений для оптимизации товарных запасов сельскохозяйственных предприятий, как правило, рекомендуется внедрять программы для оптимизации товарных запасов предприятий. Внедрение сопровождается консалтингом по изменению бизнес-процессов доставки и хранения товаров. Результатом внедрения является рост оборачиваемости запасов на складе, что позволяет сократить оборотные средства, необходимые для поддержания текущего достигнутого уровня бизнеса [3].

Для эффективной оптимизации товарных запасов одних только программных рекомендаций не достаточно. Требуется изменение бизнес-процессов управления запасами сельскохозяйственных организаций [4]:

- пересмотр договоров с поставщиками;
- материальная мотивация сотрудников предприятия на рост бизнеса и оборачиваемости запасов;
- материальная мотивация сотрудников предприятия для реализации мало ликвидных запасов;
- проведение регулярной инвентаризации складских запасов;
- проведение регулярных сверок с поставщиками заказанных товаров и сроков их отгрузки;
- проведение регулярных акций по реализации мало ликвидных запасов и запасов с риском списания из-за истечения сроков годности и так далее.

Практическая реализация данных рекомендаций самым благоприятным образом должна отразиться на эффективности управления товарными запасами предприятия, что положительно скажется на общей эффективности деятельности сельскохозяйственных компаний.

Список источников и литературы

1. Терещенко Н.Н. Анализ и планирование товарооборота и товарных запасов розничного торгового предприятия / Н.Н. Терещенко; Краснояр. гос. торг.-экон. ин-т. – Красноярск, 2010. –176 с.
2. Экономика предприятия М.С. Мокий, Л.Г. Скамай, М.И. Трубочкина Москва 2015. – 225 с.
3. Экономика предприятия: Учебник для вузов / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, проф. В.А. Швандара. –3-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. –718 с.
4. Оптимизация товарных запасов предприятия. www.igate.ru – официальный сайт компании «АйГейт» (iGate ltd.) URL: <http://www.igate.ru/services/wm>

References

1. Tereshchenko N.N. *Analiz i planirovanie tovarooborota i tovarnykh zapasov roznichnogo trgovogo predpriyatiya*. Krasnoyar. gos. torг.-ekon. in-t. Krasnoyarsk, 2010. 176 p.
2. Mokiу M.S., Skamay L.G., Trubochkina M.I. *Ekonomika predpriyatiya*. Moscow, 2015. 225 p.
3. *Ekonomika predpriyatiya: Uchebник dlya vuzov* / Pod red. prof. V.Ya. Gorfinkelya, prof. V.A. Shvандara. – 3 ed., pererab. i dop. Moscow: YUNITI-DANA, 2014. 718 p.
4. *Optimizatsiya tovarnykh zapasov predpriyatiya*. Ofitsial'nyy sayt kompanii «AyGeyt» (iGate ltd.) - <http://www.igate.ru>. Available at: <http://www.igate.ru/services/wm>

Anton V. Baev
Master's student
Southern Federal University,
Russia, Rostov-on-Don
antbaev2@mail.ru

Directions of Optimization of Control Systems of Commodity Reserves of Agricultural Enterprises

Commodity stocks represent such a resource that fully ensures the uninterrupted operation of an enterprise. Commodity stocks, being an element of material reserves, allow the enterprise not only to carry out its commercial activities, but also provides an opportunity to realize commodity exchange operations in the consumer market. At present, there is a trend of growth in the period of turnover of inventory of the enterprise, which directly affects on the decline of the level of stocks, but in spite of this, commodity stocks play the main role in the process of providing the company with the opportunity to carry out its commercial activities. Summarizing the above, it is difficult to overestimate the relevance of this topic in modern conditions.

Keywords: commodity stocks, commodity inventory groups, agricultural enterprises, management system, optimization methods, optimization directions.

Выходные данные статьи:

БАЕВ, Антон Викторович. Направления оптимизации систем управления товарными запасами сельскохозяйственных предприятий. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], п. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/92>>. Дата доступа

Минеичева Ольга Александровна
Магистрант
Южный федеральный университет,
Россия, г. Ростов-на-Дону
olkama1@mail.ru

Оценка системы управления качеством обслуживания в транспортно-логистических компаниях Ростовской области

Настоящая статья рассматривает основные критерии качества обслуживания применительно к транспортным компаниям, стандарты качества логистических компаний, а также их фактическое применение в ее управлении. В данной статье проводится анализ и оценка качества предоставляемых услуг на региональном уровне, целью которого является выявление слабых сторон в оказании услуг. В заключение статьи предложены мероприятия по усовершенствованию качества обслуживания в данной области.

Ключевые слова: качество обслуживания, транспортно-логистические компании, критерии качества, стандарт качества, совершенствование качества обслуживания.

Качество обслуживания для транспортно-логистической компании играет особую роль, благодаря которой организация добивается поставленных целей в развитии и совершенствовании своей деятельности, способна привлечь новых и удержать старых клиентов, а также выдержать конкуренцию на рынке. Следовательно, данная тема довольно актуальна в настоящее время, когда транспортно-логистических компаний в Ростовской области насчитывается более ста. Необходимо поддерживать уровень конкурентоспособности и повышать качество обслуживания при необходимости.

Качество в логистике содержит некоторые критерии, параметры, на которые компаниям нужно ориентироваться [3]:

- время заказа (от получения заявки на услугу до доставки);
- надежность и возможность доставки товара по требованию;
- наличие запасов;
- цена;
- объективность тарифов на перевозку и доступность информации о затратах на обслуживание;
- возможность предоставления кредитов;
- качество упаковки;
- возможность доставки пакетных и контейнерных перевозок.

Массовые опросы клиентуры, согласно данным западных специалистов, дают следующую картину ранжирования показателей качества обслуживания [1]:

- 100 пунктами оценена надежность поставки;
- 60 - удобство анализа, стабильность получения информации, высокий уровень выполнения принятых гарантий;
- 50 - наличие контактов в процессе обслуживания;
- 10 - возможность предоставления кредита.

Важно грамотно управлять логистической компанией. 80% проблем качества транспортного обслуживания возникает именно вследствие неэффективного управления организацией, либо полной потери над её управлением. Типичны такие ошибки руководства, как [4]:

- неверные установки, руководство обычно хочет легко и быстро принять верное решение;
- недостаточный уровень образования, приверженность популярным, часто бесполезным программным продуктам;

- недостаточное количество времени, иногда по причине слишком сильного контроля над персоналом;

- самодовольство, приверженность тому, что предыдущие успехи определяют будущее.

В любом из перечисленных случаев компания может обеспечить качество обслуживания путем следования модели системы качества, которая также включена в общую систему управления – это стандарт ISO 9000. В стандарте не говорится, что компания должна следовать его принципам в ущерб собственному бюджету. Следование стандарту является добровольным решением высшего руководства. Стандарт ISO 9000 определяет систему качества как совокупность организационной структуры, процедур, процессов и ресурсов, которые необходимы для осуществления тотального управления качеством [5].

Система управления качеством считается хорошо организованной и функционирующей, если [4]:

- персонал правильно понимает и воспринимает систему, она, верно, применяется, эффективна и имеет необходимое количество ресурсов;

- услуги, предоставляемые компанией, действительно способны удовлетворить запросам и ожиданиям клиента;

- учитываются влияние на окружающую среду и потребности общества;

- особое внимание уделяется предотвращению негативных ситуаций, а не их ликвидации после появления.

Рассмотрим рынок предоставления логистических услуг Ростовской области. Для анализа уровня качества функционирующих транспортно-логистических компаний области, включая филиалы российских компаний, необходимо дать оценку основным критериям качества услуг, таким как надежность оказания услуги, доступность обслуживания для клиента,

скорость обслуживания и цена. Сделаем это на примере шести успешных логистических компаний Ростовской области, таких как ООО «Гардарика-Ростов-на-Дону», ООО «Группа компаний Логистика и Транспорт» (филиал), ООО «Южная экспедиция», ЗАО «СТС Логистик» (филиал), ООО «Южная логистическая компания», ООО «ЮТС».

Таблица 1 – Оценка качества услуг логистических компаний Ростовской области*

	Надежность, %	Скорость, %	Цена, %
1. «Гардарика-РнД»	97	> среднего на 10%	> среднего на 6%
2. «Группа компаний Логистика и Транспорт»	95	> среднего на 5%	< среднего 1,5%
3. «Южная экспедиция»	96	> среднего на 2%	< среднего на 2,3%
4. «СТС Логистик»	89	< среднего на 4%	> среднего на 3%
5. «Южная логистическая компания»	92	< среднего на 3,5%	< среднего на 1,2%
6. «ЮТС»	95	= среднему значению по отрасли	< среднего на 2%
* Составлена автором по материалам исследования			

Данные показатели были выведены на основе отзывов потребителей услуг в сравнении со среднеотраслевыми показателями. В целом качество оказания логистических услуг в Ростовской области находится на среднем уровне, если смотреть со стороны потребительского сегмента. На национальном рынке транспортно-логистических услуг более 90% компаний придерживаются стандарта качества ISO 9000 и имеют соответствующие сертификаты качества [5]. Поэтому компании обязаны соответствовать данному стандарту и удовлетворять потребительский спрос с высоким уровнем качества обслуживания.

Что касается совершенствования качества обслуживания транспортно-логистических компаний, то можно предложить следующие пути достижения данной цели:

- усовершенствование систем управления компанией, осуществляемое на базе методических, технических государственных стандартов и стандартов предприятия;

- изменение ручного способа обработки информации на стандартные, с помощью ЭВМ, следовательно, происходит снижение затрат на обработку информации, что в свою очередь увеличит скорость доставки груза до заказчика;

- усовершенствование условий погрузки, правил перевозки грузов, и их размещения в перевозочных средствах;

- применение стандартизированной транспортной тары, стандартной маркировки на грузе, следовательно, происходит снижение издержек и снижение цены на перевозку.

Качество – понятие субъективное, это результат взаимодействия многих процессов. Управление качеством – это задача руководства и совершенствование качества обслуживания преследует определенные цели, такие как вовлечение персонала в эффективную работу, анализ ранее достигнутых результатов, обеспечение единой политики компании и ее целей и другие.

Таким образом, непрерывное улучшение качества должно стать постоянной целью любой логистической компании, поскольку потребности клиентов постоянно изменяются и возрастают, а также компания заинтересована в том, чтобы поддерживать и улучшать уровень своей деятельности для соответствия требованиям внешней среды.

Список источников и литературы

1. Логистические аспекты функционирования транспорта // Информационный портал, посвящённый интегрированной логистике www.loglink.ru. 19.10.2010 URL:

<http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=1140> (дата обращения: 17.08.2017).

2. Сергеев В.И. Корпоративная логистика в вопросах и ответах/ Под общей и научной редакцией д. э. н., профессора В.И. Сергеева - Москва: ИНФРА-М, 2014

3. Сергеев В.И. Ключевые показатели эффективности логистики // Элитариум: центр дополнительного образования: сайт. – URL: <http://www.elitarium.ru/logistika-gruzoperevozki-transport-perevozka-gruzov-uslugi-proizvoditelnost/> (дата обращения: 19.08.2017).

4. Василина Абу-Навас Типичные ошибки управленцев // ООО "Практик": сайт. – URL: <http://praktik-irk.ru/article/tipichnye-oshibki-upravlencev/> (дата обращения: 20.08.2017)

5. ГОСТ Р ИСО 9001-2015. Системы менеджмента качества. – Москва: Изд-во: Стандартинформ, 2015. – 32 с.

References

1. *Logisticheskie aspekty funktsionirovaniya transporta*. Informatsionnyy portal, posvyashchennyy integrirrovannoy logistike www.loglink.ru. Available at: <http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=1140> (accessed on: 17.08.2017)

2. Sergeev V.I. *Korporativnaya logistika v voprosakh i otvetakh*. Pod obshchey i nauchnoy redaksiyey d. e. n., professora V.I. Sergeeva. Moscow: INFRA-M, 2014.

3. Sergeev V.I. *Klyuchevye pokazateli effektivnosti logistiki*. Elitarium: tsentr dopolnitel'nogo obrazovaniya: sayt. Available at: <http://www.elitarium.ru/logistika-gruzoperevozki-transport-perevozka-gruzov-uslugi-proizvoditelnost/> (accessed on 19.08.2017)

4. Vasilina Abu-Navas. *Tipichnye oshibki upravlentsev*. ООО "Praktik": sayt. Available at: <http://praktik-irk.ru/article/tipichnye-oshibki-upravlencev/> (accessed on 20.08.2017)

5. GOST R ISO 9001-2015. *Sistemy menedzhmenta kachestva*. Moscow: Izd-vo: Standartinform, 2015. 32 p.

Olga A. Mineicheva
Master's student
Southern Federal University
Russia, Rostov-on-Don
olkama1@mail.ru

Evaluation of the service quality management system in transport and logistic companies of the Rostov region

This article examines the main quality of service criteria for transport companies, the quality standards of logistics companies, as well as their actual application in its management. This article analyzes and assesses the quality of services provided at the regional level, whose purpose is to identify weaknesses in the provision of services. At the end of the article, measures were proposed to improve the quality of service in this area.

Keywords: quality of service, transport and logistics companies, quality criteria, quality standard, improvement of service quality.

Выходные данные статьи:

МИНЕИЧЕВА, Ольга Александровна. Оценка системы управления качеством обслуживания в транспортно-логистических компаниях Ростовской области. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.I.], п. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/95>>. Дата доступа

Цымбалова Екатерина Александровна
магистрант факультета управления
ФГАОУ ВО «Южный федеральный университет»
г. Ростов-на-Дону, Россия
e.tsymbalova@yandex.ru

Развитие логистической системы воздушных транспортных комплексов Южного Федерального округа

В данной статье автор рассматривает перспективы развития логистической системы воздушных транспортных комплексов Южного федерального округа как наиболее приоритетного направления обеспечения стабильной и эффективной работы транспортной системы региона, что в конечном итоге ведет к улучшению положения данного региона на рынке услуг международного транзита товаров.

Ключевые слова: Южный федеральный округ, логистическая система, воздушный транспорт, воздушный транспортный комплекс

Большая территория государства значительно повышает значимость развития российской транспортной системы для повышения эффективности развития экономики страны. Транспортная система призвана объединить в единый комплекс все отрасли экономики, обеспечить нормальную жизнедеятельность государства, а также укрепить его национальную безопасность и целостность.

Среди транспортных сетей мира, одной из наиболее развитых является транспортная сеть Российской Федерации. Ее общая протяженности среди всех видов сетей насчитывает более 1 млн. 750 тыс.км., протяженность по видам транспортных сетей указана в Таблице 1. В транспортной сети России занято свыше 3,2 млн. человек, что составляет 4,6 % работающего населения [1].

Таблица 1 - Состав транспортной сети РФ.

Вид транспортной сети	Протяженность, тыс. км.
Железные дороги	87
Автомобильные дороги с твердым покрытием	745
Воздушные линии	600
Магистральные нефте- и продуктопроводов	70
Магистральные газопроводы	140
Речные судоходные пути	115

Транспортная система РФ сталкивается с трудностями, характерными для российского общества в целом. Большинство инвесторов, банкиров, промышленников и предпринимателей в основном нацелены на получение прибыли "здесь и сейчас", не всегда задумываясь о перспективах развития транспортного комплекса и привлечении инвестиций в данную область.

Для страны с такой площадью как Россия важную роль играет высокоскоростной транспорт, к которому относятся авиаперевозки. При этом на сегодняшний день, воздушный транспорт существенно ограничен в своем грузовом применении, что определяется высокой стоимостью его использования и чаще всего используется при организации пассажирских перевозок.

Транспортно-логистический комплекс Южного федерального округа в ближайшее десятилетие станет важнейшим направлением развития экономики. В конце апреля 2013 года принята Стратегия развития транспортного комплекса Ростовской области. В ней фигурирует цифра предполагаемых инвестиций в эту сферу — 786,7 млрд. рублей до 2030 года [2]. К самым крупным и наиболее перспективным транспортным проектам в регионе относят:

- строительство нового международного аэропорта «Платов», запуск работы которого назначен на декабрь 2017 года;
- формирование Ростовской агломерации.

Успех реализации проекта строительства аэропорта «Платов» обусловлен несколькими факторами [3]:

- **Грамотная инвестиционная политика региона.** Помощь федерального центра и энергичность администрации округа в решении задач привлечения инвестиций.

- **Использование аэропорта в качестве хаба.** Внутривосрийским и международным операторам территориально выгодно использовать «Платов» для заправки и стыковки маршрутов. На сегодняшний день пассажиры, летающие из Европы в Юго-Восточную Азию вынуждены делать это через Стамбул или Москву, в то время как самый короткий маршрут пролегает через Ростовскую область.

- **Качество логистического предложения.** «Платов» позиционируют, не как новый большой аэропорт, а как хаб, способный максимально эффективно использовать всю созданную внутри и вокруг него логистическую инфраструктуру.

На сегодняшний день полностью подтверждена целесообразность создания хаба и уже в декабре 2017 года он готовится принять первые суда.

На наш взгляд, не взирая на ряд проблем, относящихся к развитию авиаотрасли России в целом: цена авиатоплива, состояние авиафлота, уровень инфраструктуры запуска и сервиса, идет процесс активного формирования и развития пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации.

На сегодняшний день, несмотря на экономический кризис, в столичном авиатранспортном узле в течение последних лет наблюдается увеличение пассажиропотока. В 2015 году российскими авиакомпаниями было перевезено 93,2 млн. пассажиров, что на 10,2 % выше показателя 2014 года. Пассажирооборот увеличился на 7,2 %. Объемы перевозок пассажиров через аэропорты России в 2016 году увеличились на 10,8% по сравнению с предыдущим годом. Рост пассажиропотока обусловлен, реализацией

программ субсидирования региональных перевозок [4]. Тем самым воздушные перевозки начинают вытеснять иные виды транспорта. Бесспорно, они не заменят железнодорожный и автомобильный транспорт, особенно на коротких расстояниях, но могут составить серьезную конкуренцию, когда речь идет о дальних маршрутах или при учете такого показателя, как скорость доставки.

По данным российского информационно-аналитического агентства «АвиаПорт» на данный момент большую долю целевой аудитории авиаперевозок занимают бизнес-перелеты, в последнее время увеличивается использование авиатранспорта в туристических целях [5].

На сегодняшний день существует концепция централизованных перевозок, завязанная на столицу РФ. Авиаправление на Черноморское побережье Кавказа и на Кавказские Минеральные воды из множества регионов Российской Федерации сейчас осуществляется с пересадкой в Москве. Следовательно, целесообразность становления на территории ЮФО большого воздушно – транспортного узла с функциями хаба не вызывает никаких сомнений. Проведение в Российской Федерации, в том числе в Ростове-на-Дону, матчей Чемпионата мира по футболу 2018 года также доказывают целесообразность данного проекта, инициированного в 2011 году.

Существенным вопросом для успеха реализации проекта строительства аэропорта «Платов» является наличие на территории Южного федерального округа иных, оттягивающих на себя пассажиро- и грузопоток авиаузлов.

На сегодняшний день, о возникновении новых аэропортов на территории ЮФО речи не идёт. Возможность строительства дополнительных аэропортовых узлов на юге России возможно только при высочайшей регулярности полётов, при этом не только на внутренних, но и на международных маршрутах. Одной из задач проекта «Платов» является

увеличение регулярности и массовости перевозок через ЮФО. Регулярность и массовость перевозок позволяют снижать расходы на сервис самолётов, что в свою очередь влечет к снижению себестоимости перевозок и приводит к увеличению количества пассажиров и грузов, а, следовательно, и новых операторов. Перспективным направлением считается развитие внутреннего трансфера транзитных пассажиров, когда, например, из Ставрополя либо Астрахани самолётами регионально авиации без надобности перерегистрации гарантируется транзитный поток пассажиров за границу.

Кроме этого, в поддержку проекта аэропорта «Платов» говорит и общее количество проживающих человек на территории Ростовской области: численность Ростовской агломерации составляет 2 млн. человек, в Ростовской области проживает 4,5 млн. человек [6]. Помимо Краснодарского края, иных конкурентов на юге Российской Федерации – нет. При этом, учитывая статус Краснодарского края, в качестве Черноморской здравницы, обоснованным является становление доставки транзитных пассажиров к морю, сквозь аэропорты Кубани. По такой схеме данное направление и работает в настоящее время и с приходом на рынок аэропорта «Платов», вряд ли что-то изменится. Основная борьба между новым аэропортом и существующими развернется за возможность принимать международные маршруты и транзитные перелеты на дальние расстояния. В этом случае ключевыми факторами успеха станут комфорт стыковок и пересадок, тарифная политика, качество обслуживания.

На наш взгляд, именно в данном направлении и будет устанавливаться конкурентоспособность и устойчивость хаба «Платов». Помимо прочего, новый аэропорт Ростов-на-Дону с точки зрения приёма воздушных судов и зависимости работы по погодным условиям не будет иметь ограничений, в нем будет возможно принимать и отправлять все виды воздушных судов.

В действительности ростовский и краснодарский аэропорты были рассмотрены в качестве двух действительных конкурентов в разрезе только одной функции – аэропорта, при этом речь не идет о том, что в Ростове-на-Дону будет единственный аэропорт Юга с хабовыми функциями. Краснодар является серьёзным конкурентом, однако, в конечном результате в федеральную целевую программу становления транспорта попал конкретно аэропорт Ростова-на-Дону. При этом данная мысль появилась не сейчас, а 20 лет назад — работа по перенесению ростовского аэропорта началась еще в 90-е годы и в то время продвинулась довольно конкретно, однако, в то время по множеству оснований проект не состоялся. В настоящее время имеется уникальная площадка в районе станции Грушевской, на которой условия с целью создания аэропорта лучше, чем где-либо на территории ЮФО. Ключевыми факторами эффективности выступают: близость к мегаполису, близость к смежным видам транспорта, гео- и погодные условия, возможность развития инфраструктуры.

Помимо строительства аэропорта, его руководству также придется решать задачи по привлечению инвесторов и компаний, готовых адресовать сюда собственные грузы и пассажиров.

Основными путями развития хаба «Платов» мы видим:

1. Поэтапное становление территории, учитывающее формирование сильных территориально-логистических комплексов, инноваторских предприятий, торгово-развлекательных центров. При выполнении перечисленного, в дальнейшем на месте хаба «Платов» может быть сформирован инноваторский город – спутник.

2. При увеличении пассажиро- и грузопотока есть возможность строительства второй взлетно-посадочной полосы, добавления скоростных рулежных дорожек. Выполнение данного пункта в значительной степени

будет направлено на увеличение количества принимаемых и отправляемых рейсов в несколько раз.

3. Развитие транспортной инфраструктуры вокруг аэропорта для повышения комфорта пассажиров. Удаленность аэропорта от столицы Ростовской области заставляет искать пути решения проблемы доставки пассажиров в аэропорт. Изменить ситуацию в лучшую сторону можно, используя мировые стандарты формирования интермодальных транспортных узлов, а в дальнейшем – выполнив строительство скоростного пассажирского сообщения между аэропортом и Ростовом-на-Дону.

Помимо формирования и развития такого крупного проекта, как строительство аэропорта «Платов» в пределах стратегии "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)" сформирована необходимость реализации регионально целевой программы «Развитие малой авиации Дона» [7].

На сегодняшний день необходимо восстановление концепции местных региональных и межрегиональных перевозок в пределах юга Российской Федерации с использованием прогрессивных и наиболее экономичных самолётов, а также с учётом уже имеющегося спроса потребителей на базе нынешней аэродромной инфраструктуры, которая еще сохранилась.

О сохранении аэродромной инфраструктуры говорит тот факт, что в аэропорту станции Вешенской Ростовской области в период празднования столетия Шолохова посадили самолёт президента РФ [2].

Для Ростовской области было проведено обследование в рамках регионально целевой программы «Развитие малой авиации Дона», которое продемонстрировало, что как минимум на 10-ти аэродромах с приемлемыми расходами уже в ближайшие годы могут быть восстановлены полёты [2]. К самым перспективным отнесены аэропорты населенных пунктов области: Сальск, Вёшенская, Зимовники, Волгодонск. Они могут стать в перспективе

развития элементами трансферной структуры, в том числе для аэропорта «Платов». И это лишь аэропорты в масштабах Ростовской области, а если задействовать иные регионы, то хаб приобретёт дополнительную трансферную сеть от 17-миллионного юга Российской Федерации.

С целью обеспечения снабжения перевозок летными судами, на данный момент, вероятны как организация производства отечественных судов, например, самолетов Бе-32КМ, выпускаемых на таганрогском заводе имени Бериева, так и поставки зарубежных самолётов. Использование отечественных самолетов позволит решить ключевую проблему повышения рентабельности авиаперевозок, сделает их более дешевыми и доступными.

Естественно, авиаперевозки не смогут заменить такие виды транспорта как железнодорожный и автомобильный. Тем не менее, на данный момент в Подмосковье развиваются проекты, способные значительно повысить долю авиаперевозок на логистическом рынке. Например, группа «Промышленные инвесторы» занимается обеспечением индивидуальных перевозок пассажиров чартерными рейсами в радиусе тысячи километров от Москвы. Спрос на услуги малой авиации довольно велик. Среди заказов на обслуживание самолётами малой грузо- и пассажироместимости такие как: нужды промышленного комплекса, аграриев, мониторинг газо- и нефтепроводов, силовых структур, а также санавиация, и МЧС и другие. Данные заказы имеет возможность решить малая авиация, и комплекс хозяйственных работ занимает значительную долю данного рынка — при этом услуги будут гарантированно оплачиваться в случаях, когда заказчиком выступает государство. Это придаст уверенность тем, кто придёт развивать малую авиацию.

Российская федерация в частности, и город Ростов-на-Дону в частности находятся на пересечении различных международных транспортных коридоров. При этом России достаётся 23-3% от того транзитного потока,

который может ей принадлежать, а территории, по которым грузовой трафик проходит в обход Ростовской области, гораздо более уязвим и нестабилен в силу геополитических факторов. Пока ни страна, ни регион не могут похвастаться внушительными цифрами привлечения международных транзитных грузопотоков. Например, состояние автодорог не позволяет пропускать по территории Ростовской области крупнотоннажные автомобили с высокой нагрузкой на ось, а основную часть перевозок осуществляют европейские перевозчики. То же самое можно сказать об открытии водных путей — весьма вероятно, что Волго-Донской путь уже в ближайшие годы заполнится судами под иностранными флагами, конкурентные преимущества которых очевидны. Что касается развития авиационной отрасли, большая часть маршрутов проходит через Москву или зарубежные аэропорты из-за отсутствия в Ростовской области современного аэропортового комплекса, способного принимать воздушные суда всех типов и обслуживать необходимое количество пассажиров и грузов.

Для решения вышеперечисленных проблем в транспортной стратегии Ростовской области сформирован комплекс мероприятий и инфраструктурных проектов, направленных на развитие инфраструктуры различных видов транспорта [2]. Кроме того, в стратегии представлен специальный раздел «Транспортное обеспечение развития туристско-рекреационного комплекса», над которым велась работа вместе с Институтом территориального планирования Ростовской области. В результате работы, были определены узлы развития туристско-рекреационного обслуживания, которые потребуют современного транспортного обеспечения по всем направлениям. В подпрограмме развития терминально-логистической инфраструктуры обоснованы соответствующие объекты и их размещение на территории Ростовской области в разрезе федерального, регионального и местного уровня.

Говоря о перспективах развития транспортного комплекса в России, то, по мнению экспертов всего мира, ведущие позиции будут занимать авиаперевозки. В последнее десятилетие мировой объем воздушных перевозок неуклонно растет (объем прироста от 5% до 7% в год), а говорить о насыщении рынка пока нет никаких оснований. При этом согласно статистике, услугами воздушного транспорта на сегодняшний день пользуются 7% населения планеты [2], данные по перевозкам говорят о том, что передвигаться по воздуху, максимально экономя свое время, предпочитает весьма значительная часть человечества, это же относится и к доставке грузов. Воздушный транспорт будет играть все более заметную роль в развитии экономики страны и региона, а значит, данная сфера требует значительных изменений и улучшений.

Список источников и литературы

1. Транспортная система России. Определение и характеристики. / Словари и энциклопедии на Академике URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1338916> (дата обращения 20.08.2017)
2. Аэропорт «Южный» строят с опережением графика / Деловой портал Юга России «Эксперт-Юг» URL: <http://expertsouth.ru/novosti/ayeroport-yuzhnyi-strojat-s-operezheniem.html> (дата обращения 20.08.2017)
3. На Восточном экономическом форуме подписано соглашение о строительстве аэропортового комплекса в Петропавловске-Камчатском / Российское информационно-аналитическое агентство «Авиапорт» URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2017/09/06/479409.html> (дата обращения 23.08.2017)
4. Состоялось итоговое заседание коллегии Росавиации / Российское информационно-аналитическое агентство «Авиапорт» URL:

<https://www.aviaport.ru/digest/2015/02/27/329041.html> (дата обращения 23.08.2017)

5. Анализ результатов работы федеральной программы субсидирования межрегиональных авиаперевозок на территории РФ в рамках ПП №1242 / Российское информационно-аналитическое агентство «Авиапорт» URL: <https://www.aviaport.ru/news/2016/05/12/385925.html> (дата обращения 23.08.2017)

6. Прогнозируемая численность населения ростовской области / Официальный портал Правительства Ростовской области URL: <http://www.donland.ru/Default.aspx?pageid=86883> (дата обращения 26.08.2017)

7. О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)" (с изменениями на 27 февраля 2017 года) / Профессиональный фонд «Техэксперт» URL: <http://docs.cntd.ru/document/901807416> (дата обращения 28.08.2017).

References

1. *Transportnaya sistema Rossii. Opredelenie i kharakteristiki. Slovarei i entsiklopedii na Akademike.* Available at: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1338916> (accessed on 20.08.2017)

2. *Aeroport «Yuzhnyy» stroyat s operezheniem grafika. Delovoy portal Yuga Rosiii «Ekspert-Yug».* Available at: <http://expertsouth.ru/novosti/ayeroport-yuzhnyi-strojat-s-operezheniem.html> (accessed on 20.08.2017)

3. *Na Vostochnom ekonomicheskom forume podpisano soglasenie o stroitel'stve aeroportovogo kompleksa v Petropavlovsk-Kamchatskom. Rossiyskoe informatsionno-analiticheskoe agentstvo «Aviaport».* Available at: <https://www.aviaport.ru/digest/2017/09/06/479409.html> (accessed on 23.08.2017)

4. *Sostoyalos' itogovoe zasedanie kollegii Rosaviatsii. Rossiyskoe informatsionno-analiticheskoe agentstvo «Aviaport».* Available at: <https://www.aviaport.ru/digest/2015/02/27/329041.html> (accessed on 23.08.2017)

5. *Analiz rezul'tatov raboty federal'noy programmy subsidirovaniya mezhregional'nykh aviaperevozok na territorii RF v ramkakh PP №1242. Rossiyskoe informatsionno-analiticheskoe agentstvo «Aviaport».* Available at: <https://www.aviaport.ru/news/2016/05/12/385925.html> (accessed on 23.08.2017)

6. *Prognoziruemaya chislennost' naseleniya rostovskoy oblasti. Ofitsial'nyy portal Pravitel'stva Rostovskoy oblasti.* Available at: <http://www.donland.ru/Default.aspx?pageid=86883> (accessed on 26.08.2017)

7. *O federal'noy tselevoy programme "Razvitie transportnoy sistemy Rossii (2010-2020 gody)" (s izmeneniyami na 27 fevralya 2017 goda). Professional'nyy fond «Tekhekspert».* Available at: <http://docs.cntd.ru/document/901807416> (accessed on 28.08.2017).

Ekaterina A. Tsymbalova
Master's student
Faculty of Management
Southern Federal University
Rostov-on-Don, Russia
e.tsymbalova@yandex.ru

Development of the Logistics System of the Air Transport Complexes of the Southern Federal District

In this article the author examines the prospects for logistics development of the air transport complexes in the Southern Federal district as the most priority directions of ensuring the stable and efficient operation of the transport system of the region, which finally leads to the advancement of the region in the market of international transit of goods.

Keywords: Southern Federal District, logistic system, air transport, air transport complex

Выходные данные статьи:

ЦЫМБАЛОВА, Екатерина Александровна. Развитие логистической системы воздушных транспортных комплексов Южного Федерального округа. Журнал "У". Экономика. Управление. Финансы., [S.l.], n. 3, сен. 2017. ISSN 2500-2309. Доступно на: <<http://journal.portal-u.ru/index.php/journal/article/view/100>>. Дата доступа

Сетевое издание
Журнал «У». Экономика. Управление. Финансы.

№ 3 2017

Издательство: ИП Володин Роман Сергеевич
344091, г.Ростов-на-Дону, пр.Коммунистический, д.40, кв.33