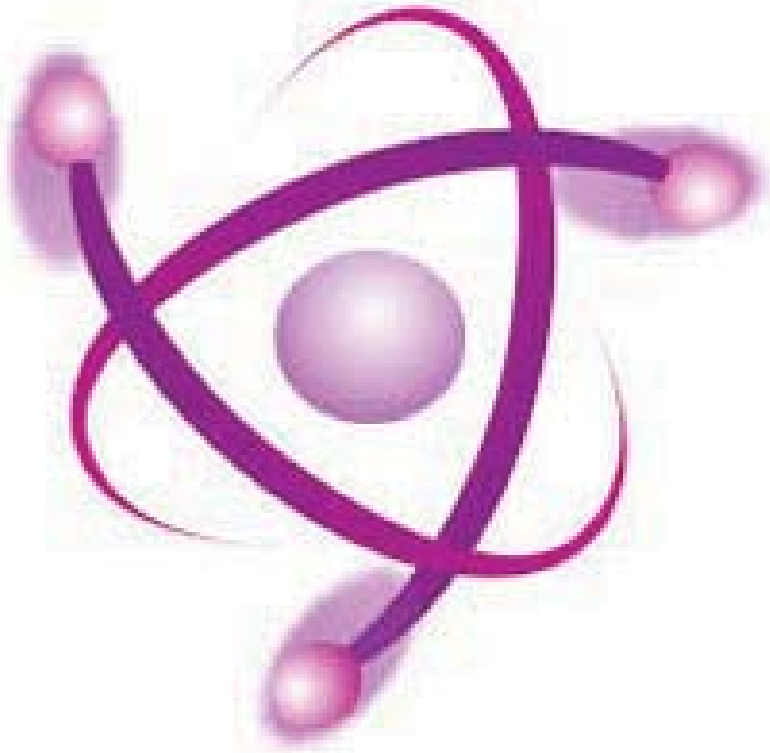


Экономика, управление, общество: история и современность

Материалы XVIII Всероссийской научно-практической конференции

Хабаровск
2020



РАНХиГС
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Дальневосточный институт управления- филиал РАНХиГС

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ОБЩЕСТВО: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Материалы XVIII Всероссийской научно-практической конференции

Хабаровск
Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС
2020

УДК 338.24(063)
ББК 65.05я431
Э 40

Редакционная коллегия:
Поливаева О.Г., к.э.н., доцент, заместитель директора Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС
Березутский Ю.В., к.с.н., доцент, начальник отдела организации научных исследований и аспирантуры Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС
Байков Н.М., д.с.н., профессор, заведующий сектором научных исследований Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС
Барбышева Т.М., заведующий сектором аспирантуры Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС

Э 40 **Экономика, управление, общество: история и современность** : материалы XVIII Всероссийской научно-практической конференции. – Хабаровск: Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС, 2020. – 521 с.
ISBN 978-5-94456-289-0

В сборник включены научные статьи по материалам XVIII Всероссийской научно-практической конференции «Экономика, управление, общество: история и современность», которая состоялась 05–06 ноября 2020 года в Дальневосточном институте управления – филиале ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации».

Авторы опубликованных статей несут ответственность за подбор и точность приведенных фактов, цитат и прочих сведений, а также за то, что в материалах не содержится информации, не подлежащей открытой публикации.

УДК 338.24(063)
ББК 65.05я431

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС

ISBN 978-5-94456-289-0

©Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

I. СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ: РЕГИОНАЛЬНОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Александров А.С. Возможности и проблемы развития туризма в Сахалинской области 10

Алиев Т.Б. Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства органами местного самоуправления 13

Алиева С.М., Блинова Т.Н. Дорожное хозяйство как приоритетное направление государственных программ в России 19

Алиева С.М., Ефременко В.Ф. Совершенствование финансовых инструментов подрядных организаций (на примере филиала «Никольский» АО «Примавтодор») 22

Бажина М.А. Основные тенденции развития государственного регулирования транспортного сектора экономики 25

Басова С.Н., Сериков Д.А. Методология оценки уровня и качества жизни населения 30

Белоусов А. Л Адаптация государственного управления к вызовам цифровой экономики 35

Бикмухаметова Р.Ф., Коротина Н.Ю. Развитие накопительной составляющей пенсионной системы в РФ 39

Брылева М. И., Басова С.Н. Тенденции развития инновационной цифровой экономики в России 42

Буланова М.А. Эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов РФ: подходы к оценке 51

Воробьева В.В. Оценка структуры занятости работающего населения Советского района Алтайского края 59

Гаврилова А.И., Зубков С.Д. Направления совершенствования сферы физической культуры и массового спорта в регионе 64

Гаркуша И.А., Гаркуша А.А. Обеспечение экономической безопасности использования государственного имущества в условиях антикризисного управления 69

Гордейчук М.А., Кривоносова Л.А. Разработка модели устойчивой кадровой политики на предприятиях регионального энергетического комплекса 74

Гордейчук М.А., Кривоносова Л.А., Доминанты кадровой стратегии обеспечения устойчивости предприятия ОАО «Дальневосточная энергетическая компания» 77

Грицко М.А. Динамика уровня бедности населения Дальнего Востока в контексте реализации национальных проектов 82

Дворников Р.Э. Муниципальное управление в дотационных регионах: преодоление социально-экономических проблем 89

Дучина Е.В., Яцухин Ю.И. Направления совершенствования условий и охраны труда в Липецкой области 91

Елисеева М.В., Стрелкова И.А. Состояние и перспективы развития российско-китайского торгового сотрудничества на Дальнем Востоке 95

Ефремов С.В. Совершенствование системы финансового обеспечения расходов на предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций в паводкоопасный период 101

Ефремов С.В., Цветова Г.В. Организация финансового обеспечения расходов бюджета Уссурийского городского округа на чрезвычайные ситуации 106

Задорожнюк М.А. Анализ основных IT-трендов в банковском секторе 111

Изотов Д.А. Оценка тарифной нагрузки на торговые потоки Дальнего Востока России со странами АТР 115

Ишимова В.В., Кривоносова Л.А. Иностранная рабочая сила: предпосылки привлечения, отраслевые и региональные особенности использования 118

Катвицкая Ю.С., Качанова Е.А. Социально-экономические факторы стратегического развития моногородов Свердловской области 123

Колокольцева А.В. Проблемы обеспечения геологической разведкой экономической оценки месторождений полезных ископаемых 127

Лукасевич Т.А. Доступность жилья как фактор обеспеченности социальной инфраструктурой: дальневосточный аспект 133

Лысова Н. А. Особенности экологического менеджмента в современной России 137

Мазанкова Т.В. Тенденции развития розничной торговли Хабаровского края в современных условиях 140

Мазурова С.И. Перспективы освоения российской части Баренц-региона с учётом вызовов, связанных с развитием Арктики 146

Макаров Д.Н. Стратегический подход к управлению некоммерческой организацией 152

Носкин С.А. Актуальные аспекты установления целей экономической безопасности 157

Нейгебауэр А.В., Бессонова Е.А. Психология формирования потребительской лояльности к бренду 163

Паздников Д.В., Шуляева А.В. Проблемы обеспечения сотрудников пограничных органов служебным жильём (на примере пограничного управления ФСБ по Амурской области) 166

Петрова Н.Н., Абсалямова С.Г., Хазимуратов А.Р. Культурное наследие Республики Татарстан как экономический ресурс 172

Поливаева О.Г., Галичанин Е.Н. К вопросу вовлечения дальневосточной молодежи в реализацию проектов социально-экономического развития Дальнего Востока 176

Припадчев П.Г., Либерман Т.И. Проблема стимулирования экспортоориентированных предприятий с целью увеличения таможенных платежей в бюджет 180

Протоковилова А.А. Падение уровня жизни населения региона 184

Пынько Л.Е., Толкачева Е.В. Направления цифровой трансформации экономики в Хабаровском крае 187

Пысларь М.С. Проблемы современной урбанистики в сложившейся социально - экономической архитектурной среде РФ 191

Резанов В. К., Данилова О. А. Современное состояние и тенденции развития лесного комплекса Хабаровского края 193

Романов Н.Н., Либерман Т.И. К вопросу развития лизинга как инструмента стимулирования реального сектора экономики в регионах России 200

Саяпина Е.А., Осипова Е.С. Методы трудовой мотивации в организациях, их содержание 203

Селезнева Н.В., Либерман Т.И. Актуальные проблемы финансовой поддержки малого и среднего предпринимательства 206

Скворцова А.А. К вопросу о функционировании властно-политических отношений в современной России 209

Сковычев П.С. Основные тенденции развития сельского хозяйства в Хабаровском крае 213

Соловьева А.Б., Пристанскова Л.В. Новые профессии XXI века и приближающийся трудовой кризис Российской Федерации 216

Стеблян Ю.А. Проблемы кадровых ресурсов дорожно-строительной отрасли (на материалах ДФО) 221

Стрелков И.В., Басова С.Н. Вопросы внедрения корпоративных систем управления проектами 224

Субботин А.Н. Теоретические подходы к вопросу построения модели адаптации персонала в процессе слияния (объединения) компаний 228

Сухарева Л.А., Пальцун И.Н. Зависимость формирования экосоциоэкономических отношений корпорации как предмета аудиторского диагностирования от проявления концепции социальной ответственности 231

Титов С. Р., Воропаева В.В. Проблемы и перспективы развития малого бизнеса в экономике Российской Федерации 234

Тихонова О.П. Личный финансовый план как руководство по управлению финансами 238

Торопова Т.А. Применение технологий тайм-менеджмента в деятельности органов исполнительной власти 240

Трифонов Ю.Н. Государственная политика по социально-экономическому развитию моногородов: концептуальные основы и механизмы реализации 245

Халикова С.С. Механизмы развития молодежного предпринимательства в современной России 251

Харчикова Н.В., Александрина Е.А., Салюк О.И., Чупрунов П.А. Территории опережающего социально - экономического развития в Калужской области: проблемы и перспективы 254

Холодков А.Г., Шуляева А.В. Управление имуществом, находящимся в муниципальной собственности (на примере администрации городского округа г. Комсомольска-на-Амуре Хабаровского края) 260

Широбоких Т.А., Сухина Ю.В. Направления развития муниципальной службы и кадровой работы администрации г. Липецка 264

Шум Н.М. Оценка социально-экономического развития Дальнего Востока 268

Элларян В.А., Сухина Ю.В. Реализация программных мероприятий по развитию жилищно-коммунального хозяйства на примере города Липецка 272

II ГОСУДАРСТВО И ОБЩЕСТВО: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Архипов С.Ю. Решение о создании добровольной пожарной охраны в районе имени Лазо Хабаровского края в период Великой Отечественной войны 277

Борисова В.В., Коробейникова Т.С. История возникновения и развития концессий в России 279

Бурдин Е.С. Об истории создания 88-й отдельной стрелковой бригады Дальневосточного фронта 284

Вериков В.В., Ярославцева Т.А. Органы охраны общественного порядка в 1917 – 1946 гг.: создание и становление деятельности на Дальнем Востоке России 287

Долгова Ю.С. Социокультурные аспекты повседневности городов Юга Приамурского генерал-губернаторства в конце XIX – начале XX вв. 297

Квашнин М.В. Деятельность С.Д. Карева в должности уполномоченного Совета по делам религий при Совете министров СССР по Хабаровскому краю (1965 – 1969 гг.) 303

Федотова И.П. Политика Президента Вудро Вильсона на Дальнем Востоке и в Сибири в 1918-1920 гг. (по работам американских исследователей) 308

Фомина Н. И. Кадровый вопрос в сфере культуры в Хабаровском крае (2006 – 2011 гг.) 314

Чудесов В.В. Общественно-политическая ситуация в Хабаровском крае и перспективы развития региона 318

III СОЦИОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ, СОЦИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА, СОЦИАЛЬНЫЕ ИНСТИТУТЫ И ПРОЦЕССЫ

Круг Э.А. Региональные особенности молодежной политики (на примере Псковской области) 324

Сидорова Н.П. Партнерство как механизм снижения уровня бедности в регионе 328

Шуляева А.В. К вопросу об институте семьи и профилактики сиротства 331

Юревич Е.Ю. Доверие молодежи к институту политических партий 336

IV ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО И ПРАВОВОЕ ГОСУДАРСТВО: ПРОБЛЕМЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ

Безугленко А.В., Попова А.В. Экспертиза нормативно-правовых актов в РФ на примере Законодательной Думы Хабаровского края 338

Белянская Н.В., **Лада А.С.** К вопросу об эффективности административно-правового механизма обеспечения прав граждан Российской Федерации в сфере защиты населения от чрезвычайных ситуаций 342

Бондарь С.Д., **Коробейникова Т.С.** Защита от злоупотребления корпоративными правами 346

Бочкарева Д.С., Лукин А.Н. Зарубежный опыт взаимодействия органов государственной власти и институтов гражданского общества 351

Верхоглядова С. С. Правовая и антикоррупционная экспертиза уставов муниципальных образований как одно из условий обеспечения единства правовой системы Российской Федерации 358

Гурченко Л.Г., **Лада А.С.** К вопросу об эффективности административно-правового механизма обеспечения социальной защиты ветеранов Великой Отечественной войны из числа бывших несовершеннолетних узников концлагерей, гетто и других мест принудительного содержания, созданных фашистами и их союзниками в период второй мировой войны (по материалам Хабаровского края) 361

Давыдова Н.А., Литовка А.Б. Конфликт интересов на муниципальной службе 365

Дружинина М.В., Коробейникова Т.С. Проблемы государственного контроля торговой деятельности в РФ 369

Коробейникова Т.С. Отдельные вопросы гражданско-правовой ответственности муниципальных образований 374

Крот К.В., Литовка А.Б. Право граждан на лекарственную помощь в Российской Федерации: проблемы обеспечения, реализации и защиты 376

Лада А.С. К вопросу о понятии наставничества в трудовых отношениях 382

Литовка А.Б. Механизмы противодействия коррупции и предотвращения конфликта интересов в системе публичной службы России 385

Лошманова А.А., Жукова И.В. Правовая сущность и назначение исполнительного производства 389

Медведева Н.М., Поденкова О.И. Вопросы государственного надзора в сфере рекламной деятельности 393

Медведева Н.М., Бритченко А.А. Правовые проблемы информационной безопасности судебной системы Российской Федерации 398

Медведева Н.М., Свиридов А.В. Проблемы осуществления контроля за сохранностью автомобильных дорог в РФ 403

Низовцева А.А. Отдельные аспекты деформации правосознания населения Хабаровского края 408

Пухонина К.В., Попова А.В. Проблемы и особенности введения института банкротства физических лиц в России 411

Седаков В.О., Литовка А.Б. Совершенствование законодательного обеспечения права на охрану здоровья и медицинской помощи в России 417

Скрабневская Е. А., Скрабневская Е. С. Особенности процедуры банкротства физических лиц (на основе судебной практики арбитражного суда Хабаровского края) 420

Тарасенко М.Р., Зубков В.В. Нормативность правовых актов: опыт регулирования в Российской Федерации 424

Темникова О.С. Механизм следообразования при совершении мошенничества в сфере автострахования 430

Урмакова М.В., Зубков В.В. Антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов и их проектов в России: опыт и современная практика нормативного регулирования 433

Ханыкин А.Ю., Шагунова В.М. Совершенствование уголовного законодательства с целью гарантий прав человека в ходе уголовной политики государства 440

Чесницкий И.И. Превентивные мероприятия карантинного периода как форма защиты прав граждан на охрану здоровья 443

Ягнешко М.В. Мошенничество на страховом рынке в Российской Федерации 448

Яковлева М.Р., Елкин М.А. Анализ зарубежной правоприменительной практики охраны здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака 453

V СОВРЕМЕННАЯ СИСТЕМА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ: ОПЫТ ПРОШЛОГО – ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Агеева Д.Э., Ланец Т.Н. Использование кейс-технологии в образовательном процессе 462

Алтухова И.А. Трансформация системы профориентации: из настоящего в будущее 464

Водянова А.Е., Сипина А.С. Формирование экологической культуры студентов в системе профессионального образования 466

Воробьева Т. В., Торопова Т. А. Особенности формирования имиджа образовательной организации в условиях роста конкуренции на рынке дополнительных образовательных услуг 470

Десятников А.К. Особенности зарубежного высшего образования: опыт обучения в университете Германии 473

Калугина Н.А., Гаркуша Н.В. Учет особых образовательных потребностей обучающихся в условиях инклюзивного образования 478

Крадожён-Мазурова Е.М. Проведение ежегодных Царёвских чтений – источник формирования воспитательных традиций в вузе 482

Ланец Т. Н., Гаркуша Н. В. Плюсы и минусы дистанционного обучения в вузе 486

Лариошин А. С. Особенности психолого-педагогической адаптации к образовательной среде в современных условиях 490

Мурсалимова В.С., Попова А.В. Актуальные тенденции реформирования нормативно-правовой базы в сфере оказания услуг дополнительного образования 494

Поздяйкина А.А. Мультимедийный компонент на занятиях по китайскому языку в российском вузе 497

Хван И.С., Лукасевич Т.А. Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС в системе подготовки профессиональных кадров для органов публичной власти 501

Хридина Н.А. Саморегулирование предпринимательской деятельности в условиях формирования гражданского общества: правовой аспект 506

Чадаева Е. П. К вопросу о проблемах развития профессионального образования в вузе в период организации дистанционного обучения 510

Юренков Ю.А., Круг Э.А. Проблемы взаимодействия рынка труда и системы профессионального образования 514

I. СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ: РЕГИОНАЛЬНОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ

Александров А.С., магистрант,
Научный руководитель:
Кривоносова Л.А., д-р социол.наук, профессор,
Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС,
г. Хабаровск

Возможности и проблемы развития туризма в Сахалинской области

Развитие туристической отрасли в Сахалинской области в настоящее время объективно рассматривается как перспективное направление социально-экономического развития региона, способное активизировать внешнеторговый баланс, способствовать созданию дополнительных рабочих мест, а также оказывать положительное влияние на ключевые отрасли экономики.

В 2011 году постановлением Правительства Сахалинской области утверждена Стратегия социально-экономического развития Сахалинской области до 2025 года (Стратегия – 2025), в которой туристическая отрасль заявлена как абсолютно приоритетная. Однако стоит отметить, что документ в первых своих редакциях касается отрасли туризма поверхностно и практически не рассматривает отрасль как источник существенных финансовых поступлений в бюджет региона. Согласно внесенным изменениям в Стратегию – 2025, развитие туризма в Сахалинской области классифицировано по территориальному делению области, в контексте его развития туризма, только на 2018 год, что предполагает возможности формирования перспектив в различных точках роста.

Следующим существенным шагом развития туризма в Сахалинской области стало утверждение в мае 2018 года Концепции федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019 - 2025 годы)». После этого в 2019 году Правительством Сахалинской области создано Агентство по развитию туризма в Сахалинской области, утверждена новая Стратегия социально-экономического развития Сахалинской области на период до 2035 года, на основе которой разработана Концепция развития туризма в Сахалинской области.

Из вышеперечисленного определенно видно, что на протяжении длительного времени отрасли туризма уделяется незаслуженно мало внимания, при отсутствии стратегических подходов и направлений его развития. Этому также способствовала политическая обстановка, с 2015 года в Сахалинской области прослеживается частая смена главы региона и руководителей, отвечающих за развитие регионального туристического направления.

Проблемы развития регионального туризма можно рассматривать на

двух уровнях: региональном и ведомственном. К первому автор относит отсутствие регионального лидера в лице туристической организации, а также полномасштабное отраслевое ведомство по управлению, развитию, стимулированию и контролю в отрасли, осуществляющее свою деятельность с учетом современных запросов. Отмечается и не достаточное развитие сотрудничества на федеральном и региональном уровнях органов власти и профессионального сообщества. В Сахалинской области, в данной связи, актуальным является создание муниципальных профессиональных структур, которые будут брать на себя всю полноту ответственности за создание и реализацию конкретных туристических продуктов. Перечень проблем может продолжить и отсутствие должной имиджевой политики, PR- технологий, связанных с продвижением положительного образа Сахалинской области для развития въездного и внутреннего туризма. Экспертами в области туризма обоснованно критикуется отсутствие целенаправленной, узкопрофессиональной, отраслевой подготовки кадров, в том числе и специализирующихся на работе в туристических структурах Сахалинской области.

Весь комплекс задач необходимо решать поэтапно. По мнению автора, первоочередной задачей является создание системы доступности информации о предлагаемом туристическом продукте. В данной связи можно уже говорить о некоторых достижениях. Так, в 2019 году разработан туристический бренд Сахалинской области, в соответствии с ним на многих языка создана полиграфическая продукция, которая активно распространяется и на территории Сахалинской области, и на профильных туристических выставках по всему миру. Также с учетом новой стилистики был модернизирован и региональный туристический портал Сахалинской области. Одновременно создается большое количество видеоматериала рекламного характера, рассказывающего о достопримечательностях и показывающего красоты региона, который также активно распространяется в сети «Интернет».

Основной проблемой является то, что работа в данном направлении начата сравнительно недавно. Для того чтобы потенциальный турист получил информацию о туристических продуктах, дал предварительную оценку их качеству и в результате решил воспользоваться предлагаемыми туристическими услугами, должно пройти какое-то время.

Следующим направлением отмечается сосредоточение туристической инфраструктуры не только в областном центре, но и на территориях, наиболее востребованных в развитии отрасли.

Бизнес, создающий туристический продукт в регионе, в основном сосредоточен в областном центре Сахалинской области городе Южно-Сахалинске. Туристический кластер «Спортивно-туристический комплекс «Горный воздух» (СТК «Горный воздух), являющийся локомотивом зимнего туризма, также находится в областном центре. В непосредственной близости от СТК «Горный воздух» находятся 35 отелей. Для частичного решения данной проблемы, а также для увеличения зон отдыха прорабатывается вопрос о создании других туристических кластеров, например, эко туристические кластеры «Лагуна Буссе» и «Южные Курилы».

В качестве недостатка туристической инфраструктуры также следует отметить малое количество точек общественного питания, мест развлечения практически полное отсутствие точек продажи сувенирной продукции, отсутствие туалетов, как в самом областном центре, так и в других городах Сахалинской области, находящихся вблизи туристических маршрутов.

Одной из существенных проблем является отсутствие качественных дорог по туристическим маршрутам. Как уже говорилось, основным местом отдыха является туристический кластер «Горный воздух», используемый в основном в зимний период времени, остальные туристические объекты являются труднодоступными в летний период и практически не доступными в зимний. Труднодоступность туристических объектов для экстремального туризма (например, джиппинга) является положительной стороной, но для остальных видов туризма является существенной проблемой.

Правительство Сахалинской области и органы местного самоуправления, в чьих муниципальных образованиях находятся туристические маршруты, озабочены решением данной проблемы. К примеру, прорабатываются вопросы восстановления дорог или поиск альтернативных маршрутов (водный транспорт).

В сегодняшней ситуации невозможно игнорировать и эпидемиологическую обстановку, вызванную коронавирусной инфекцией COVID-19. Для ограничения распространения COVID-19 на территории Сахалинской области от 12 мая 2020 года Губернатором подписан указ «Об ограничении въезда граждан на территорию Сахалинской области». Согласно этому указу, въезжающие на территорию Сахалинской области туристы обязаны предъявить цифровой пропуск и сведения о проведенных не ранее 3-х дней результатах лабораторных исследований на COVID-19, а также специальный ваучер принимающей туристической компании. Данные меры влияют на безопасность туристических потоков в регион.

Стоит заметить, что туристическая отрасль Сахалинской области в настоящее время переживает подъем, определяемый значительными финансовыми инвестициями в развитие туристической инфраструктуры. Образована территория опережающего развития (ТОР) «Горный воздух», в рамках которой реализуются 21 инвестиционный проект общей суммой частных инвестиций 6,3 миллиарда рублей. Для создания условий по привлечению инвесторов до конца 2025 года в региональном бюджете предусмотрено 10,2 миллиарда рублей.

Следует отметить, что за 2019 год Сахалин посетило более 330 тысяч туристов, что также отразилось на инвестициях, которые за год составили порядка 2,5 миллиарда рублей.

Вместе с тем Сахалинская область накапливает опыт организации мероприятий местного, всероссийского и международного значения:

– 5 раз проводился региональный чемпионат WorldSkills с большим количеством участников;

– в 2018 году состоялся финал национального чемпионата WorldSkills Russia;

– в 2019 году проведены I Международные зимние игры «Дети Азии».

Правительством Сахалинской области направлена заявка на

проведение в 2024 или 2026 году чемпионата WorldSkills Asia. В случае положительного решение Сахалинская область вновь будет организовывать мероприятий международного значения.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что Сахалинская область, обладая большим историческим и культурным наследием, является привлекательным объектом для российских и иностранных туристов, что предполагает дальнейшее развитие современной туристической инфраструктуры в регионе.

Литература и источники:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.05.2018 № 872-р «Концепция федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019 - 2025 годы)».
2. Указ Губернатора Сахалинской области от 12.05.2020 № 43 «Об ограничении въезда граждан на территорию Сахалинской области».
3. Постановление Правительства Сахалинской области от 28.03.2011 № 99 «О Стратегии социально-экономического развития Сахалинской области на период до 2025 года».
4. Постановление Правительства Сахалинской области от 24.12.2019 № 618 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Сахалинской области на период до 2035 года».
5. Постановление Правительства Сахалинской области от 28.03.2017 № 144 (с изменениями от 13.03.2020) «Об утверждении государственной программы Сахалинской области «Развитие внутреннего и въездного туризма в Сахалинской области».
6. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики https://minvr.gov.ru/.
7. Восточный экономический форум https://forumvostok.ru/.
8. Агентство по туризму Сахалинской области https://tourism.sakhalin.gov.ru/.
9. Туристический портал Сахалина и Курил https://gosakhalin.ru/.

Алиев Т.Б., магистрант,
Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС,
г. Хабаровск

Поддержка и развитие малого и среднего предпринимательства органами местного самоуправления

Для обеспечения стабильности рыночной системы и, как следствия, улучшения качества жизни всех слоёв местного населения, муниципальные образования вырабатывают стратегию собственного развития. Важный акцент в этой стратегии неизменно ставится на развитие малого и среднего

предпринимательства (далее в статье – МСП), как ключевого фактора развития всего муниципального образования.

На местном уровне нельзя обойтись без использования органов местного самоуправления (далее в статье – МСУ), без них невозможно формирование и прогресс МСП.

Исходя из целей и приоритетов развития собственного муниципального образования, сообразно с предоставленными от государства и собственными финансовыми возможностями, органы местного самоуправления формируют такую программу поддержки и взаимодействия с малым и средним бизнесом, чтобы организовать и мероприятия государственной поддержки, и программу на местном уровне, с учётом местной специфики региона [1].

Помимо вопросов развития территорий и организации населения для самоуправления, перед органами МСУ стоит большая задача по созданию благоприятного климата и всесторонней поддержку развития предпринимательства и людей, которые его продвигают. Процессы содействия бизнесу обеспечиваются целым комплексом механизмов, закреплённых на федеральном и муниципальном законодательных уровнях.

В частности, к обязанностям органов МСУ относятся разработка, реализация и контроль по исполнению целевых программ по поддержке и развитию субъектов МСП. Для этого привлекаются ресурсы и средства, которые обеспечиваются на муниципальном уровне.

Например, существует муниципальная программа, утверждённая постановлением Администрации ГП «город Амурск» (№330, 16.08.2019 г.), о создании благоприятных условий для предпринимателей Амурского края. Программа называется «Развитие и поддержка малого и среднего предпринимательства в городе Амурске на 2020–2025 гг.» и направлена на решение текущих задач по развитию и устойчивому функционированию субъектов МСП [2]. В рамках этой программы решаются существенные задачи Амурского муниципального района Хабаровского края:

– усовершенствовать обеспечение МСП в информационном, аналитическом и образовательном поле;

– улучшить финансовое положение МСП, включая развитие инновационных и производственных возможностей и потенциала МСП;

– сформировать положительный благоприятный имидж предпринимателей и бизнеса в целом, развивать возможности делового сотрудничества между властями и бизнесом;

– создать благоприятные условия для начинающих и молодых предпринимателей;

– создать и обеспечить устойчивое развитие в области кооперационных и производственных связей МСП между собой;

– пересмотрев условия по аренде муниципального (и/или государственного) имущества, уменьшить соответствующие издержки МСП.

Специального постоянно работающего органа или отдела в администрации ГП «Город Амурск», который занимался бы непосредственно вопросами по развитию МСП, нет. Но существуют такие

подразделения, которые уполномочены реализовать некоторые задачи, и участвуют в разной степени в реализации общих задач вышеуказанной программы.

В их число входят отделы администрации ГП «город Амурск»:

– экономики;

– управления муниципальным имуществом;

– муниципальные закупки (отдел в виде контрактной службы).

Также сюда можно отнести совет по предпринимательству и улучшению инвестклимата при Главе города Амурска.

Поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации, согласно соответствующему ФЗ-209 от 24.07.2007 «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», предполагает развитие и осуществление разных методов и видов поддержки: имущественную и финансовую, как материальные способы, а также нематериальные, в виде консультационной и информационной поддержки [3].

Отметим, что на начало 2019 года в Едином реестре субъектов малого и среднего предпринимательства (по сведениям, полученным на официальном сайте ФНС), зарегистрировано 1112 субъектов МСП, осуществляющих деятельность на территории городского поселения «город Амурск».

Сравнительная численность субъектов МСП в 2017-2019 годах на территории городского поселения «город Амурск» представлена в таблице 1.

Таблица 1

Количество субъектов малого и среднего предпринимательства территории городского поселения «город Амурск» в 2017 – 2019 годах

	2017 г.	**2018 г.**	**2019 г.**
Юридические лица	609	543	499
Индивидуальные предприниматели (ИП)	629	615	613
Всего	1238	1158	1112

Источник: составлено автором на основании единого рестра субъектов малого и среднего предпринимательства. Официальный сайт ФНС России. URL: https://www.nalog.ru/rn27/

Анализ этой информации показывает, что количество субъектов МСП в городском поселении «Город Амурск» имеет выраженную тенденцию к снижению, по сравнению с 2017 годом сократилось количество зарегистрированных ИП на 2,61%. Количество юридических лиц сократилось ещё сильнее, уровень снижения составил 22,04%.

Среди возможных причин подобного сокращения количества зарегистрированных субъектов МСП выделяются следующие:

– выросла налоговая нагрузка;

– реальные доходы населения снизились;

– снизилась покупательская способность, и, как следствие, прекращалась деятельность предприятий;

– были ликвидированы нестационарные торговые объекты;

– киоски и ларьки получили запрет на торговлю подакцизными товарами;

– увеличился налог на землю из-за переоценки кадастровой стоимости земельных участков;

– другие причины.

При этом субъекты МСП городского поселения «город Амурск» в разрезе отраслевой структуры практически остались без существенных изменений. Если учесть, что на непроизводственную деятельность (например, торговлю) затраты на организацию бизнеса гораздо меньше, чем на деятельность, связанную с производством, первая остаётся более привлекательной с точки зрения предпринимателей.

Анализ структуры субъектов МСП по видам ОКВЭД (экономической деятельности), показывает, что характерно преобладание предприятий, специализирующихся на общественном питании и розничной торговле. Среди всех субъектов малого и среднего предпринимательства городского поселения «город Амурск» удельный вес предприятий торговли и питания составляет 42,7%.

Причиной снижения предприятий малого и среднего бизнеса является также и развитие экспансии федеральных компаний и усиление позиций крупного бизнеса, что естественно для естественных монополий. Крупному бизнесу легче аккумулировать и воспроизводить ресурсы для самообновления, тем более выполняя требования федерального законодательства.

Отраслевая структура малого и среднего предпринимательства городского поселения «Город Амурск» представлена на рисунке 1.

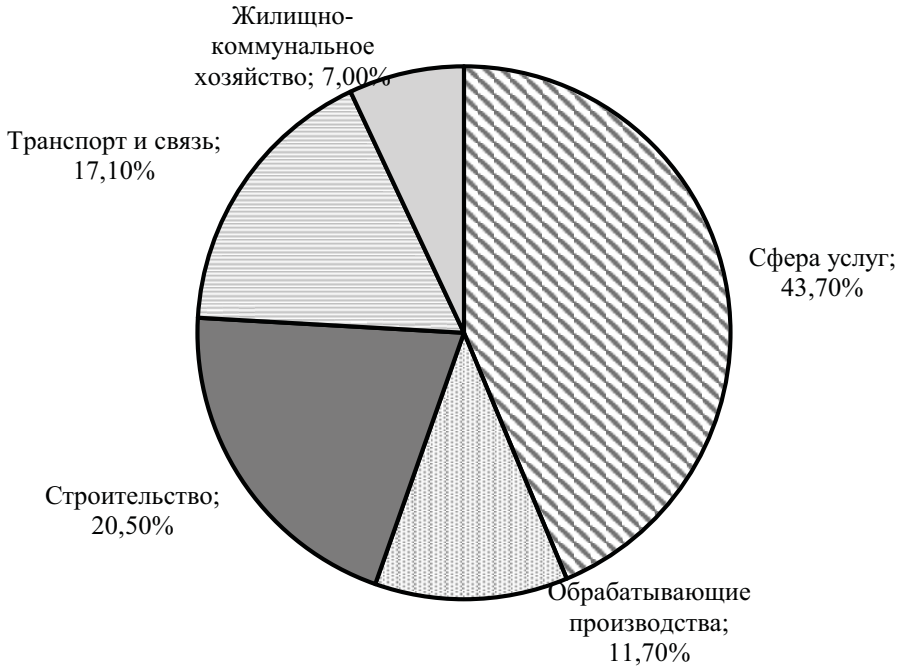


Рис. 1. – Отраслевая структура малого и среднего предпринимательства городского поселения «город Амурск»

Из анализа приведенного рисунка видно, что субъекты МСП в городском поселении «город Амурск» по видам деятельности охватывают практически полностью все виды ОКВЭД, но значительная часть компаний городского поселения «Город Амурск» ведут деятельность в сфере торговли, бытового обслуживания и общественного питания.

В связи со сложившейся ситуацией и тенденцией к заметному снижению количества субъектов МСП в городском поселении «город Амурск» возникает актуальная необходимость разработки и усовершенствования мероприятий, проводимых муниципальной администрацией городского поселения «Город Амурск» по развитию и поддержке предпринимательской деятельности в городском поселении «Город Амурск».

Обратив внимание на причины, препятствующие полноценному развитию и деятельности субъектов МСП, можно разработать и соответствующие решения для актуальных вопросов развития бизнес-сообществ. Такие вопросы, как неэффективное использование потенциала МСП для развития экономики всего муниципалитета городского поселения «Город Амурск», слабое взаимодействие или отсутствие оного между МСП, особенно в производственной деятельности, неструктурированность, отсутствие или избыточность информации по нормативным актам, программам и правилам поддержки МСП от муниципалитета, влияние «экономического кризиса» на население и предпринимателей, из-за чего происходит прекращение предпринимательской деятельности, оказывают угнетающее воздействие на развитие и укрепление субъектов предпринимательства в городском поселении «Город Амурск».

Соответственно, возникает необходимость создавать улучшенные условия по информационному и законодательному обеспечению, особенно для начинающих предпринимателей, и поддержке тех физических лиц, кто только намеревается заняться предпринимательской деятельностью на территории городского поселения «Город Амурск». Эти меры нужно принимать в дополнение к тем, которые исходят с федерального уровня, и подкреплены специализированными институтами развития МСП, уже существующими на данный момент в России. Следует усовершенствовать действующие официальные информационные порталы, включая своевременные и актуальные публикации методических рекомендаций, справочников и прочих руководств по внедрению возможностей оказываемой предпринимателям поддержки.

Спецификой развития МСП городского поселения «Город Амурск» является ещё и малоэффективное распоряжение землями, принадлежащими муниципальному образованию. Таким образом, затрудняется развитие МСП. Для органов местного самоуправления при организации системы управления имуществом муниципалитета возможно следовать рекомендациям из тех, что представлены в Атласе муниципальных практик, который был разработан Агентством стратегических инициатив.

В целях упрощения процедуры доступа к муниципальному имуществу городского поселения «Город Амурск», а также его земельным

ресурсам, для развития субъектов малого и среднего бизнеса, рекомендуется реализовать принципы взаимодействия и управления:

– всесторонний, полноценный и постоянный учёт интересов как действующего бизнеса, так и населения, и инвесторов на всех этапах разработки и принятия решений по правилам землепользования и застройки земельных участков, включая документацию по планировке территории городского поселения «Город Амурск». Должны проводиться публичные обсуждения и слушания, раскрытие актуальной информации о землепользовании (текущем и планируемом), о наличии свободных участков земли, а также о вовлекаемых в оборот объектах капитального строительства;

– оперативное содействие в решении задач инвесторов, в том числе строительных, включая этапы инвестиционно-строительного проектирования, получения земельных участков, разрешительной документации, введения готовых домов в эксплуатацию и прочих этапах осуществления строительства, в режиме работы «одного окна»;

– всестороннее вовлечение органов власти, а также заинтересованных организаций всех государственных уровней, в процесс реализации проектов субъектов МСП, в том числе для осуществления инвестиционно-строительных проектов. Для этого на местном уровне составить простой, доступный для изучения и понимания заинтересованных лиц (включая инвесторов) документ, в котором будет приведен исчерпывающе полный перечень оказываемых государством и муниципалитетом услуг, в том числе в сфере строительства и земельно-имущественных отношений. Разработать соответствующие регламенты предоставления и оказания этих услуг, сроках и стоимости их оказания, а также об ответственных организациях и лицах.

В заключение, принимая во внимание разновекторность и неоднозначность интересов государства и бизнеса и проистекающую из них противоречивость характера их взаимодействия, следует отметить, что особенность управления органами муниципалитета будет не в том, что требуется вмешательство в организационно-хозяйственные процессы бизнеса. Напротив, важной задачей органов муниципального самоуправления является обеспечение баланса, контроль и согласование взаимных интересов бизнеса и органов власти, координация действий, направленных на то, чтобы создать максимально комфортную бизнес-среду и повысить эффективность экономики как на уровне муниципалитета, так и на общегосударственном уровне.

Литература и источники:

1. Сибгатулина, А.И. Государственная и муниципальная поддержка малого и среднего бизнеса / А.И. Сибгатулина // Государственное и муниципальное управление. - 2017. - № 5 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ekonomika.snauka.ru/2016/05/11420.

2. Об утверждении муниципальной программы «Развитие и поддержка малого и среднего предпринимательства в городе Амурске на

2020-2025 гг.»: постановление администрации городского поселения «города Амурска» от 16 августа 2019 г. № 330 //

3. О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации: федер. закон от 24.07.2007 г. № 209 - ФЗ // Собр. законодательства РФ. 2007. № 31. Ст. 4006.

4. Конюхова, Ж.Б. Проблемы правового регулирования государственной имущественной поддержки субъектов малого и среднего юизнеса / Ж.Б. Конюхова// Государственая власть. 2018. №4. С. 45–49.

5. Бондарев,И.А. Правовое регулирование оказания мер поддержки малому и среднему бизнесу в муниципальном образовании органами местного самоуправления / И.А. Бондарев // Современная наука: актуальные проблемы и пути их решения. 2017. №5. С. 3–12.

Алиева С.М., магистрант
Научный руководитель:
Блинова Т.Н., старший преподаватель,
Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС,
г. Хабаровск

Дорожное хозяйство как приоритетное направление государственных программ в России

Дорожное хозяйство – одна из основных частей транспортной инфраструктуры страны. Транспортная инфраструктура, в свою очередь, является важнейшей составляющей межотраслевой системы, преобразующей условия жизнедеятельности общества в целом и отдельных субъектов хозяйствования в частности. От наличия качественных дорог, условий содержания, развитости и технического состояния транспортной сети, автомобильных дорог зависит достижение устойчивого экономического роста, улучшение условий предпринимательской деятельности, проведение структурных реформ и улучшение качества жизни населения.

Развитый транспортный комплекс обеспечивает разнообразные потребности как населения, так и экономики страны в целом, к которым относятся:

– эффективная транспортная интеграция с международным окружением;

– создание условий для динамичного социально-экономического развития предприятий и регионов;

– повышение безопасности дорог и доступности территорий;

– ускорение товародвижения;

– снижение транспортных издержек [1].

Рост экономики невозможен без наличия качественных современных автострад, транспортных развязок и мостов. Совершенствование и развитие автомобильных дорог, отвечающих самым современным требованиям, обеспечивает эффективное сотрудничество между регионами [2]. Именно

поэтому, начиная с середины 90-х годов прошлого века, в нашей стране стали реализовываться различные программы в сфере дорожного хозяйства.

Так, в 1995-2000 гг. была реализована Президентская программа «Дороги России». Благодаря данной программе была решена задача сохранения сети автомобильных дорог общего пользования и увеличения ее протяженности за 5 лет с 521 до 586 тыс. км, в том числе протяженность федеральных автомобильных дорог увеличилась с 42 тыс. км до 47 тыс. км. За годы реализации указанной программы было построено и реконструировано 33,9 тыс. км, отремонтировано 183,2 тыс. км автомобильных дорог и 290 км мостов и путепроводов на них.

Развитие протяженности дорог обеспечило жителей около 4 тыс. населенных пунктов связью по дорогам с качественным покрытием с опорной дорожной сетью. Фактическое выполнение пунктов президентской программы «Дороги России» по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования в целом составило 60,1%, в том числе федеральных автомобильных дорог – 82,6% и территориальных автомобильных дорог – 58,0%. Объем финансирования работ по строительству и реконструкции федеральных дорог составил 43,3% от объемов, предусмотренных указанной программой.

Таким образом, введение данной программы на территории нашей страны сохранило дорожную сеть всей страны и увеличило ее протяженность.

В ноябре 2003 г. по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации в нашей стране было принято решение о реализации Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации, рассчитанной до 2025 года [3]. Факт реализации такой программы свидетельствует о важной роли, которую играет Правительство России в развитии дорожного хозяйства страны. Оно реализует государственную и инвестиционную политику в сфере развития дорожного хозяйства, осуществляет активную деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог различного значения.

Вышеназванной программой предусмотрены следующие проекты: строительство и реконструкция федеральных, территориальных, муниципальных автомобильных дорог; государственно-частное партнерство при строительстве автомобильных дорог; строительство и реконструкция внеклассных мостов, ремонт и содержание муниципальных автомобильных дорог, повышение безопасности дорожного движения, инновационное обеспечение, информационное обеспечение дорожного хозяйства, снижение негативных факторов влияния на окружающую среду [4].

Программа рассчитана на срок 2005–2025 гг. и включает в себя три этапа, два из которых уже успешно реализованы на территории Российской Федерации.

Так, на 1 и 2 этапах создана эффективная система управления дорожным хозяйством, в результате реализации намеченных мероприятий снизилась ограничительная пропускная способность автомобильных дорог федерального значения, были построены и реконструированы такие дороги,

повысилась комплексная безопасность и устойчивость транспортной системы в целом.

На заключительном этапе (2016–2025 гг.) предусматривается создание сети качественных и безопасных автомобильных магистралей и автострад, строительство хордовых и соединительных дорог, рационализация прохождения автомобильных автострад и строительство новых автомобильных дорог к ранее недоступным населенным пунктам, к которым можно было добраться только воздушным или морским транспортом; совершенствование сети территориальных и муниципальных автомобильных дорог.

Результатом реализации Программы по развитию дорожного хозяйства страны станет увеличение протяженности дорог с твердым покрытием, а также покрытие потребности удаленных населенных пунктов в круглогодичном транспортном сообщении. Все это положительно скажется на развитии экономики страны и жизнедеятельности общества.

Что касается финансирования мероприятий Программы, то оно осуществляется как за счет федеральных средств и средств бюджетов субъектов, так и внебюджетных источников, в частности, за счет привлечения инвесторов. Финансирование Программы предусмотрено в объеме 27,78 трлн. руб., из которых: за счет федерального бюджета – около 6 трлн. руб., за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных бюджетов – примерно по 12 трлн. руб., за счет внебюджетных источников – 424,4 млрд. руб. [3].

Таким образом, дорожное хозяйство является неотъемлемой частью транспортной системы страны. Дорожное строительство является необходимой частью создания новых программ и стратегий государства, т.к. от уровня состояния, обустройства и безопасности дорожной сети страны зависит решение задач достижения постоянного экономического роста, укрепления национальной безопасности государства и внедрения транспортной системы России в международную транспортную систему [4].

В настоящее время социально-экономическое развитие страны во многом сдерживается из-за состояния и уровня качества автомобильных дорог. Большая часть федеральных дорог имеет высокую степень износа и исчерпала свою пропускную способность. Постоянные заторы, особенно в мегаполисах, уменьшают скорость движения, что способствует увеличению транспортных издержек. Недостаточный уровень развития дорожной сети на севере, в Сибири и на Дальнем Востоке сдерживает рост и вовлечение в хозяйственный оборот огромных территорий, богатых природными ресурсами. Около 29 тыс. населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по автомобильным трассам с твердым покрытием, что приводит к сворачиванию производства, в том числе сельскохозяйственного, а также оттоку населения из указанных регионов.

Именно поэтому в нашей стране и необходимо реализовывать государственные программы по развитию дорожного хозяйства. Действующая в настоящее время государственная программа объясняет потребность в развитии дорожной отрасли, определяет приоритеты дорожной политики и инструменты ее реализации, перечень мероприятий по

развитию сети дорожных трасс и дорожного хозяйства, направления повышения эффективности предоставления государственных услуг и повышения безопасности на дорогах страны.

Литература и источники:

1. Экономика дорожного хозяйства : учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / [А.И. Авраамов, А.А. Авсеенко, Е.Н. Гарманов и др.] ; под ред. Е.Н. Гарманова. – 2-е изд., – стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2013. – 400 с.
2. Ковалев, А.И. Анализ финансового состояния предприятия / А.И. Ковалев. – М. : Центр экономики и маркетинга, 2017. – 190 с.
3. Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации «О подготовке проекта Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года» от 20.01.2004 г. № ИС-20-р. – URL: http://docs.cntd.ru/document/901904129 (дата обращения: 01.11.2020).
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»» от 5.12.2001 г. N 848. – URL: https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-05122001-n-848/ (дата обращения: 01.11.2020).

Алиева С.М., магистрант
Научный руководитель:
Ефременко В.Ф., канд.экон.наук, доцент,
Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС,
г. Хабаровск

Совершенствование финансовых инструментов подрядных организаций (на примере филиала «Никольский» АО «Примавтодор»)

Благополучная финансовая деятельность организации неосуществима без рационального управления финансовыми ресурсами и получаемых положительных финансовых результатов. Таким образом, организация должна применять необходимые методы и инструменты финансового управления, в базу которых входит учет разнообразия факторов применения финансовых ресурсов и одновременная оценка системы определенных показателей, которые характеризуют финансовое состояние организации.

В настоящее время в России многие предприятия и организации не имеют достаточно средств для быстрого выполнения работ, даже при наличии выгодных заключенных контрактов[1].

[1] Абдукаримов, И. Т. Финансово-экономический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций (анализ деловой активности). М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. - С. 32.

Проблема заключается в том, что поступление денежных средств от заказчиков порой задерживается или вообще выплата аванса не предусмотрена контрактом, и подрядчику приходится проводить работы на собственные средства, которые зачастую довольно ограничены. Особенно часто такое явление наблюдается при выполнении больших контрактов на строительство дорог.

Именно для того, чтобы организация могла вовремя начать работы в рамках контракта, и существуют финансовые инструменты привлечения заемных средств в подрядных организациях.

Показатели за период 2017-2019 гг. предприятия филиала «Никольский» АО «Примавтодор» либо уменьшились, либо остались на прежнем уровне, что следует рассматривать как негативную тенденцию.

Как показало проведенное исследование, руководству филиала «Никольский» АО «Примавтодор» необходимо подобрать более эффективный финансовый инструмент.

В связи с тем, что в 2017 году был отрицательный показатель рентабельности заемного капитала, основным финансовым инструментом в деятельности филиала «Никольский» АО «Примавтодор» может стать кредитование подрядных контрактов под конкретный контракт.

Контрактное финансирование – форма финансирования, при которой компания может получить кредит под обеспечение ожидаемыми поступлениями по контрактам, заключенным со своими клиентами. В этом случае платежи заказчика обычно поступают непосредственно кредитору.

Ключевым требованием при контрактном финансировании является наличие контрактов с высоконадежными компаниями. В качестве таких потребителей могут выступать: государство, крупные заводы, компании с государственным участием, либо компании с высоким рейтингом благонадежности, торговые сети и т. д.

Преимущества контрактного финансирования:

- кредитный лимит открывается сразу после заключения контракта, а не после поставки товара или предоставления услуги;
- финансирование предоставляется под существенно более низкие ставки, чем при использовании факторинга;
- форма предоставления кредита: единовременная выдача, выдача частями;
- возможно установление лимита на финансирование различных однотипных контрактов.

Отличительные особенности:

- кредитный лимит открывается сразу после заключения контракта, а не после поставки товара или предоставления услуги;
- возможность установления лимита на финансирование различных однотипных контрактов.

В настоящее время контрактное кредитование предоставляется во многих банках России.

Проведем сравнительный обзор данного финансового инструмента в ведущих российских кредитных организациях (таблица 1).

Таблица 1

Контрактное кредитование подрядных организаций (строительство)

Банк	Сумма	Ставка	Срок	Обеспечение
ПАО «Сбербанк России»	Минимум из: себестоимости Контракта; предстоящих платежей по Контракту; обеспечение по кредиту.	От 9%	Срок финансирования до 5 лет, с учетом пролонгации до 7 лет, но не более срока реализации Контракта	Стандарт: залог прав требования выручки по Контракту и иное обеспечение залоговой стоимостью ≥ суммы кредита и процентов за 6 месяцев.
ПАО «Евразийский банк»	до 150 млн руб., но не более 50% от контакта, выступающего обеспечением или 100% при наличии иного обеспечения	От 15%	До 3 лет	залог права требования по финансируемым контрактам, поручительство всех собственников с долей участия более 10%, прочие виды залога движимого и недвижимого имущества.
ПАО «ФК Открытие»	300 000- 999 000 000	От 9%	До 3 лет	гарантии Корпорации МСП: недвижимость, оборудование, поручительство фондов содействия кредитованию малого бизнеса, транспортные средства, допускается наличие необеспеченной части кредита
ПАО «Курскпромбанк»	Ограничивается суммой затрат, необходимых для исполнения условий контракта Заемщиком, за минусом фактически понесенных расходов, связанных с его исполнением, на момент рассмотрения заявки	18%	Срок действия контракта + 3 месяца	залог ликвидного имущества, залог прав требований по контракту, поручительство лиц, чей источник дохода не связан с деятельностью заемщика. Обязательное поручительство собственников бизнеса (участников (акционеров) юридического лица, поручительства супруга/супруги Заёмщика индивидуального предпринимателя. Допускается поручительство фондов поддержки субъектов МСП
МСП Банк	От 1 до 500 млн. руб.	10,6	до 36 месяцев, но не более срока действия контракта, увеличенного на 90 дней	поручительство бенефициарных владельцев, акционеров или участников Субъекта МСП (юридических и физических лиц), в совокупности владеющих более 50% уставного капитала Субъекта МСП, на сумму не менее размера кредита.

ПАО «Зенит»	До 200 млн. руб.	От 13%	От 12 до 36 месяцев	Недвижимость, Оборудование, поручительство фондов содействия кредитованию малого бизнеса, транспортные средства

Таким образом, изучив предоставление контрактного финансирования, можно отметить, что для филиала «Никольский» АО «Примавтодор» оптимальным является предложение от ПАО «Сбербанк России», т.к. у данного банка самый большой срок кредитования (до 5 лет) и одна из самых низких ставок по кредиту.

Литература и источники:

5. Абдукаримов, И.Т. Финансово-экономический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций (анализ деловой активности) / И.Т. Абдукаримов. – М. : НИЦ ИНФРА-М, 2017. – 320 с.
6. Атлас, З.В. Эффективность производства и рентабельность предприятий / З.В. Атлас. М. : Мысль, 2014. – 196 с.
7. Игнатова, А.М. Анализ финансовых результатов деятельности предприятия / А.М. Игнатова // Бухгалтерский учет. – 2017. – № 3. – С. 17-19.
8. Илышева, Н.И. Анализ финансового состояния как основа целевого прогнозирования финансовых потоков организации / Н.И. Илышева // Экономический анализ. – 2018. – № 8. – С. 11-15.

Бажина М.А., канд.юрид.наук, доцент,
Уральский государственный юридический университет,
г. Екатеринбург

Основные тенденции развития государственного регулирования транспортного сектора экономики

Транспортный сектор экономики представляет собой важную сферу общественных отношений, т.к. именно транспорт является «кровеносной системой» любого государства. Транспорт можно назвать своего рода инструментом, с помощью которого осуществляется функционирование таких отраслей народного хозяйства, как строительство, производство различных продовольственных и непродовольственных товаров, сельское хозяйство и т.д. Именно поэтому транспорт называют системообразующим элементом современной экономики и наделяют его ролью «генератора» всех процессов в обществе. В этой связи существует прямая зависимость уровня развития экономики от развитости транспортной сети.

Осознавая стратегическую значимость транспортного сегмента, РФ пристальное внимание уделяет дальнейшему развитию этого направления.

Так, Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2018 г. № 1734-р утверждена Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. [4]. Именно в этом документе заявлена активная позиция государства по созданию условий для развития транспортного сектора экономики, а именно: повышения качества и конкурентноспособности транспортных услуг, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. Можно выделить следующие направления деятельности государства для развития транспортного сектора экономики.

1. Государство гарантирует соблюдение трех фундаментальных, базовых характеристик развития транспортной системы – предсказуемости, регулярности, ритмичности. Эти составляющие вместе именуются своевременностью и их можно рассматривать как глобально, так и точечно на примере развития отдельных институтов транспортной системы.

С точки зрения широкого подхода, транспортная система должна функционировать бесперебойно, удовлетворяя как потребности общества в целом, так и отдельного потребителя (физических и (или) юридических лиц) ее продукции, выражающейся в виде перемещения в пространстве. С этой целью государство ставит для себя в приоритет развитие инновационных способов перемещения, в т.ч. с использованием новейших видов транспортных средств (данный пункт будет раскрыт более подробно ниже). В качестве примера одного их таких проектов, курируемых государством, можно назвать План мероприятий («дорожная карта») Национальной технологической инициативы «Автонет», утвержденный Распоряжением Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р [5]. Этот документ принят с целью совершенствования законодательства, а также устранения административных барьеров в сфере развития и продвижения высоко автоматизированных технологий в транспортной сфере. Согласно данному документу, государство курирует создание и развитие сервисных телематических платформ, систем содействия водителю, технологий кибербезопасности, а также решения в сфере контрактной логистики, перевозок пассажиров и грузов, сервисные решения в сфере логистической инфраструктуры и др.

Если рассматривать указанные выше характеристики транспортной сферы в предметной плоскости на примере конкретных институтов, то в данном случае можно говорить о значении своевременности, предсказуемости, ритмичности в рамках осуществления грузоперевозок. От того, насколько пунктуальными являются перевозчики, зависит не только надлежащие выполнение ими взятых на себя обязательств по договорам перевозки грузов, но и добросовестное исполнение поставщиками (в предпринимательских правоотношениях они же часто выступают и грузоотправителями в рамках договора перевозки грузов) обязательств по договору поставки, а, следовательно, отсутствие каких-либо штрафных санкций, предусмотренных как на легальном уровне, так и сторонами в конкретных договорах поставки [8, 34]. Однако данный

вопрос носит частно-правовой характер и является самостоятельным предметом рассмотрения.

2. Государство оставляет за собой особый контроль за развитием инновационных разработок в транспортной сфере, несмотря на то, что внедрение новых технологий осуществляется коммерческими организациями (например, компания DHL, Яндекс-Такси и др.), с целью удешевления и ускорения перевозок. Согласной Транспортной стратегии РФ, инновационные разработки в транспортном секторе связаны с увеличением скорости доставки грузов и пассажиров. Экономия времени в сфере перевозок является важным ресурсом в предпринимательской жизни: увеличение числа перевозок за одну и ту же единицу времени способствует удовлетворению спроса большего числа клиентов, что способствует росту полученной прибыли. В этой связи стоит отметить развитие новых технологий в виде доставки грузов беспилотными транспортными средствами или высокоавтоматизированным транспортным средством, т.е. транспортными средствами, которые функционируют без вмешательства человека (беспилотные). Понятийный аппарат в этой сфере остается еще не совершенным и порождает большое количество дискуссий [9, 9 – 28]. Например, в настоящее время крупные компании запускают в качестве пилотных проектов доставку малогабаритного груза с помощью беспилотных летательных аппаратов.

Однако, в настоящее время массовое использование дронов в сфере перевозок пока невозможно в силу отсутствия соответствующего правового регулирования таких перевозок. Действующее законодательство в основном посвящено административным вопросам, связанным с порядком регистрации, получения лицензии на управление беспилотным летательным аппаратом (п. 3.2. ст. 33 Воздушного Кодекса РФ [1], Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в РФ или произведенных в РФ, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 [2], Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в РФ или произведенных в РФ, утвержденный Приказом Росавиации от 28 октября 2019 г. № 1040-П [3]).

При этом отсутствуют технические регламенты, определяющие безопасность использования беспилотников в транспортной сфере. Кроме того, на легальном уровне не определен порядок привлечения к гражданско-правовой ответственности лиц, несущих ответственность за утрату, недостачу или порчу груза, а также размер такой ответственности. В связи с этим представляется целесообразным на федеральном уровне разработать такие правила и добавить их в соответствующее действующее транспортное законодательство.

3. Государство является гарантом экологической безопасности развития транспортной системы, что является одной из ключевых задач

в настоящее время. Связано это, прежде всего, с теми задачами, которые указаны в Транспортной стратегии РФ, а именно: консолидацией транспортной системы, укрупнением субъектов транспортной деятельности. Усиление контроля за такими участниками транспортной сферы является залогом благоприятного состояния экологической ситуации в стране. В настоящее время транспортный сегмент рынка является доступным для любого участника, независимо от количества транспортных средств и их технического состояния. Связано это с тем, что транспортные уставы и кодексы не устанавливают каких-либо ограничений для статуса перевозчика, за исключением того, что ими должны быть субъекты предпринимательской деятельности (например, ст. 2 УЖТ РФ [6], ст. 2 УАТ РФ [7]). Контроль за техническим состоянием транспортных средств производится в соответствии с федеральным законодательством о безопасности дорожного движения. Однако, такие меры представляются недостаточными для того, чтобы улучшить экологическую ситуацию в стране в целом и в отдельных регионах в частности.

4. Государство берет на себя функции контроля и надзора в сфере безопасности при осуществлении транспортной деятельности. В Транспортной стратегии РФ ярко проиллюстрировано состояние объектов транспортной инфраструктуры. Основные фонды транспортного комплекса изношены, а состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, оставшаяся часть – приближается к этому сроку. Как следствие, это приводит к увеличению риска наступления аварий, что, безусловно, является угрозой безопасности в транспортной сфере.

Залог стабильной, безопасной работы всех объектов транспортной инфраструктуры видится в их надлежащем техническом состоянии. Именно обеспечение и контроль технического состояния является первоочередной задачей государства. Выполнение этой задачи видится в разработке и внедрении гармоничной нормативно-правовой базы в сфере транспортного сектора, а также создании механизма стимулирования безальтернативного и полного исполнения требований нормативно-правовых актов. Основными рычагами воздействия в сфере соблюдения такого рода нормативных положений видится: 1) разработка механизма допуска на транспортный рынок и получения статуса участника транспортных правоотношений; 2) закрепление административной, уголовной и гражданско-правовой ответственности в данной области.

Таким образом, как видно из представленного выше анализа, государственное регулирование транспортной сферы требует комплексного подхода и должно быть планомерно реализовано во всех областях этого сегмента экономики.

Литература и источники:

1. Воздушный Кодекса РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ – «Собрание законодательства РФ», 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.
2. Постановление Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 «Об утверждении Правил учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в РФ или произведенных в РФ». - Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 30.05.2019.
3. Приказ Росавиации от 28 октября 2019 г. № 1040-П «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по учету беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенных в РФ или произведенных в РФ». - Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 24.03.2020.
4. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2018 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.». – «Собрание законодательства РФ», 15.12.2008. № 50. Ст. 5977.
5. Распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет»» - Официальный интернет-портал правовой информации http://www.pravo.gov.ru, 06.04.2018.
6. Федеральный закон 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» - «Собрание законодательства РФ», 13.01.2003. № 2. Ст. 170.
7. Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» - «Собрание законодательства РФ», 12.11.2007. № 46. Ст. 5555.
8. Бажина М.А. Практика применения ст. 333 ГК РФ при исполнении договора перевозки грузов // Юрист. – 2020. – № 10. - С. 32 – 38.
9. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. - 2019. - № 2. - С. 9 – 28.

Басова С.Н., канд.экон.наук, доцент,
Сериков Д.А., магистрант,
Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС,
г. Хабаровск

Методология оценки уровня и качества жизни населения

Уровень и качество жизни – важные социально-экономические категории и показатели, признанные ООН и характеризующие уровень развития стран и народов. Со вступлением человечества в третье тысячелетие ориентация на научно-технический прогресс и развитие промышленности уходит в прошлое, все в большей степени осознается, что только уровень и качество жизни могут быть целью развития мирового сообщества.

Согласно классическому определению, «уровень жизни населения – это уровень благосостояния населения, потребления товаров и услуг, совокупность условий и показателей, характеризующих меру удовлетворения основных жизненных потребностей людей» [11, с. 351].

Иными словами, «уровень жизни – это степень и условия удовлетворения широкого спектра материальных и нематериальных потребностей, выражающиеся в количественном и качественном потреблении материальных и духовных благ» [11, с. 351]. К таковым потребностям относятся потребность в пище, одежде, трудоустройстве, жилье и благоустроенности, свободном времяпровождении, образовании, получении медицинской помощи, безопасности. Перечисленные потребности полностью реализуются в сфере потребления.

«Качество жизни» как социально-экономическая категория имеет более широкое значение, представляет собой комплексную характеристику, включающую объективно существующие степень и условия удовлетворения широкого спектра материальных и нематериальных потребностей, выражающиеся в количественном и качественном потреблении материальных и духовных благ, а также субъективное восприятие степени удовлетворения всего спектра потребностей, включая потребности в самореализации и личной свободе [12, с. 6].

В связи с этим взаимосвязь между понятиями уровня и качества жизни может выглядеть схематично следующим образом (рис. 1).



Рис. 1 – Структура качества жизни

«Жить качественно и иметь высокий уровень жизни – это понятное желание и стремление каждого человека и всего общества в целом. Именно поэтому качество жизни является современной парадигмой цивилизационного развития, ориентиром государственной политики каждой отдельной страны и мирового сообщества в целом, и центральной задачей этой политики обозначено повышение качества жизни» [1, с. 12].

Предшествующим этапом по повышению качества жизни населения является комплексный анализ социально-экономического состояния современного общества с использованием систем статистических показателей.

Следует отметить, что в настоящее время имеется существенный опыт формирования и применения как совокупности показателей, объединяемых в системы, так и расчета единого обобщающего показателя уровня и качества жизни населения.

Осмысление методологических вопросов, связанных с разработкой систем показателей уровня и качества жизни населения, началось в период становления капитализма. «Пионерами в создании комплексной системы показателей уровня жизни в мировом масштабе считаются представители ООН, которые в 1960 году разработали первый вариант для оценки. В 1975 году (последняя версия была обновлена в 1978 году) ООН разработала еще одну версию системы показателей уровня жизни населения в международной статистике, которая включала 12 групп показателей» [1, с. 12]. В России в 1992 году Центром экономической конъюнктуры и прогнозирования при Министерстве экономики РФ была разработана система «Основные показатели уровня жизни населения в условиях рыночной экономики», которая включала 7 разделов, охватывающих 39 показателей. В 1990 году группа экономистов во главе с пакистанцем Махбубом уль-Хаком предложила интегральный показатель – индекс развития человеческого потенциала (ИРЧП) – для межстранового сравнения и измерения уровня жизни посредством оценки грамотности, образования, продолжительности жизни и доходов населения [2, с. 2].

При оценке уровня и качества жизни населения различных стран учитываются соответствующие системы ценностей этих стран. Таким образом, система показателей для оценки уровня и качества жизни населения США состоит из 13 групп показателей, которые носят скорее социальный, чем экономический характер. Система показателей социальной статистики во Франции, предложенная Национальным институтом статистики и экономических исследований, отличается особой детализацией и полнотой. Она включает в себя 4 группы показателей, которые прямо или косвенно связаны с оценкой и предполагают расчет показателей как для населения в целом, так и для отдельных социально-демографических групп. Японские экономисты разработали для практического использования «Справочник по уровню жизни», включающий более 30 показателей экономического и социального характера. В системе показателей шведской модели оценки уровня и качества жизни присутствует значительное количество трудовых и социальных показателей, имеющих трудовую направленность [7, с. 3].

Разнообразие методологических подходов, связанных с оценкой уровня и качества жизни, используемых как в отдельных странах, так и для межстранового сравнения, представлено на рис. 2 [1, с. 13].



Рис. 2 – Системы показателей оценки уровня и качества жизни населения

В настоящее время в российской практике, на наш взгляд, представляющей особый интерес, применяется методика рейтингового агентства «РИА Рейтинг» (группа РИА Новости) составления рейтинга регионов Российской Федерации по качеству жизни населения на основе объективных показателей, которые рассчитываются с использованием данных, опубликованных Росстатом, Минздравом России, Минрегионом России, Минфином России, Минприроды России, Банком России, сайтами региональных органов власти и другими открытыми источниками [9, с. 1].

Рейтинг основан на комплексном учете различных показателей, фиксирующих фактическое состояние тех или иных аспектов условий жизни, а также оценок удовлетворенности населения ситуацией в различных социальных сферах в регионах. При составлении рейтинга ежегодно отбирается от 60 до 70 показателей, которые систематизируются в 11 групп, характеризующих основные аспекты, влияющие на качество жизни в регионе (рис. 3).



Рис. 3 – Группы показателей для составления рейтинга регионов РФ по качеству жизни

Не менее важной составляющей в оценке качества жизни являются доходы и материальное благосостояние населения, а также структура расходов населения, которая является краеугольным камнем в оценке реального положения людей в регионах. Для этих целей формируется показатель индекса стоимости жизни.

Индекс стоимости жизни (далее – ИСЖ) – это показатель, измеряющий относительную стоимость набора товаров и услуг в отдельных городах по сравнению с ее среднероссийским значением. Результат сравнения этих показателей позволяет определить, насколько дороже (или дешевле) будет стоить один и тот же конкретный набор потребительских товаров и услуг при одинаковых объемах их потребления в разных городах России, то есть позволит измерить соотношение стоимости жизни в этих городах с ее среднероссийским значением [11, с. 1].

ИСЖ определяется для всех городов, которые включены в процесс непрерывного отслеживания потребительских цен. В список таких городов попадают республиканские, краевые и областные столицы, а также города федерального значения и районных центров.

При формировании ИСЖ проводится анализ товарных групп, входящих в потребительскую корзину, то есть товаров, необходимых человеку для жизни в течение определенного периода времени.

Рейтинговым агентством «Национальные кредитные рейтинги» (НКР) по заказу РБК в 2019 году для оценки регионов по качеству жизни населения была предпринята попытка ранжировать регионы не по традиционным показателям экономического потенциала или инвестиционной активности, а по ряду показателей, влияющих на уровень жизни россиян, проживающих в той или иной местности. Целью рейтинга было исключить влияние высокого

уровня регионального экономического развития, являющегося необходимым, но недостаточным условием высокого качества жизни граждан [8, с. 1].

Аналитиками НКР для оценки регионов было выбрано десять следующих критериев (рис. 4) [1, с. 18].



Рис. 4 – Показатели оценки качества жизни агентством НКР

Несмотря на накопленный к настоящему времени опыт, системы, используемые для определения уровня и качества жизни, зачастую являются неполными и устаревшими с течением времени. В связи с этим актуальной задачей мирового сообщества является разработка такой модели показателей, а также обобщающего (интегрального) показателя, которые обеспечивали бы единство методологии получения всех частных показателей и однозначную оценку уровня и динамики исследуемого процесса.

Литература и источники:

1. Бедность как феномен научного познания и предмет государственного управления : материалы круглого стола 28 сентября 2020 года / Н.М Байков [и др] ; Под ред. д-ра социол. наук, профессора Н.М. Байкова; канд. социол. наук, доцента Ю.В. Березутского, канд. экон. наук, доцента О.Г Поливаевой. – Хабаровск : Дальневосточный институт управления – филиал РАНХиГС, 2020. С. 11-20

2. Дендак Г.М. Уровень и качество жизни населения в России: региональный аспект // Политика, экономика и инновации: электронный научный журнал. 2016. – №5. – С.1-4. URL:

https://cyberleninka.ru/article/n/uroven-i-kachestvo-zhizni-naseleniya-v-rossii-regionalnyy-aspekt (дата обращения: 05.09.2020).

3. Доклад о человеческом развитии в Российской Федерации за 2017 год / под ред. С. Н. Бобылева и Л. М. Григорьева. — М.: Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 2017. 292 с.

4. Индекс стоимости жизни по отдельным городам Российской Федерации. URL: https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/prices/isj/files/itogi_isj.pdf (дата обращения: 03.04.2020).

5. Индекс человеческого развития - 2017 (карта). Аналитический центр при Правительстве РФ. URL: https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/karta_HDI_2017.pdf (дата обращения: 07.09.2020).

6. Качество жизни в российских регионах – Рейтинг 2019. Материалы сайта универсального рейтингового агентства РИА Рейтинг. URL: https://riarating.ru/infografika/20200217/630153946.html (дата обращения: 15.09.2020).

7. Кривошей В.А. Неравенство населения по доходам: количественные оценки // Международный журнал: Проблемы теории и практики управления. – 2009. – С. 3-4

8. Материалы сайта информационного агентства РБК. URL: https://www.rbc.ru/economics/21/07/2020/5f0ece439a79470d37b66efc (дата обращения: 15.09.2020).

9. Материалы сайта универсального рейтингового агентства РИА Рейтинг. URL: http://riarating.ru/ (дата обращения: 15.09.2020).

10. Методологические рекомендации расчету индексов стоимости жизни в отдельных городах Российской Федерации. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/prices/meta_ipc.doc/ (дата обращения: 15.09.2020).

11. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА, 1997. - С.351

12. Талалушкина Ю. Н. Социально-экономический подход к изучению качества жизни населения региона// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2015. - №4(44). URL: https://eee-region.ru/article/4402/ (дата обращения: 15.09.2020).

Белоусов А. Л., канд.экон.наук, доцент,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
г. Москва

Адаптация государственного управления к вызовам цифровой экономики

Качество государственного управления оказывает ключевое влияние на процессы развития национальной экономики. Активное внедрение современных цифровых технологий, которое мы можем наблюдать последние десятилетия, обуславливает наступление новой эпохи как для

представителей бизнеса, так и для государственного аппарата. Как известно, новые времена требуют новых подходов к управлению. Соответственно, изменению подлежат и взгляды на современные методы управления, и планы развития государств на среднесрочную и долгосрочную перспективы. В целом развитие такого государства, как Российская Федерация, невозможно без построения масштабных и в тоже время четких и конкретных планов действий по ключевым направлениям деятельности. Именно такими планами действий в нашей стране являются Национальные проекты по 13 ключевым направлениям развития: здравоохранение, демография, производительность труда и поддержка занятости, безопасные и качественные автомобильные дороги, комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, экология, жилье и городская среда, малое и среднее предпринимательство, культура, наука, цифровая экономика, международная кооперация и экспорт, образование.

Выбранные для развития направления плотно переплетены между собой. Так, улучшение демографической ситуации невозможно без обеспечения роста качества здравоохранения, а также создания благоприятной экологической обстановки. Поддержка занятости может быть обеспечена расширением доли малого и среднего бизнеса, что, в свою очередь, позволит повышать как уровень производительности труда, так и диверсификацию экспортного потенциала государства. Инвестиции в образование и науку в перспективе дадут эффект в виде развития в стране новых информационных технологий, которые станут основой для формирования в стране современной цифровой экономики. О национальном проекте, посвященном вопросам создания благоприятной среды для становления цифровой экономики, хотелось бы сказать более подробно.

Как представляется, национальный проект Цифровая экономика (далее – проект) призван повысить эффективность и конкурентоспособность ключевых отраслей российской экономики за счет внедрения современных цифровых технологий. Реализация данной глобальной цели идет по пути совершенствования как нормативно-правового регулирования в данной сфере, так и создания соответствующей технологической инфраструктуры. Основными приоритетными векторами развития в данном проекте являются:

– Формирование информационной инфраструктуры;

– Повышение качества правового регулирования цифровой среды;

– Изменение политики в области обучения и подготовки таких кадров, которые могут обеспечить удовлетворение потребностей цифровой экономики;

– Повышение уровня безопасности в информационной среде;

– Стимулирование создания и внедрения на практике новых цифровых технологий;

– Постепенный переход на цифровое государственное управление.

Выбор данных шести направлений развития представляется во многом оправданным. Так, без формирования соответствующей информационно-технологической инфраструктуры невозможно не только построение на

перспективу цифровой экономики нового типа, но и поддержание на конкурентном уровне текущего потенциала государства на сегодняшний день.

Также отсутствие отвечающего веяниям времени правового поля создает искусственные барьеры для развития инноваций. Через законодательную базу возможно установление адекватных правил игры для субъектов инновационной предпринимательской деятельности, введение налоговых льгот и иных преференций для представителей бизнеса, занимающихся созданием и внедрением цифровых технологических решений [1, с. 92]. Помимо этого, в правовом поле находит отражение качество инвестиционного климата, без которого невозможен стабильный экономический рост.

Говоря о вопросах управления в современных системах в аспекте построения в Российской Федерации экономики цифрового типа, повышение качества правового регулирования именно цифровой среды является важнейшей составляющей, позволяющей в будущем претендовать на успех. Основной целью по данному направлению является создание системы правового регулирования цифровой экономики, основанной на гибком подходе в каждой сфере, а также развитие цифровых технологий в гражданском обороте. Для этого необходимо провести следующие важнейшие мероприятия:

1. Формирование правовых условий для построения единой цифровой среды доверия. Это достигается за счет реформирования федерального законодательства, в частности, адаптации федеральных законов «Об электронной подписи», «О связи», «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» под нужды экономики нового типа и изменения, связанные с внедрением новых технологических решений.

2. Создание правовых условий для формирования сферы электронного гражданского оборота. По этому направлению уже проведена большая работа. Так, были приняты поправки в Гражданский кодекс Российской Федерации (далее – ГК РФ) и ряд иных правовых актов в части определения совершаемых в письменной электронной форме сделок и договоров, создания системы обязательного учета залога транспортного средства, в том числе электронного паспорта транспортного средства.

3. Обеспечение благоприятных правовых условий для сбора, хранения и обработки данных. Важнейший аспект деятельности по данному направлению – корректировка законодательства, регламентирующего вопросы охраны персональных данных в части хранения и обработки персональных данных с использованием новых технологий.

4. Формирование нового законодательства для наиболее эффективного использования результатов интеллектуальной деятельности в рамках цифровой экономики. Здесь уже достигнуты определенные положительные результаты в части внесения изменений в действующие правовые нормы, обеспечивающие адаптацию законодательной базы к условиям цифровой экономики. В качестве примера можно привести уже проведенные реформы в правовом поле, позволяющие гибко оценивать

риски при кредитовании банками под залог исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности.

5. Обеспечение правовых условий для внедрения и использования инновационных технологий на финансовом рынке. По данному направлению работы уже внесены изменения в ГК РФ, Федеральные законы «О Центральном банке Российской Федерации», «О рынке ценных бумаг», «О банках и банковской деятельности», «О бухгалтерском учете» и иные нормативные правовые акты в части определения понятия краудфандинговой деятельности.

6. Принять нормативные правовые акты в целях стимулирования развития цифровой экономики. Здесь законодатель уже приступил к адаптации российского правового поля – внесены изменения в НК РФ в части введения налоговых вычетов по НДФЛ для бизнес-ангелов, а также введения специального налогового режима определения российского налогового резидентства физических лиц-высококвалифицированных специалистов [2, с. 8].

Важнейшим является и подготовка высококвалифицированных управленческих кадров для удовлетворения потребностей цифровой экономики. Здесь необходима переориентация не только высшей школы, но и перемены уже на уровне среднего и среднеспециального образования. Без квалифицированных кадров невозможно построение экономики инновационного типа. Первейшей задачей по данному направлению должно стать торможение процесса «утечки мозгов». Это возможно либо методом кнута, либо методом пряника. В нынешних условиях работать должен только второй метод, поэтому насыщение квалифицированными кадрами российской экономики возможно лишь по пути обеспечения конкурентноспособных условий как по оплате труда, так и по возможностям раскрытия талантов и самореализации ученых.

Развитие инновационных технологий, цифровизация возможны в условиях рыночной экономики только в том случае, если на них имеется устойчивый спрос. В этой связи на государство накладывается важнейшая задача, которая состоит из двух составляющих:

1. Обеспечить спрос на высокотехнологичную продукцию со стороны как бизнеса, так и населения. Это возможно путем минимизации налоговых и неналоговых платежей как для производителей, так и для потребителей такой продукции, работ или услуг. Помимо этого, могут быть реализованы на практике механизмы субсидирования процентных ставок по кредитам, обеспечение льготного подключения к инфраструктуре субъектов естественных монополий, снятие различного рода административных барьеров.

2. Вторая составляющая заключается в том, что само государство должно стать одним из главных заказчиков высокотехнологичной продукции, работ или услуг. Здесь важно также обеспечение прозрачного доступа к государственным заказам для всех субъектов предпринимательства.

Подводя итог, стоит отметить, что в проекте ставится достаточно амбициозная цель – простимулировать инвестиции в новые сферы, увеличив

долю затрат на развитие цифровой экономики в ВВП к 2024 году в три раза[1]. Как это будет реализовано на практике – покажет время. На сегодняшний день можно уже с уверенностью говорить о том, что 2020 год стал как для мировой, так и для российской экономики временем, несущим новый глобальный вызов. Появление «черного лебедя» в виде COVID-19 заставило не только пересмотреть прогнозы развития во многих отраслях, но и в срочном порядке искать действенные механизмы адаптации к новой реальности. На это также накладывается геополитическая напряженность и усиление санкционного давления на Российскую Федерацию. Однако, другого пути, кроме ухода от сырьевой зависимости и формирования современной цифровой экономики, у Российской Федерации нет. В этой связи есть надежда на реализацию заложенных в Национальном проекте «Цифровая экономика» планов и положений на практике.

Литература и источники:

1. Белоусов А.Л. Развитие реального сектора экономики через внедрение специальных инвестиционных контрактов // В сборнике: Проблемы и перспективы развития промышленности России. А.В. Быстров, Н.А. Волобуев, А.В. Брыкин, Г.А. Лавринов, V.V. Golubev, А.И. Кучеренко, В.Н. Юсим, В.Д. Свирчевский, А.Р. Есина, В.Ю. Иванова Москва, 2019. С. 90-93.
2. Паспорт национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 16).

Бикмухаметова Р.Ф., магистрант
Научный руководитель:
Коротина Н.Ю., канд.экон.наук, доцент,
Челябинский филиал РАНХиГС,
г. Челябинск

Развитие накопительной составляющей пенсионной системы в РФ

На сегодняшний день система пенсионного обеспечения в России является смешанной, т.е. представляет собой комбинацию распределительной и накопительной систем.

Для распределительной системы характерен принцип солидарной ответственности и предусматривается выплата пенсий в будущем за счет страховых взносов занятых на сегодняшний день работников. Финансирование пенсий сегодня происходит и за счет средств федерального

1 Паспорт национальной программы "Цифровая экономика Российской Федерации". Утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 16)