

ISSN 2500-1353

www.science-journal.org

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL ACADEMIC JOURNAL

НАУКА В ЦИФРАХ

ВЫПУСК 3 (8), 2018 / *ISSUE 3 (8), 2018* **Science in figures**

16+



Идеология журнала

Экономические науки представляют собой прикладные дисциплины, направленные на применение имеющихся знаний на практике. Авторы журнала – это исследователи, которые внесли значимый вклад в развитие данных наук. Основной целью журнала является содействие развитию образования и науки посредством предоставления удобной и востребованной площадки для взаимодействия и конструктивного диалога в различных научных сферах.

Председатель редакционной коллегии

Мейманов Бактыбек Каттоевич

д-р экон. наук, и.о. профессора, член Ученого совета
НИИ инновационной экономики при Кыргызском экономическом
университете имени М. Рыскулбекова, вице-президент
Международного института стратегических исследований,
Кыргызстан

Редакционная коллегия

Анохина Елена Ивановна

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Бекулов Хабас Мухамедович

канд. экон. наук, доцент Института управления СП
ФГБОУ ВО «Кабардино-Балкарский государственный аграрный
университет имени В.М. Кокова»

Гурфова Светлана Адальбиевна

канд. экон. наук, доцент Института экономики СП
ФГБОУ ВО «Кабардино-Балкарский государственный аграрный
университет имени В.М. Кокова»

Ефремов Николай Александрович

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Зотиков Николай Зотикович

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Иванов Владимир Валерьевич

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Кондрашихин Андрей Борисович

д-р экон. наук, канд. техн. наук, профессор Уральского социально-
экономического института (филиала) ОУП ВО «Академия труда
и социальных отношений»

Митрофанов Евгений Петрович

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Митрофанова Марина Юрьевна

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Радина Оксана Ивановна

д-р экон. наук, профессор Института сферы обслуживания
и предпринимательства (филиала) ФГБОУ ВО «Донской
государственный технический университет»

Рябинина Элина Николаевна

канд. экон. наук, профессор, декан экономического факультета
ФГБОУ ВО «Чувашский государственный университет
имени И.Н. Ульянова»

Тарасова Нэля Афанасьевна

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Толстова Мария Леонидовна

канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова»

Главный редактор
Рябинина Элина Николаевна

Зам. главного редактора
Яковлева Татьяна Валериановна

Ответственный секретарь
Семенова Светлана Юрьевна

Дизайн обложки
Фирсова Надежда Васильевна

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) Свидетельство о регистрации
средства массовой информации: ПИ №ФС 77-67056 от 15.09.2016

www.science-journal.org

Journal's ideology

Economical sciences are aimed to use the available knowledge in practice. Authors of the magazine are researchers who made a significant contribution to the development of these sciences. The advancement of education and sciences by providing convenient and demanded platform for coordination and cooperation in various scientific spheres is the general object of this magazine.

Chairman of the Editorial board

Meimanov Bakytbek Kattoevich

doctor of economical sciences, acting professor, member of the Scientific Council of the Research Institute of Innovation Economics at M. Ryskulbekov Kyrgyz Economic University, vice-president of International Institute for Strategic Studies, Kyrgyzstan

Editorial board

Anokhina Elena Ivanovna

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Bekulov Khabas Mukhamedovich

candidate of economic sciences, associate professor of Institute of Management (branch) FSBEI of HE "V.M. Kokov Kabardino-Balkarian State Agricultural University"

Gurfova Svetlana Adalibievna

candidate of economic sciences, associate professor of Institute of Economics (branch) FSBEI of HE "V.M. Kokov Kabardino-Balkarian State Agricultural University"

Efremov Nikolaj Aleksandrovich

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Zotikov Nikolaj Zotikovich

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Ivanov Vladimir Valerievich

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Kondrashihin Andrej Borisovich

doctor of economical sciences, candidate of engineering sciences, professor of Ural Socio-economic Institute (branch) EIPU of HE "Academy of Labor and Social Relations"

Mitrofanov Evgenij Petrovich

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Mitrofanova Marina Yurievna

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Radina Oksana Ivanovna

doctor of economical sciences, professor of Institute of Service and Business (branch) FSBEI of HE "Don State Technical University"

Ryabinina Elina Nikolaevna

candidate of economical sciences, professor, dean of the Faculty of Economics of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Tarasova Nelya Afanasievna

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Tolstova Maria Leonidovna

candidate of economic sciences, associate professor of FSBEI of HE "I.N. Ulyanov Chuvash State University"

Chief editor

Ryabinina Elina Nikolaevna

Deputy Chief Editor

Yakovleva Tatyana Valeryanovna

Executive Secretary

Semenova Svetlana Yurievna

Cover design

Firsova Nadezhda Vasilyevna

*Registered by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications (Roskomnadzor)
The certificate of registration of mass media: ПИ №ФС 77-67056 от 15.09.2016*

www.science-journal.org

Содержание

Рашоян Ш.А., Чабеев Д.Е. Некоторые вопросы организации рынка контейнерных перевозок железнодорожным и водным транспортом.....	4
Рашоян Ш.А., Чабеев Д.Е. Российский рынок международных железнодорожных перевозок: состояние и перспективы.....	7
Хижкина Е.В. Анализ основных проблем развития института интеллектуальной собственности в России	11
Якушков Д.Ю. Повышение конкурентоспособности предприятия.....	16

Рецензии.....	19
Информация для авторов	23

Contents

Rashoian S.A., Chabaev D.E. Some questions of the organization of container transportations market by rail and water transport.....	4
Rashoian S.A., Chabaev D.E. The Russian market of international rail transportation: the state and prospects.....	7
Khizhkina E.V. Analysis of the main problems of intellectual property institute development in Russia	11
Iakushkov D.I. Enterprise competitiveness growth.....	16

Reviews.....	19
Information for authors	23

Некоторые вопросы организации рынка контейнерных перевозок железнодорожным и водным транспортом

УДК 33
DOI 10.21661/r-472163

Some questions of the organization of container transportations market by rail and water transport

Аннотация

Рашоян Шамдин Андраникович – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Чабаев Дмитрий Евгеньевич – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

В статье рассмотрены вопросы организации рынка контейнерных перевозок железнодорожным и водным транспортом. Авторы пришли к выводу, что за счет избыточного предложения перевозочных мощностей, которое будет сохраняться и оставаться фундаментальной проблемой мирового контейнерного рынка по меньшей мере до 2019 года, будет прослеживаться негативная динамика ставок морского фрахта.

Ключевые слова:

рынок контейнерных перевозок, железнодорожный транспорт, водный транспорт.

Keywords:

container transport market, railway transport, water transport.

Annotation

The article deals with the organization of the market of container transportation by rail and water transport. The authors came to the conclusion that due to the excessive supply of transportation capacities, which will remain a fundamental problem of the world container market at least until 2019, negative dynamics of sea freight rates will be monitored.

Rashoian Shamdin Andranikovich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.

Chabaev Dmitrii Evgenevich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.

Российская Федерация ввиду своей территории располагает достаточно развитой транспортной системой, в которую включены автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из перечисленных видов транспорта обладает своей спецификой, достоинствами и недостатками с точки зрения эксплуатации. При этом перевозка грузов в зависимости от их типа и вида транспортного средства может осуществляться различными способами, например, на открытых платформах, в кузовах, в контейнерах или цистернах и т. п.

Согласно транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. №1734-р, важнейшей задачей государства в сфере функционирования и развития транспортной системы является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географического особенностей России в ее конкурентное преимущество [1]. Это обуславливает актуальность вопросов, связанных с ор-

ганизацией транспортной инфраструктуры и, в частности, контейнерных перевозок.

Под грузовым контейнером понимается единица транспортного оборудования многократного использования, конструкция которого обеспечивает сохранную перевозку одним или несколькими видами транспорта. Классификация типов и основных размеров крупнотоннажных универсальных контейнеров регламентированы стандартами ИСО 668 «Грузовые контейнеры. Наружные размеры и максимальная масса брутто» [2] и ГОСТ 18477 «Контейнеры универсальные. Типы, основные параметры и размеры» [2].

По своему назначению все существующие контейнеры для грузоперевозок по своему назначению делятся на специализированные и универсальные. В специализированных контейнерах обычно перевозят какие-то отдельные виды грузов (сыпучие, жидкие, скоропортящиеся, чувствительные к температуре или опасные). Эти контейнеры делятся на группы по типу материала, из которого они изготовлены.

Универсальными контейнерами называют контейнеры любого типа, не используемые для грузоперевозок по воздуху и не применяемые для перевозки

особых грузов (жидкости, газов и др.). Универсальный контейнер – это полностью закрытый ящик с жесткими стенами и крышей из гофрированного железа, которые позволяют выдерживать большие нагрузки и сильные удары [3]. Сегодня среди универсальных крупнотоннажных контейнеров общего назначения наибольшее распространение получили 20-футовые стандартные контейнеры (dry freight), 40-футовые стандартные контейнеры (dry freight), а также 40-футовые контейнеры увеличенной высоты и вместимости (high cube) [4].

В настоящее время применение контейнерных перевозок наиболее развито на железнодорожном и водном транспорте. Несмотря на то, что железнодорожный транспорт появился еще начале XIX века, его роль в осуществлении грузовых перевозок до сих пор достаточно велика. Особенно это отмечается в отношении перевозок массовых грузов на дальние расстояния. В качестве преимуществ железнодорожного транспорта выделяют его большую грузоподъемность, надежность, достаточно высокую скорость перевозок, которая увеличилась с появлением современных скоростных и высокоскоростных магистралей. Электрификация железных дорог значительно повысила уровень их экологичности. Дополнительно повысило конкурентоспособность железных дорог введение контейнеров, облегчающих перегрузку.

Говоря о России, отметим, что доля грузов, перевозимых в контейнерах железнодорожным транспортом по ее территории, по сравнению с другими странами, относительно невысока. В докризисный 2013 г. в России по железной дороге контейнерами перевозилось около 4,5% грузов, то в развитых странах Европы этот показатель составлял 14%, в Индии – 16%, в США – 18% [5]. Однако само российское государство признает, что именно контейнерными перевозками стоит будущее транспортной системы. Согласно все той же Стратегии, к 2030 г. доля контейнерных перевозок в общем объеме перевозок железнодорожным транспортом должна вырасти до 8,8%.

Анализ российского рынка железнодорожных перевозок позволяет выявить несколько причин, объясняющих наблюдаемую в настоящее время невысокую долю контейнерных перевозок по железной дороге в нашей стране.

Среди них можно выделить:

1. Относительно небольшой опыт использования контейнеров при перевозке грузов. В развитых странах перевозки с использованием контейнеров осуществляются с пятидесятих годов прошлого века, в то время как в Российской Федерации только последние два десятилетия лет.

2. Состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта. Вторая причина кроется в том, что по мнению экспертов существующая железнодорожная инфраструктура не позволяет быстро обрабатывать контейнерные грузы. Так, только 5% существующих станций в стране способны принимать 20- и 40-футовые контейнеры. Одновременно неразвитость системы сортировки на промежуточных станциях не позволяет

перемещать грузы с большой скоростью. Лишь на отдельных направлениях между крупными городами на больших расстояниях курсируют поезда по принципу от станции до станции без остановки. На всех остальных направлениях грузы проходят через множество сортировок, что сильно увеличивает время в пути. Помимо этого, согласно сложившейся системе контейнер используется только в тех случаях, когда перевозка груза предполагает смену вида транспорта. В случае же, если груз на протяжении всего пути следует только одним видом транспорта, предполагается, что смысла в использовании контейнеров нет.

3. Конкуренцию с автотранспортом [6].

Компенсируется неразвитость транспортно-логистической системы страны за счет открытия новых контейнерных терминалов: «С.И.Т.» (г. Екатеринбург), «Альфа Транс» (г. Челябинск), «Бета» (г. Пермь) и др. При этом автомобильные перевозки занимают значительный объем в общей массе перевозок и имеют малую альтернативу даже на дальних путях. Например, если в Европе из морских портов контейнеры сразу идут по железной дороге до пункта назначения на расстояния до 300 км, то в Российской Федерации автомобильным транспортом перевозить грузы удобнее не только на такие расстояния, но и значительно дальше, до 1000 км. В свою очередь использование автотранспорта исключает возвратную логистику контейнеров. Поскольку для бизнеса важно, какова конечная стоимость перевозки, то они не будут использовать контейнеры, если перевозка автотранспортом окажется дешевле. Чаще всего грузы возят европаллетами, и в автомобиль можно поместить больше паллет, чем в контейнер [5].

Однако недавнее внедрение в практику взимание платы за перевозку грузов большегрузными автомобилями способствует тому, что в обозримом будущем конкурентные преимущества данного вида транспорта для перевозок будут минимизированы. Это дает основания полагать, что на этом фоне возрастет и доля контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.

Еще одним примером может служить водный транспорт, который является одним из наиболее древних видов транспорта вообще. Сегодня этим видом транспорта, к преимуществам которого относят низкую себестоимость перевозок и большую грузоподъемность при следовании на дальние расстояния, производится примерно 60–67% всего мирового грузооборота. В качестве недостатка водного транспорта выделяют его ограниченную функциональность и малую скорость.

На мировом рынке контейнерных перевозок водным транспортом можно отметить следующие изменения. В 2015–2016 годах темпы роста мирового рынка контейнерного фрахта составили всего 1,3–1,5% к уровню предыдущих лет. Сложившаяся ситуация стала одной из наиболее негативных вариантов развития событий на рынке контейнерных перевозок за последние 35 лет. Слабый спрос на морские контейнерные перевозки в 2015–2016 гг., повлек за собой ухудшение финансового

состояния большинства морских перевозчиков и оказал негативное влияние на ценовую конъюнктуру в целом. Одновременно продолжился процесс опережающего роста вместимости мирового флота контейнеровозов, что в сочетании с низким спросом, не могло не оказать дополнительного понижающего давления на цены.

В целом уровень ставок морского фрахта в направлении Азия – Северная Европа снизился на 49,5% после почти двукратного снижения в 2014 г. Хотя отрасли в значительной степени удалось абсорбировать снижение цен за счет оптимизации издержек, в 2015 г., совокупная операционная прибыль морских линий снизилась примерно на треть и составила 4,8 млрд долл. США. В 2016 году данные тенденции так же привели отрасль к совокупному убытку. Основными причинами слабой динамики рынка можно выделить такие причины как общее замедление темпов роста мировой экономики и рост удельного веса сферы услуг в мировом ВВП.

Сдерживает рост изменение товарной структуры мировой торговли, а также замедление экономики Китая и рост локализации китайской промышленности – основного поставщика контейнеризируемых грузов в мире, обеспечивающего примерно 39% всего мирового контейнерооборота. Если в 90-е гг. доля импортных комплектующих в китайском экспорте составляла около 60%, то в текущем десятилетии она сократилась до 35%.

Соответственно, продолжилось и снижение мультипликатора мирового контейнерооборота по сравнению с темпами роста глобального ВВП: если среднее значение за последние 30 лет составляло 2–2,5 раза, то после кризиса 2009 г. мультипликатор снизился до

1,3–1,5, а в 2015 г. стал меньше единицы, т. е. мировой контейнерный рынок впервые рос медленнее, чем глобальная экономика в целом. Пока сложно сделать однозначный вывод, является ли данная ситуация началом нового долгосрочного тренда или же представляет собой комбинацию разовых отклонений.

Несмотря на слабую рыночную конъюнктуру, в течение 2015 г. было введено в эксплуатацию 1,7 млн ДФЭ перевозочных мощностей, в результате чего совокупная перевозочная мощность выросла на 8,5% к уровню прошлого года. Ввод новых мощностей в 2016–2019 гг. оценивается примерно в 5,9 млн ДФЭ, что соответствует среднегодовому росту емкости мирового контейнерного флота более чем на 5%. Сложившаяся структура заказов является существенным фактором дальнейшего снижения удельных издержек морских линий и, как следствие, ставок морского фрахта [7]. В этих условиях морские перевозчики продолжали предпринимать меры, направленные на балансирование предложения. Продолжилось сокращение количества сервисов и снижение средней скорости перевозки. Однако предпринятых мер оказалось явно недостаточно для обеспечения рыночного равновесия, и по итогам года превышение предложения над спросом оценивалось Drewry примерно в 2 млн ДФЭ.

На основании изложенного можно сделать предположение о том, что за счет избыточного предложения перевозочных мощностей, которое будет сохраняться и оставаться фундаментальной проблемой мирового контейнерного рынка по меньшей мере до 2019 года будет прослеживаться негативная динамика ставок морского фрахта.

Список литературы

1. СПС «КонсультантПлюс».
2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.all-containers.ru/>
3. Грузовые контейнеры: типы, конструкция, применение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rbroker.ru
4. Виды контейнеров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: trans-nt.ru
5. Белоусов А. Контейнер для вашего мальчика / А. Белоусов // Эксперт-Урал. – 2014. – № 42. – С. 22–23.
6. Ткачук П.С. Проблемы и перспективы развития контейнерных перевозок в России / П.С. Ткачук, М.А. Родайкина // Проблемы организации и правления на транспорте: Сборник научных трудов студентов, магистрантов, аспирантов, молодых ученых и их научных руководителей: Материалы межвузовской научно-практической конференции / Науч. ред. В.М. Самуйлов; сост. М.А. Левченко. – 2017. – С. 109.
7. Криницкая Е.А. Анализ мирового рынка морских контейнерных перевозок 2015–2016 гг. // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. – Новосибирск, 2017. – С. 9.

References

1. SPS "Konsul'tantPlius".
2. Retrieved from <http://www.all-containers.ru/>
3. Gruzovye konteynery: tipy, konstrukttsiia, primeneniye. Retrieved from www.rbroker.ru
4. Vidy konteynerov. Retrieved from trans-nt.ru
5. Belousov, A. (2014). Konteyner dlia vashego mal'chika. *Ekspert-Ural*, 42, 22–23.
6. Tkachuk, P.S., & Rodaikina, M.A. Problemy i perspektivy razvitiia konteynernykh perevozok v Rossii. *Problemy organizatsii i pravleniia na transporte: Sbornik nauchnykh trudov studentov, magistrantov, aspirantov, molodykh uchenykh i ikh nauchnykh rukovoditelei*, 2017, 109. Samuilov.
7. Krinitskaia, E.A. (2017). Analiz mirovogo rynka morskikh konteynernykh perevozok 2015–2016 gg. *Ekonomika i upravlenie*, 9. Novosibirsk.

Российский рынок международных железнодорожных перевозок: состояние и перспективы

УДК 33
DOI 10.21661/r-472164

The Russian market of international rail transportation: the state and prospects

Рашоян Шамдин Андраникович – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.
Чабаев Дмитрий Евгеньевич – студент ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Аннотация

В статье рассмотрена тема российских международных железнодорожных перевозок. Авторы акцентируют свое внимание на состоянии железнодорожных перевозок и на перспективах развития.

Ключевые слова:

международные железнодорожные перевозки, состояние, перспективы.

Keywords:

international rail transportation, state, prospects.

Annotation

The article is devoted to the topic of Russian international rail transportation. The authors focus their attention on the state of rail transportation and on prospects for development.

Rashoian Shamdin Andranikovich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.
Chabaev Dmitrii Evgenievich – student at the State University of Management, Russia, Moscow.

Железнодорожный транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Таким образом транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры. В условиях экономического роста ключевыми требованиями для эффективной работы как транспортных компаний, так и железнодорожного транспорта в целом становятся снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к качеству услуг и гибко реагировать на изменения спроса.

Рынок международных железнодорожных перевозок является важнейшим элементом экономики России и транспортной системы страны в целом. Это проявляется, в том числе, в обеспечении устойчивого экономического роста и развития внешнеторговых связей [1]. В транспортной системе России железные дороги занимают ведущее положение, тогда как в большинстве других государств удельный вес железнодорожных перевозок ниже. Соизмеримы с российскими показателями по доле железных дорог в грузообороте всех видов

транспорта, 22 Канада (около 70%) и США (45–50%), по доле в пассажирообороте – Япония (30%) [2].

По своему географическому положению российские железные дороги являются неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии. По эксплуатационной длине железные дороги России занимают третье место в мире – после США и Китая. По грузообороту и объёму перевозимых грузов – так же третье (после США и Китая). Без учета трубопроводов на железнодорожный транспорт в России в последние годы приходится более 85% грузооборота, то есть на дальних маршрутах железные дороги успешно выигрывают конкурентную борьбу за грузы. Но на средних и особенно близких дистанциях выбор грузоотправителей расширяется, и в последние годы часть грузов ушла с железных дорог на автомобили, реки и даже трубопроводы. Причем вторым фронтом конкуренции (помимо нефтяных грузов) являются стройматериалы [3].

Главными преимуществами железнодорожного транспорта, по сравнению с остальными видами транспорта являются: массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог; регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий; универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых

перевозок грузов; возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям; относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта. Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

При этом, железнодорожный транспорт характеризуется следующими основными недостатками: невысокая, сравнительно с автомобилями, скорость доставки грузов; низкий уровень выполнения сроков доставки; низкая степень сохранности перевозимых грузов. Следует отметить, что недостатки железнодорожного транспорта в меньшей степени ощутимы при перевозке массовых грузов, а именно их, главным образом, и перевозят железной дорогой. Доминирование железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг при относительно низком качестве транспортной продукции обусловлено тем, что по железным дорогам перевозятся, главным образом, массовые грузы, спрос на перевозку которых не обладает степенью эластичности, достаточной для перевода этих грузопотоков на другие виды транспорта.

Российским железным дорогам присущи так же ещё ряд особенностей, которые следует отметить:

- отсутствие или сезонность функционирования альтернативных видов транспорта в отдельных регионах страны;
- неравномерная густота железнодорожной сети и различный уровень транспортной обеспеченности регионов;
- возможность интеграции системы по технологическим стандартам со странами СНГ и отсутствие такой возможности с другими странами;
- преобладание грузовых перевозок, в которых, в свою очередь, преобладают сырьевые грузы;
- необходимость содержания нерентабельных и малодеятельных линий [2].

Переход российского рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом к его нынешней конфигурации начался в 2003 году. Тогда, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации №384 [4], утвердившим Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте, весь хозяйственный комплекс магистрального железнодорожного транспорта перешел от Министерства путей сообщения (МПС РФ) в ведение единого хозяйствующего субъекта – ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»).

Анализ деятельности участников рынка грузовых железнодорожных перевозок показывает следующую картину. Участниками перевозочного процесса являются:

1. Владелец инфраструктуры (ОАО «РЖД», АК «ЖДЯ», АО «Ямальская железнодорожная компания», ФГУП «КЖД»).

2. Перевозчики (ОАО «РЖД», иные перевозчики в долгосрочной перспективе, после либерализации этого рынка). Стоит отметить, что де-факто ООО «Трансойл» и ООО «Балттранссервис» являются перевозчиками, осуществляют перевозку грузов (нефть, нефтепродукты) собственными поездными формированиями (своими локомотивами и вагонами). Поездные бригады арендуются у ОАО «РЖД».

3. Операторы, владельцы подвижного состава.
4. Грузовладельцы.
5. Вагоностроители.
6. ППЖТ.
7. Вагоноремонтные предприятия.
8. Экспедиторы.

На сегодняшний день при узком рассмотрении на российском рынке грузовых перевозок железнодорожным транспортом сложилась такая модель, при которой в ее центре находится ОАО «РЖД» – владелец инфраструктуры магистрального железнодорожного транспорта и одновременно единственная компания, имеющая статус публичного перевозчика. Вместе с ОАО «РЖД» в качестве прочих игроков рассматриваемого рынка, фигурируют компании-операторы подвижного состава (грузовых вагонов), а также непосредственно грузоотправители либо представляющие их интересы компании-экспедиторы, а также обозначенные выше участники перевозочного процесса.

Рассматривая ближайшие перспективы рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом, мы можем условно разделить их на характеризующие «качественную» и «количественную» стороны будущих изменений. Под «количественной» стороной следует понимать прогнозируемый объем выполненной работы в виде количества перевезенного груза и выполненного грузооборота. А под «качественной» – направленность дальнейших изменений в конфигурации рыночной модели. В охватываемом ближайших 2–3 года горизонте рассмотрения влияние изменений «качественной» стороны на «количественную» мы оцениваем как минимальное. Такой вывод продиктован тем фактом, что на сегодняшний день железнодорожный транспорт обладает избытком мощностей по перевозке, относительно всего идущего на него грузопотока, а характер отдельных текущих основных грузопотоков позволяет утверждать невозможность их переориентации (по крайней мере, в рамках рассматриваемой нами перспективы) на иные виды транспорта. Говоря об изменениях рыночной модели в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом, мы также с высокой долей вероятности можем утверждать, что они пойдут по пути укрупнения и консолидации рыночных игроков. При этом консолидация будет носить не только горизонтальный, но и вертикальный характер: скорее всего, управление значительным объемом парка грузовых вагонов будет сосредоточено в руках дочерней по отношению к ОАО «РЖД» компании – ОАО «ФГК». Такие планы уже неоднократно озвучивались в качестве предложений различными правительственными структурами. Однако пока их реализация сдержива-

лась резким неприятием со стороны независимых игроков рынка. Тем не менее, на сегодняшний день очевидно желание правительства пойти по мобилизационной схеме управления рынком. А значит вероятность ее осуществления – крайне высока. Переходя к прогнозируемым объемам перевозок и грузооборота, сразу отметим, что определяющим для них будет показатель динамики промышленного производства, рассчитанный на натуральном, а не стоимостном базисе.

Кроме этого, перспективы развития внешнеторговых железнодорожных перевозок в России возникают в формате взаимодействия в рамках международной организации региональной экономической интеграции – Евразийский экономический союз (ЕАЭС), участниками которого помимо России являются Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия. Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы и крупнейшей отраслью экономики стран-членов ЕАЭС. Общая протяженность железных дорог ЕАЭС составляет 105 тыс. км – второе место в мире. Они обеспечивают перевозки грузов во внутреннем, межгосударственном и транзитном сообщении, а также взаимную торговлю стран Евразийского экономического союза и их торговлю с третьими странами.

Стоит отметить, что международные железнодорожные перевозки грузов во всех государствах Евразийского экономического союза не являются сбалансированными по направлениям – объемы экспортных перевозок кратно превосходят объемы импортных перевозок. Что касается структуры перевозимых грузов, то в совокупном объеме экспортных перевозок преобладали следующие группы товаров: топливно-энергетические продукты, минеральное сырье, продукция химической промышленности. Существуют два прогнозных сценария развития рынка железнодорожных перевозок ЕАЭС: базовый (пессимистичный) и инновационный (оптимистичный). Базовый сценарий предполагает возобновление кризисных явлений в мировой экономике в период до 2017 года. Данный процесс будет сопровождаться глобальным снижением спроса и цен на сырье на мировых рынках, а также нестабильностью национальных валют стран-членов ЕАЭС. Что касается внутренних процессов, то значительное влияние окажут снижение объемов промышленного производства, уменьшение реальных располагаемых доходов населения, спад в секторе услуг, снижение инвестиций в транспорт, обострение конкуренции между видами транспорта как в сфере пассажирских, так и грузовых перевозок. В соответствии с приведенным сценарием отрицательная экономическая динамика в России, замедление темпов роста экономики других

стран ЕАЭС создадут значительные риски для рынка международных грузовых перевозок ЕАЭС. В свою очередь, инновационный сценарий в качестве внешних факторов рассматривает устойчивое восстановление мировой экономики, а также рост спроса на сырье и промышленную продукцию на мировых рынках. При этом отмечаются и позитивные внутренние предпосылки, такие как: увеличение объемов промышленного и сельскохозяйственного производства в странах-членах ЕАЭС; прирост инвестиций в транспорт; увеличение реальных доходов на душу населения и транспортной подвижности населения. Следствием инновационного сценария является тенденция к увеличению объемов взаимных железнодорожных перевозок. Ожидается, что фактические объемы пассажирских и грузовых перевозок в прогнозном периоде будут находиться в интервале, задаваемом базовым и инновационным сценариями. В прогнозе к 2020 году грузооборот железнодорожного транспорта в ЕАЭС может составить 2.7 трлн т-км, увеличившись на 9,4% по сравнению с 2013 годом [5].

При этом наиболее интенсивным ожидается прирост грузооборота железнодорожного транспорта в Казахстане. Формат Евразийского экономического союза дает возможность доступа к инфраструктуре и внутренним тарифам для перевозки грузов, что значительно позволяет уменьшить транспортные издержки. Уже сейчас исключены административные барьеры на границах между странами-участницами ЕАЭС. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок внешнеторговых грузов зависят от существующей транспортной политики, проводимой в рамках функционирования Евразийского экономического союза, в соответствии с положениями Договора, подписанного главами государств 29 мая 2014 года. Главными целями согласованной транспортной политики при этом являются: повышение открытости и доступности рынка транспортных услуг стран ЕАЭС, экономической эффективности и конкурентоспособности транспортных систем.

В области железнодорожного транспорта данная политика имеет курс на решение таких задач, как:

- 1) формирование общего рынка транспортных и логистических услуг;
- 2) создание единого транспортного пространства;
- 3) увеличение интегрированности, доступности и качества сквозных транспортно-логистических услуг;
- 4) согласованное развитие международных железнодорожных маршрутов и коридоров;
- 5) совершенствование нормативно-правовой базы стран – членов Евразийского экономического союза [5].

Список литературы

1. Кожевникова А.Н. Коммерческая деятельность на железнодорожном транспорте: Учебное пособие. Ч. 1. – М.: МИИТ, 2008.
2. Реутов Е.В. Формирование коммерческой инфраструктуры рынка в сфере грузовых железнодорожных перевозок: Дис. ... канд. экон. наук / Е.В. Реутов. – М., 2017. – С. 21–47.
3. Бюллетень социально-экономического кризиса в России. Динамика грузоперевозок в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>
4. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. №384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» // СПС «КонсультантПлюс».
5. Соколова Д.Д. Перспективы развития внешнеторговых железнодорожных перевозок России в Рамках ЕАЭС // Новые парадигмы общественного развития: экономические, социальные, философские, политические, правовые, общенаучные тенденции и закономерности. – 2016. – С. 48.

References

1. Kozhevnikova, A.N. Kommercheskaia deiatel'nost' na zheleznodorozhnom transporte: Uchebnoe posobie. Ch. 1. M.: MIIT, 2008.
2. Reutov, E.V. (2017). Formirovanie kommercheskoi infrastruktury rynka v sfere gruzovykh zheleznodorozhnykh perevozk: dis. kand. ekon. nauk, 21-47. M.
3. Biulleten' sotsial'no-ekonomicheskogo krizisa v Rossii. Dinamika gruzoperevozk v Rossii. Retrieved from <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>
4. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 18 maia 2001 g. 384 "O Programme strukturnoi reformy na zheleznodorozhnom transporte". SPS "Konsul'tantPlus".
5. Sokolova, D.D. (2016). Perspektivy razvitiia vneshnetorgovykh zheleznodorozhnykh perevozk Rossii v Ramkakh EAES. *Novye paradigmy obshchestvennogo razvitiia: ehkonomicheskie, social'nye, filosofskie, politicheskie, pravovye, obshchenauchnye tendentsii i zakonomernosti*, 48.

Анализ основных проблем развития института интеллектуальной собственности в России

УДК 33
DOI 10.21661/r-473121

Analysis of the main problems of intellectual property institute development in Russia

Аннотация

Хижкина Елена Владимировна – экономист-аналитик GS Group, магистрант ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Россия, Санкт-Петербург.

В данной статье разбирается, как в совокупности разные факторы влияют на формирование института интеллектуальной собственности, воздействуют на развитие инновационной деятельности экономики России. Рассчитывается влияние каждого фактора в отдельности на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике России. Делаются выводы и даются рекомендации по развитию инновационной деятельности экономики России с помощью развития выбранных факторов.

Ключевые слова:

интеллектуальная собственность, инновационная экономика, экономико-статистическая модель, патент, доля инновационной активности, доля инновационной продукции, нефинансовые активы, внутренние затраты на исследования и разработки.

Keywords:

intellectual property, innovative economy, economic and statistical model, patent, share of innovation activity, share of innovative products, non-financial assets, internal costs of research and development.

Annotation

In this article it is studied how various factors in combination influence the formation of intellectual property institution and influence the development of the innovative activity of the Russian economy. The effect of each factor on the share of innovation production in the total output in the Russian economy is calculated. Conclusions are drawn and recommendations are given on the development of the innovative activity of the Russian economy through the development of selected factors.

Khizhkina Elena Vladimirovna – economic forecaster at the GS Group, graduate student at the St. Petersburg State University of Economics, Russia, St. Petersburg.

В современном мире одной из сфер межгосударственной конкуренции является – сфера инноваций, прорывных изобретений и новейших технологий. В гонку за ноу-хау ввязались все развитые и большинство развивающихся стран, а основной целью промышленного шпионажа являются результаты интеллектуальной деятельности. Становится актуальным и все более обширным внедрение в организации политики коммерческой тайны и защиты инсайдерской информации [4].

Для более глубокого понимания как в совокупности разные факторы влияющие на формирования института интеллектуальной собственности, воздействуют на развитие инновационной деятельности в экономике России был проведен экономико-статистический анализ для проведения, которого был выбран результативный признак и пять признаков факторов.

Результативным признаком (Y) является доля инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике России, % – это один из более общих показателей активности инновационной деятельности.

Признаками факторами были выбраны:

- X1 – количество организаций, выполняющих исследования и разработки, шт.;
- X2 – внутренние затраты на исследования и разработки, приведенные к базисному (2005) году, млрд. рублей;
- X3 – инвестиции в нефинансовые активы в Российской Федерации за минусом инвестиций в основной капитал, приведенные к базисному году (2005), млрд.;
- X4 – число выпускников из аспирантуры, чел.;
- X5 – число действующих патентов, шт.
- a_1, \dots, a_5 – коэффициенты эластичности, показывающие на сколько процентов в среднем изменится доля

инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике России от своего значения при изменении каждого фактора на 1%.

– e_0 – свободный член модели.

Собранные факторы являются одними из главных факторов, влияющих на формирование инновационной экономики страны посредством развития интеллектуальной собственности. Каждый из рассматриваемых факторов способен повлиять на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике России, однако, возможно, из-за ряда причин, воздействие будет незначительным.

При подборе факторов для экономико-статистического анализа фактор X5 был определен как более значимый в сравнении с остальными. Так как развитие инновационной экономики было бы намного медленнее, без возможности патентования результатов интеллектуальной деятельности.

В рамках экономико-статистического анализа в числе факторов, влияющих на долю инновационной продукции в экономике России представлен показатель, который оказывают воздействие на формирование такого элемента интеллектуальной собственности, как нематериальные активы, в частности: структура инвестиций в нефинансовые активы в Российской Федерации за минусом инвестиций в основной капитал.

Немаловажными факторами являются факторы X1 (количество организаций, выполняющих исследования и разработки) и X2 (внутренние затраты на исследования и разработки). Доля инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике

России напрямую зависит от вышеуказанных факторов, поэтому они также были включены в экономико-статистическую модель.

Помимо этого, важное значение в производстве инновационной продукции имеет система высшего профессионального образования, так как в настоящее время в мире большими темпами идет обновление систем профессиональных знаний, с позиции построения системы интеллектуальной собственности общества, идет активизации на этой основе инновационной деятельности. Поэтому фактор X4 (число выпускников из аспирантуры) также включен в анализ.

Отсюда следует, что в качестве факторных признаков в экономико-статистический анализ включены показатели, которые характеризуют различные составляющие ИС. При всем этом, в идеале, каждый из выделенных факторов должен влиять положительно и эластично ($a_i > 1$). Подтвердить это можно, например, тем, что при увеличении числа действующих патентов на 1% должен обеспечивать подъем инновационной активности выше, чем на 1%. Опять же, в идеале, рост НМА в форме приобретения компьютерных программ, передовых лицензий и т. д. должен обеспечивать в среднем по экономике государства высокий прирост уровня инновационной активности. В таблице 1 были сгруппированы исходные данные для проведения экономико-статистического анализа.

Построение экономико-статистических моделей было проведено в программе MSExcel. Для более точного анализа, все данные были прологарифмированы. Проведя анализ по каждой модели, были построены уравнения и получены выводы.

Таблица 1
Исходные данные для построения экономико-статистической модели влияния различных факторов формирования ИС на долю инновационной продукции в экономике РФ [5]

Год	Доля инновац. продукции в общем произведен. продукции в экономике РФ, %	Кол-во организаций выполняющих исследования и разработки, шт.	Внутренние затраты на исследования и разработки, приведен. к базисному (2005) году, млрд руб.	Инвестиции в нефинансовые активы в РФ. за минусом инвестиций в основной капитал, приведенные к базисному году (2005), млрд руб.	Число выпускников из аспирантуры, чел.	Число действующих патентов, шт.
Обозначения	У	X1	X2	X3	X4	X5
2005	5	3566	230.8	52.5	33561	164099
2006	4.7	3622	260.4	44.7	35530	176045
2007	4.6	3957	309.5	53.6	35747	180721
2008	5	3666	327.1	67.8	33670	206610
2009	4.5	3536	334.8	52.8	34235	240835
2010	4.8	3492	340.1	56.6	33763	259698
2011	6.3	3682	376.1	84	33082	236729
2012	8	3566	415.6	102.6	35162	254891
2013	9.2	3605	429.9	74.7	34733	272641
2014	8.7	3604	4684.9	84.7	28273	292048
2015	8.4	3604	475.7	127.9	25826	305119
2016	8.5	4032	459.9	70.7	25992	314615

С помощью фактора X_1 была построена следующая модель:

$$Y = e^{-4,43} * X_1^{0,76} \quad (1)$$

Близкий к нулю коэффициент корреляции ($R = 0.11$) указывает на слабую связь между результативным признаком и признаком фактором. С помощью коэффициента эластичности было выявлено, что количество организаций, выполняющих исследования и разработки отрицательно влияет на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в России.

По фактору X_2 была построена нижеуказанная модель:

$$Y = e^{0,53} * X_2^{0,21} \quad (2)$$

Коэффициент корреляции ($R = 0.56$) указывает на умеренную связь между результативным признаком и признаком фактором. Коэффициент эластичности показал, что внутренние затраты на исследования и разработки неэластично влияют на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в России.

С помощью фактора X_3 была построена следующая модель:

$$Y = e^{-1,34} * X_3^{0,75} \quad (3)$$

Коэффициент корреляции ($R = 0.56$) указывает на умеренную связь между результативным признаком и признаком фактором. С помощью коэффициента эластичности было выявлено, что инвестиции в нефинансовые активы РФ отрицательно влияют на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в России.

По фактору X_4 была построена модель:

$$Y = e^{17,45} * X_4^{-1,5} \quad (4)$$

Коэффициент корреляции ($R = 0.61$) указывает на умеренную связь между результативным признаком и признаком фактором. Коэффициент эластичности показал эластичное влияние числа выпускников из аспирантуры на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в России.

С помощью фактора X_5 была построена следующая модель:

$$Y = e^{-10,94} * X_5^{1,03} \quad (5)$$

Коэффициент корреляции ($R = 0.77$) указывает на тесную связь между результативным признаком и признаком фактором. С помощью коэффициента эластичности было выявлено отрицательное влияние числа действующих патентов на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в России.

По построенным экономико-статистическим моделям видно, что только число выпускников из аспирантуры (X_4) эластично влияет на результативный признак. Коэффициенты малы, но при этом три из пяти факторов являются статически значимыми (X_3 , X_4 , x_5). Модель показывает, что факторы X_1 , X_2 , X_3 и X_5 не влияют на

У. Так как, возможно, методика не является совершенной, и спецификация модели повлияла на результат. К примеру, факторы, скорее всего, необходимо брать с лагом.

Организации, выполняющие исследования и разработки показали отрицательную эластичность по отношению к доли инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике РФ. Это может быть связано с небольшим количеством таких организаций в целом в российской экономике. Необходимо создавать условия стимулирующие увеличения числа инновационных предприятий, создавать надежную правовую базу, практиковать стимулирующую налоговую политику, например, создание налоговых каникул.

Несущей проблемой является отсутствие у малого и среднего бизнеса средств на исследования и разработки инновационной продукции. Что касается крупного бизнеса, то ему намного проще собрать денежные средства на финансирование инноваций. Для решения данной проблемы необходимо маленькие и средние исследовательские фирмы создавать вблизи крупных университетских центров, для возможности совместного использования лабораторной и информационной техники университетов.

К примеру, в США, вблизи Стэнфордского университета, сосредоточено более 3 тысяч средних и мелких электронных фирм с общим числом занятых 180–200 человек. Каждая из них ориентируется на разработку и освоение одного-двух видов новой продукции, но в целом обеспечивает около двадцати процентов мировых потребностей в компьютерных и электронных компонентах определенных видов. Такой взаимодействие малого бизнеса и университетов следует применить и в условиях российской экономики [1].

Оказание поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства в области инноваций и промышленного производства органами государственной власти и органами местного самоуправления может осуществляться в виде создания технопарков при университетах и особых экономических зон, а также кластеров. Опять же если брать опыт США, то отличным пример является «Силиконовая долина», там очень хорошо налажено взаимодействие университетов, бизнеса и государства, преимущество такого взаимодействия наглядно показывает концепция «тройной спирали».

Также существует проблема неосведомленности граждан о действии различных инновационных федеральных и региональных программ и фондов, помогающих развитию инновационных организаций. Малым и средним фирмам необходима помощь в патентовании их результатов интеллектуальной деятельности, так как данная процедура является дорогостоящей, а сам процесс подачи заявки на патент, особенно в иностранные патентные ведомства, весьма сложный, и без сторонней помощи не обойтись. Данную задачу частично на себя взял инновационный центр «Сколково» в рамках программы поддержки инновационных проектов. Хорошим примером поддержки инновационного малого и среднего предпринимательства выступает фонд Борт-

никова, который реализует программы инновационного развития, направленные на создание новых и развитие действующих высокотехнологических компаний, коммерциализацию результатов научно-технической деятельности. Также в рамках создания совместных проектов внутри кластера возможно создание новых инновационных проектов, а, следовательно, патентования [2].

Второй фактор, выбранный для экономико-статистического анализа – внутренние затраты на исследования и разработки – показал неэластичное влияние на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в России. РФ занимает лишь 10 место в рейтинге ведущих стран мира по данному показателю и уступает свою позицию в течении уже нескольких лет. Внутренние затраты на исследования и разработку в России в 2016 году составили 943,8 млрд рублей или 37,3 млрд долл. США (в расчете по паритету покупательной способности), что на 0,4% меньше, чем в 2015 году (в постоянных ценах). Доля внутренних затрат в ВВП составила 1,1% [4].

Россия продолжает сохранять те же позиции среди ведущих стран мира, как и в 1995 г. по уровню затрат на исследования и разработки. Это говорит об отставании России как минимум в течении двадцати лет по данному показателю. Такое отставание не может не отражаться на длительности перехода от сырьевой экономики страны к инновационной. РФ значительно отстает по показателю удельного веса затрат на науку в ВВП (1,1%) от ведущих стран мира, и находится только на тридцать пятом месте. Большое отставание от развитых стран говорит о недостаточном вливании денежных средств в исследования и разработки, отсюда и небольшое по сравнению с другими странами количество зарегистрированных патентов и произведенных инновационных продуктов в экономике России.

Третий выбранный фактор – инвестиции в нефинансовые активы в Российской Федерации за минусом инвестиций в основной капитал, также показал неэластичное отрицательное влияние на результативный признак. При этом важным условием эффективной инновационной деятельности является объем финансовых вложений в нефинансовые активы, об этом свидетельствует мировая практика. Недостаточный объем финансовых затрат на нефинансовые активы способствует отрицательному (негативному) влиянию на инновационный потенциал РФ, также способствует падению социального статуса ученого и престижность науки в целом и как следствие, что показала экономико-статистическая модель, отрицательное влияние на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике России.

Число выпускников из аспирантуры – фактор Х4 показал достаточно эластичное влияние на результативный признак. Интеллектуальная собственность – это результат человеческой мысли, а генераторами инновационной мысли в подавляющей своей массе выступают именно высококвалифицированные специалисты, в частности, выпускники аспирантуры. Академическая среда создает благоприятные условия для возможности

учащихся студентов аспирантуры подключиться к реальным научным исследованиям в качестве полноценных участников содержательной части инновационных проектов. Для лучшего процесса обучения и воспроизводства научных кадров хорошим инструментом является создание лабораторий. В лабораторных условиях учащийся не только получает наставнические консультации от преподавателей, но и является участником постоянных дискуссий людей со схожими целями и задачами в рамках инновационных проектов. Лабораторные условия позволяют применять на практике теоретические знания, что является хорошим опытом для выпускников аспирантуры выходящим в реальный сектор экономики и в дальнейшем участвующих в производстве инновационных продуктов. Также необходимо чтобы частный сектор как можно больше привлекал научных сотрудников и учащихся для помощи в разработке каких-либо инновационных решений, на основе университетских лабораторий, малые предприятия смогут снизить издержки по созданию инновационного продукта, а студенты смогут не только подзаработать, но и набраться практических знаний в части созданий ноу-хау.

На сегодняшний день, процесс патентования превратился в способ защиты интеллектуальной собственности не только на частном уровне, но и на государственном. Перед патентными ведомствами стоит непростая задача не только привлечь как можно больше граждан собственного региона, но и идет борьба за нерезидентов. Ведь от степени инновационного потенциала страны зависит не только положение государства на мировой арене, на данный момент времени, но и на то, сохранит или преумножит страна свой интеллектуальный потенциал в будущем [3].

К сожалению фактор Х5 – число действующих патентов показал отрицательное неэластичное влияние на долю инновационной продукции в общем объеме произведенной продукции в экономике России. Данное обстоятельство может свидетельствовать о территориальном разбросе регионов – производителей инновационной продукции и заявителей технологий. Это может быть следствием затяжной передачи исключительного права и предоставления права его использования (по договорам отчуждения и лицензионным договорам соответственно) организации в другой регион. Также, возможен территориальный разброс функционально дифференцированных организаций внутри общей сети предприятий. Для более точного анализа необходимо рассмотрение взаимодействия сферы инновационного производства и патентной деятельности в каждом из регионов в отдельности. Как выделялось раньше, экономико-статистический анализ может содержать себе временной лаг. Так патентование разработки осуществляется, в основном, до вывода продукции на рынок, что приводит к тому, что объем инновационных товаров, работ, услуг, ВВП и ВРП изменяется через некоторый временной промежуток после выдачи патента.

Уровень инновационного развития России в основном зависит от того, насколько эффективно задействуется накопленный и созданный в стране интеллектуаль-

ный потенциал. Создание устойчивого экономического роста и улучшение благосостояния и качества жизни населения государства невозможно представить без взаимодействия науки и знаний, высоких технологий, без активизации инновационной деятельности, основывающейся на фундамент знаний. Поэтому так важно, особенно в нашей стране, иметь надежную правовую основу по защите объектов интеллектуальной собственности, а также совершать постоянное стимулирование развития института интеллектуальной собственности.

Список литературы

1. Дятлов С.А. Институт интеллектуальной собственности как фактор инновационной реиндустриализации российской экономики / С.А. Дятлов, Е.М. Новоселова // Россия в новых социально-экономических и политических реалиях: проблемы и перспективы развития: Материалы IV Международной межвузовской научно-практической конференции / Под. ред. Т.Г. Тумаровой, Н.М. Фомичевой, И.И. Добросердовой; СПбГЭУ. – 2015. – С. 29–33.
2. Дятлов С.А. Сетевые эффекты и возрастающая отдача в информационно-инновационной экономике / С.А. Дятлов // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – Изд-во СПбГЭУ, 2014. – №2. – С. 7–12.
3. Селищева Т.А. Проблемы формирования модели инновационного экономического роста в России / Т.А. Селищева, А.С. Селищев // Вестник ИНЖЭКОНа, 2013. – №3 (62).
4. Селищева Т.А. Торможение российского экономического роста и стратегия его преодоления // Вестник НовГУ. – 2014. – №8.
5. Статистические данные // Госкомстат Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 15.07.2018).

References

1. Diatlov, S.A., & Novoselova, E.M. (2015). Institut intellektual'noi sobstvennosti kak faktor innovatsionnoi reindustrializatsii rossiiskoi ekonomiki. *Rossia v novykh sotsial'no-ekonomicheskikh i politicheskikh realiiakh: problemy i perspektivy razvitiia: Materialy IV Mezhdunarodnoi mezhvuzovskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii; SPbGEU*.
2. Diatlov, S.A. (2014). Setevye efekty i vozrastaiushchaia otdacha v informatsionno-innovatsionnoi ekonomike. *Izvestiia Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*, 2, 7–12. Izd-vo SPbGEU.
3. Selishcheva, T.A., & Selishchev, A.S. (2013). Problemy formirovaniia modeli innovatsionnogo ekonomicheskogo rosta v Rossii. *Vestnik. INZhEKONa*.
4. Selishcheva, T.A. (2014). Tormozhenie rossiiskogo ekonomicheskogo rosta i strategii ego preodoleniia. *Vestnik NovGU*, 8.
5. Statisticheskie dannye. *Goskomstat Rossiiskoi Federatsii*. Retrieved from <http://www.gks.ru/>

Повышение конкурентоспособности предприятия

УДК 33
DOI 10.21661/r-472487

Enterprise competitiveness growth

Аннотация

Якушков Дмитрий Юрьевич – студент ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет», Россия, Пермь.

Ключевые слова:

конкурентоспособность предприятия, рыночная экономика, пищевая промышленность, конкурентоспособность продукции.

В статье проанализированы определения конкурентоспособности предприятия. Выявлены факторы, составляющие ее. Для определения путей повышения конкурентоспособности предприятия проведен SWOT-анализ на примере продовольственного предприятия – лидера в пищевом рынке. Даны возможные направления эффективного развития предприятия.

Keywords:

enterprise competitiveness, food and beverage market, product competitiveness.

Annotation

The definitions of enterprise competitiveness are analyzed in the article. Factors defining it are revealed. For defining the ways of enterprise competitive growth SWOT-analysis was held in terms of the leader food and beverage company in Russia. All possible solutions for the effective enterprise are given.

Iakushkov Dmitrii Iurevich – student at the Perm State National Research University, Russia, Perm.

Современная экономика России полностью перешла на деятельность в рыночных условиях. Кроме того, предприятия России все в большей степени интегрируются в мировую экономику. Эти условия требуют повышения конкурентоспособности российских предприятий, повышения эффективности управленческой деятельности.

Конкуренция является значимым стимулирующим механизмом поддержания темпов роста как отдельных компаний, так и экономики страны в целом.

В самом общем смысле под конкурентоспособностью понимается способность опережать других, используя свои преимущества в достижении поставленных целей.

Рассмотрим определение организации и конкурентоспособности организации.

Организация в широком смысле – это форма объединения людей для их совместной деятельности в рамках определенной структуры; учреждение, призванное выполнять заданные функции, решать определенный круг задач; корпорация, партнерство или частное предприятие [1, с. 32].

Конкурентоспособность организации – Способность к достижению собственных целей в условиях противодействия конкурентов, а также удовлетворять потребности потребителей путем производства и предложения рынку товаров, превосходящих конкурентов, использовать производственные и управленческие ре-

сурсы для развития и расширения рынков сбыта, увеличения рыночной стоимости предприятия [2, с. 9].

Рассмотрим основные факторы, влияющие на уровень конкурентоспособности на предприятиях России, реализующие продовольственную продукцию.

К внешним факторам, влияющим на конкурентоспособность предприятий, относятся:

1. Государственные факторы, в частности экономические методы (амортизационная политика, налоговая политика, финансово-кредитная политика, инвестиционная политика, таможенная политика, целевые программы) и административно-правовые методы (сертификация, стандартизация, законодательная база).
2. Рыночные факторы (тип и емкость рынка, конкуренты, трудовые ресурсы, рынок труда, отраслевые особенности, уровень дохода).
3. Социально-политические факторы (общественные организации, политическая стабильность, уровень культуры, социальное положение) [3, с. 52].

Внутренними факторами, влияющих на конкурентоспособность предприятий являются:

- организационная структура компании (потенциал маркетинговых служб, производственно-технологический потенциал, материально-техническое обеспечение, финансово-экономический потенциал);
- инновационный потенциал (патентно-правовая работа, кадровый потенциал, НИОКР, контроль и анализ инноваций, система стандартов и сертификатов);

– качество эксплуатации, обслуживания (упаковка, хранение, транспортировка продукции, возможность утилизации, монтажные работы, послепродажное обслуживание, сервисное и гарантийное обслуживание) [4, с. 1].

Для обеспечения конкурентоспособности предприятие сталкивается с решением многих проблем:

– конкурентоспособность производства и технологии выступает как степень адекватности производственно-технической структуры требованиям маркетинговой стратегии, возможность эффективно на принципах ресурсосбережения выпускать качественную и экономичную продукцию;

– конкурентоспособность персонала предпринимательской структуры представляет собой степень осознания работниками маркетинговой стратегии и ее целей;

– конкурентоспособность нормативно-регламентной базы выступает как совокупность нормативных актов, методической, проектно-конструкторской и технологической документации, внешних и внутренних качеств продукции;

– конкурентоспособность информационных ресурсов выражается в их конкретности, практической применимости, доверенности, системности [5, с. 1].

Достижение целей конкурентной политики предполагает решение следующих задач:

– общее улучшение конкурентной среды за счет сокращения необоснованных внутренних и внешнеторговых барьеров, создания механизмов предотвращения избыточного регулирования, развития транспортной, информационной, финансовой, энергетической инфраструктуры и обеспечения ее доступности для участников рынка;

– повышение эффективности защиты конкуренции от антиконкурентных действий органов власти и хозяйствующих субъектов посредством совершенствования антимонопольного регулирования;

– реализация мер развития конкуренции в отдельных отраслях согласно приложению путем ликвидации необоснованных внутренних и внешнеторговых барьеров, использования инструментов налогового и неналогового стимулирования и поддержки.

Для выявления конкурентных преимуществ и нахождения точек роста, проведем SWOT-анализ производителя продуктов питания в России. SWOT анализ – анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз. Компания является лидером на рынке продовольственной продукции. Ситуация в компании является стабильной, однако рост показателей не опережает процент инфляции в России. Рост в 2017 году составил 1,8%, когда инфляция составила 2,5%. Исследовав данные можно сказать, что компания находится в стагнации и есть риск банкротства при продолжении данной ситуации. Компания производит следующие виды продукции:

- кофейная продукция;
- молочная продукция и мороженное;
- полуфабрикатная продукция и специи;
- кондитерская продукция;

– питание для животных.

Основным драйвером роста для компании была кофейная продукция и товары для животных, однако сферы молочной продукции, мороженого, полуфабрикатной продукции и кондитерской продукции не показали роста в 2017 году.

Сильными сторонами компании являются:

1. Возможность компании в разработке продукции и развитии.
2. Высокое качество продукции.
3. Бренд.
4. Опыт работы.
5. Стандарты качества.
6. Ассортимент продукции.
7. Постоянные покупатели.

Слабыми сторонами компании являются:

1. Низкая заинтересованность сотрудников компании в развитии.
2. Высокие затраты на запуск новых брендов.
3. Высокие затраты на рекламу для стимулирования продаж продукции.
4. Значительная часть продаж зависит от нескольких хорошо известных брендов. Компания уязвима от любых внезапных изменений в поведении потребителей.
5. Продажи продуктов питания в крупных городах концентрируются в руках продуктовых сетей. Продуктовые сети способны повлиять на снижение цены на продукцию компании.

Возможности компании:

1. Рост продаж в онлайн ритейле может открыть новые каналы распределения такие как Яндекс Маркет.
2. Российская экономика стабилизировалась и начался небольшой рост ВВП (1,5%), что повышает покупательскую способность населения.
3. Повышенный интерес населения к здоровому питанию может повысить спрос на некоторые продукты Nestle.
4. Использование новых платформ для продвижения брендов компании.

Угрозы:

1. Ритейлеры продвигают свои продукты питания, так как для них это выгодно. Данные продукты продаются дешевле и находятся на «золотых» полках.
2. Давление ритейлеров на снижение цен продукции компании.
3. Новые каналы реализации могут показать невысокий результат относительно традиционного способа реализации.
4. Законодательный запрет на реализацию продуктов компании из-за нарушения законодательства или выявленных нарушений.
5. Потребители откажутся от потребления продуктов международной компании в пользу местных натуральных продуктов.

Проанализировав внутреннюю среду компании, можно сделать вывод, что предприятие обладает ресурсами для создания новых продуктов, однако для создания нового продукта компания расходует зна-

чительную часть средств и инвестирование в новые продукты может не окупиться. Следует отметить, что компания крайне зависима от известных брендов. Если результаты «дойных коров» соответствуют плановым показателям, то компания показывает значительный рост за год. При отсутствии хороших результатов, компания находится в состоянии нулевого роста или получает убыток. Для увеличения продукции – «дойных коров», необходимо создание большего числа инновационных продуктов, которые повлияют на рост числа брендов и продукции.

Несмотря на угрозы, продовольственная компания имеет хороший потенциал для развития за счет сильных качеств компании и возможностей. Компания может привлечь новых потребителей в digital-сегменте продвигая свои известные бренды. Сотрудничая с крупнейшими онлайн ритейлерами, можно реализовать эксклюзивные товары недоступные в обычных магазинах. Стоит отметить, что население активнее интересуется здоровым питанием и, предложив населению стоящий продукт, можно завоевать большую долю рынка здорового питания. Угрозу давления ритейлеров на снижение цены продуктов компании можно частично снизить за счет сотрудничества с онлайн магазинами и грамотного проведения переговоров с ритейлерами. Компания, имея большие возможности в разработке продукции, может начать разрабатывать

экспериментальную линейку натуральной продукции, которая будет удовлетворять потребности потребителей.

Исходя из анализа внешней и внутренней среды, можно сделать вывод, что предприятие имеет перспективы повышения конкурентоспособности. Подтверждением этому может служить преодоление кризисных явлений экономики России и роста экономики в целом за 2017 год.

Для повышения конкурентоспособности предприятия с учетом особенностей современного рынка необходимо:

- внедрение лаборатории по разработке ассортимента продукции;
- внедрение новых производственных линий для увеличения ассортимента продукции;
- контроль качества продукции;
- расширение деятельности на рынке СНГ и ближнего зарубежья.

Таким образом, повышение конкурентоспособности предприятия достигается путем ориентации предприятия на потребителя, внедрения инновационной политики, внедрения эффективных способов сокращения затрат и ряда других факторов. Своевременное регулирование, повышение конкурентоспособности предприятия является залогом его успешного функционирования, финансовой устойчивости в будущем.

Список литературы

1. Рубин Ю.Б. Теория и практика предпринимательской конкуренции. – М.: Маркет ДС, 2016. – 608 с.
2. Воронов Д.С. Конкурентоспособность предприятия: оценка, анализ, пути повышения. – Екатеринбург: Изд-во УГТУ-УПИ, 2015. – 96 с.
3. Чайникова Л.Н. Конкурентоспособность предприятия: Учеб. пособие / Л.Н. Чайникова, В.Н. Чайников. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2016. – 192 с.
4. Конкурентоспособность предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vds1234.ru/?22.html> (дата обращения: 10.06.2018).
5. Конкурентоспособность предприятия. Центр креативных технологий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.inventech.ru/lib/predpr/predpr0041/> (дата обращения: 10.06.2018).

References

1. Rubin, Yu.B. (2016). *Teoriia i praktika predprinimatel'skoi konkurentsii*, 608. M.: Market DS.
2. Voronov, D.S. (2015). *Konkurentosposobnost' predpriiatiia*, 96. Ekaterinburg: Izd-vo UGTU-UPI.
3. Chainikova, L.N., & Chainikov, V.N. (2016). *Konkurentosposobnost' predpriiatiia: Ucheb. posobie*, 192. Tambov: Izd-vo Tamb. gos. tekhn. un-ta.
4. Konkurentosposobnost' predpriiatiia. Retrieved from <http://vds1234.ru/?22.html>
5. Konkurentosposobnost' predpriiatiia. Tsentr kreativnykh tekhnologii. Retrieved from <http://www.inventech.ru/lib/predpr/predpr0041/>

Рецензия
на статью «Некоторые вопросы организации рынка контейнерных перевозок
железнодорожным и водным транспортом»
Рашояна Ш.А., Чабаяева Д.Е.

Рецензент
Ради́на Оксана Ивановна
д-р экон. наук, профессор, профессор Института сферы обслуживания и предпринимательства
(филиала) ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», г. Шахты

Важнейшей задачей государства в сфере функционирования и развития транспортной системы является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество. Это обуславливает актуальность вопросов, связанных с организацией транспортной инфраструктуры и, в частности, контейнерных перевозок. В авторской статье представлены научные суждения по организации рынка контейнерных перевозок железнодорожным и водным транспортом.

В своем исследовании авторы представили ретроспективный анализ контейнерных перевозок Индии, Китая, США и России, указав особенности развития рынка транспортных услуг. Анализ российского рынка железнодорожных перевозок позволил выявить несколько причин, объясняющих наблюдаемую в настоящее время невысокую долю контейнерных перевозок по железной дороге в нашей стране. Однако недавнее внедрение в практику взимание платы за перевозку грузов большегрузными автомобилями способствует тому, что в обозримом будущем конкурентные преимущества данного вида транспорта для перевозок будут минимизированы. Авторы считают, что это дает основания полагать, что на фоне изменений возрастет и доля контейнерных перевозок железнодорожным транспортом.

Авторы пришли к выводу, что предположение о том, что за счет избыточного предложения перевозочных

мощностей, которое будет сохраняться и оставаться фундаментальной проблемой мирового контейнерного рынка по меньшей мере до 2019 года, будет проследиваться негативная динамика ставок морского фрахта.

Анализ содержания рукописи показал, что название статьи отражает суть представленного материала.

Научная новизна данной работы определена авторскими выводами о перспективах развития контейнерных перевозок не только в России, но и на мировых рынках.

Практическая значимость данной рукописи обоснована авторскими выводами о возможном использовании рассмотренных подходов совершенствования рынка контейнерных услуг.

В качестве замечания отмечу некорректное представление в списке литературы используемых источников п. 1, 2. Необходимо уточнить, какой материал был заимствован.

Рецензируемая работа имеет определенную научную и практическую значимость, отличается последовательностью и логической грамотностью изложения материала, глубиной проведенного научного анализа и может быть рекомендована к изданию.

Рецензент:
доктор экономических наук,
профессор, профессор кафедры
«Управление
и предпринимательство»
Института сферы обслуживания
и предпринимательства (филиала)
ФГБОУ ВО «Донской
государственный технический
университет» в г. Шахты

Ради́на Оксана Ивановна



Рецензия
на статью «Российский рынок международных
железнодорожных перевозок: состояние и перспективы»
Рашояна Ш.А., Чабаяева Д.Е.

Рецензент
Радина Оксана Ивановна
д-р экон. наук, профессор, профессор Института сферы обслуживания и предпринимательства
(филиала) ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», г. Шахты

Актуальность статьи обусловлена необходимостью проанализировать состояние российского рынка железнодорожных перевозок. В условиях экономического роста ключевыми требованиями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся снижение собственных затрат, повышение мотивации работников отрасли, способность удовлетворять возрастающие требования пользователей к качеству услуг и гибко реагировать на изменения спроса.

В работе авторы анализируют экономические показатели развития железнодорожной системы не только России, но и ведущих стран мира.

В представленной статье авторы оценили главные преимущества и ряд особенностей железнодорожного транспорта перед другими видами. Значимым в исследовании является выявление недостатков при формировании рынка железнодорожного транспорта.

Рассматривая ближайшие перспективы рынка перевозок грузов железнодорожным транспортом, авторы условно разделяют их на характеризующие «качественную» и «количественную» стороны будущих изменений. Под «количественной» стороной ими понимается прогнозируемый объем выполненной работы в виде количества перевезенного груза и выполненного грузооборота, а под «качественной» – направленность дальнейших изменений в конфигурации рыночной модели.

На основе выполненного анализа деятельности рыночных игроков перевозок железнодорожных грузов авторы статьи считают, что эффективнее пойти по пути укрупнения и консолидации. При этом консолидация будет носить не только горизонтальный, но и вертикальный характер: скорее всего, управление значительным объемом парка грузовых вагонов, что будет сосредоточено в руках дочерней по отношению к ОАО «РЖД» компании – ОАО «ФГК». Такие планы уже не-

однократно озвучивались в качестве предложений различными правительственными структурами. Однако пока их реализация сдерживалась резким неприятием со стороны независимых игроков рынка.

Анализ содержания рукописи показал, что название статьи отражает суть представленного материала.

Научная новизна данной работы заключается в сформулированных авторами задач в области железнодорожного транспорта, в том числе формирование общего рынка транспортных и логистических услуг; создание единого транспортного пространства; увеличение интегрированности, доступности и качества сквозных транспортно-логистических услуг.

Практическая значимость данной рукописи обоснована авторскими рекомендациями.

В качестве замечания отмечу, что авторам следовало бы обратиться к измененной редакции Постановления Правительства РФ от 18 мая 2001 г. №384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (Литература п. 4) от 22.07.2009 №600. Данное замечание не снижает значимости авторского исследования.

Рецензируемая работа имеет определенную научную и практическую значимость, отличается последовательностью и логической грамотностью изложения материала, глубиной проведенного научного анализа и может быть рекомендована к изданию.

Рецензент:
доктор экономических наук,
профессор, профессор кафедры
«Управление
и предпринимательство»
Института сферы обслуживания
и предпринимательства (филиала)
ФГБОУ ВО «Донской
государственный технический
университет» в г. Шахты

Радина Оксана Ивановна



Рецензия
на статью «Анализ основных проблем развития института
интеллектуальной собственности в России»
Хижкиной Е.В.

Рецензент
Радина Оксана Ивановна
д-р экон. наук, профессор, профессор Института сферы обслуживания и предпринимательства
(филиала) ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», г. Шахты

В своей статье автор поднимает интересную и актуальную тему формирования института интеллектуальной собственности в России.

Автор акцентирует внимание на анализе влияния каждого фактора, влияющего на формирование института интеллектуальной собственности в экономике России. В работе представлены результаты экономико-статистического анализа, отражающие динамику воздействия различных факторов на развитие инновационной деятельности.

В статье делается вывод о том, что оказание поддержки субъектам малого и среднего предпринимательства в области инноваций и промышленного производства органами государственной власти и органами местного самоуправления может осуществляться в виде создания технопарков при университетах и особых экономических зон, а также кластеров.

Анализ содержания рукописи показал, что название статьи отражает суть представленного материала.

Научная новизна данной работы подтверждается авторскими выводами о необходимости эффективно действовать накопленный и созданный в стране интел-

лектуальный потенциал для создания устойчивого экономического роста и улучшения, а также расширения интеллектуальной собственности государства.

Практическая значимость данной рукописи обоснована авторскими рекомендациями по использованию в расчетах факторов формирования информационной системы, влияющих на долю инновационной продукции в экономике РФ.

Рецензируемая работа имеет определенную научную и практическую значимость, отличается последовательностью и логической грамотностью изложения материала, глубиной проведенного научного анализа и может быть рекомендована к изданию.

Рецензент:
доктор экономических наук,
профессор, профессор кафедры
«Управление
и предпринимательство»
Института сферы обслуживания
и предпринимательства (филиала)
ФГБОУ ВО «Донской
государственный технический
университет» в г. Шахты

Радина Оксана Ивановна



Рецензия
на статью «Повышение конкурентоспособности предприятия»
Якушкова Д.Ю.

Рецензент
Радина Оксана Ивановна
д-р экон. наук, профессор, профессор Института сферы обслуживания и предпринимательства
(филиала) ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», г. Шахты

Проблемы повышения конкурентоспособности организации в рыночной экономике всегда являются актуальными. В статье автором проанализированы определения понятия «конкурентоспособность организации». В представленных результатах научного исследования отражены основные факторы, влияющие на уровень конкурентоспособности на предприятиях России, реализующие продовольственную продукцию.

Авторское исследование ситуационного анализа определило группы внешних и внутренних факторов, влияющих на конкурентоспособность предприятий на пищевом рынке.

Автором выявлены существующие проблемы повышения конкурентоспособности предприятий пищевых производств. Исходя из анализа внешней и внутренней среды, автор делает вывод, что предприятия имеют перспективы повышения конкурентоспособности, а для этого необходимы ориентация предприятия на потребителя, внедрение инноваций, использование эффективных способов сокращения затрат и ряда других факторов.

Анализ содержания рукописи показал, что название статьи отражает суть представленного материала.

Научная новизна данной работы раскрыта в предлагаемых автором рекомендациях по повышению конкурентоспособности предприятия, что является залогом его успешного функционирования и финансовой устойчивости.

Практическая значимость данной рукописи обоснована авторскими выводами по дальнейшему развитию рынка пищевых производств.

Рецензируемая работа имеет определенную научную и практическую значимость, отличается последовательностью и логической грамотностью изложения материала, глубиной проведенного научного анализа и может быть рекомендована к изданию.

Рецензент:
доктор экономических наук,
профессор, профессор кафедры
«Управление
и предпринимательство»
Института сферы обслуживания
и предпринимательства (филиала)
ФГБОУ ВО «Донской
государственный технический
университет» в г. Шахты



Радина Оксана Ивановна

ПОДПИСЬ *О.И. Радина*
ЗАВЕРИМ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «ЦНС «ИНТЕРАКТИВ»
ЯКОВЛЕВА Т.В.



Международный научный журнал «Наука в цифрах» является ежеквартальным изданием, в котором публикуются статьи, отличающиеся высокой степенью научной новизны, теоретической и практической значимостью. В статье должны быть изложены основные научные результаты исследования.

На основании лицензионного договора с Научной электронной библиотекой №800-12/2015 от 09.12.2015 полнотекстовые выпуски журнала доступны на сайте www.elibrary.ru

Редакция принимает к публикации в научном журнале «Наука в цифрах» материалы на русском и английском языках. В случае положительных результатов научные статьи включаются в очередной номер журнала в порядке их поступления.

Поступившие в Редакцию материалы регистрируются с присвоением идентификационного номера и отправляются на рецензирование членам редакционной коллегии.

Автор предоставляет Редакции (издателю) журнала право на публикацию статьи в международном научном журнале «Наука в цифрах», а также на включение полнотекстовых вариантов статьи на сайт www.elibrary.ru и другие реферативные и библиографические базы.

Право использования научного материала в целом в соответствии с п. 7 ст. 1260 ГК РФ принадлежит Издателю журнала и действует бессрочно на территории Российской Федерации и за ее пределами.

Объем прав Редакции (издателя) на использование международного журнала в целом соответствует объему принадлежащего автору исключительного права, предусмотренного ст. 1270 ГК РФ. Автор гарантирует, что он обладает исключительными авторскими правами на статью и что научный материал никому ранее по договору не передавался для воспроизведения и иного использования.

Статья должна содержать все предусмотренные действующим законодательством об авторском праве ссылки на цитируемых авторов и/или издания (материалы), что Автор (Соавторами) получены все необходимые разрешения на используемые в статье результаты, факты и иные заимствованные материалы, правообладателем которых Автор (Соавторы) не является (ются).

Статья не должна содержать материалы, не подлежащие опубликованию в открытой печати в соответствии с действующими законодательными актами РФ.

Все сведения, предоставленные Автором, должны быть достоверными. Автор отвечает за достоверность и полноту передаваемых им Издателю сведений.

Автор включенной в международный журнал статьи сохраняет исключительное право на нее независимо от права Редакции на использование журнала в целом. Направление автором статьи в журнал означает его согласие на использование статьи Издателем на условиях договора оферты (полный текст доступен на сайте Издательства) и свидетельствует, что он осведомлен об условиях ее использования.

International academic journal «Science in figures» is a quarterly publication, which publishes articles, characterized by high degree of scientific novelty, theoretical and practical significance. The article should describe basic scientific research results.

On the basis of a license agreement with the Scientific Electronic Library №800-12/2015 of 09/12/2015 full text issues of the journal are available on the website www.elibrary.ru

The Editorial Board accepts the articles for publication in the scientific journal «Science in figures» in Russian and English languages. In case of positive result the scientific articles are included in the next issue of the journal in the order of their receipt.

Received materials are registered with the assignment of the identification number and are sent for review to members of the editorial board.

Author gives the editorial board (the publisher) the right to publish his article in the international scientific journal «Science in figures», as well as to include the full-text version of the article on the website www.elibrary.ru and other abstract and bibliographic databases.

The right to use the scientific material as a whole, in accordance with paragraph 7 of the article 1260 of the Civil Code of the Russian Federation belongs to the publisher and is valid indefinitely on the territory of the Russian Federation and abroad.

The scope of rights of the editor (the publisher) to use the international journal in general corresponds to the volume belonging to the author's exclusive right under the art. 1270 of the Civil Code of the Russian Federation. The author guarantees that he has an exclusive copyright to the article, and that scientific material was not transferred to anyone under the contract for reproduction or otherwise application.

The article should contain all the links stipulated by relevant copyright legislation to cited authors and/or publications (materials) that the author (co-authors) have obtained all the necessary permissions for the results used in the paper, as well as the facts and other borrowed materials, the copyright of which doesn't belong to the author.

The article should not contain materials that can not be published in the press in accordance with the applicable legal acts of the Russian Federation.

All the information provided by the author, should be reliable. The author is responsible for the accuracy and completeness of the information transmitted to the Publisher.

The author of the article included in the international journal retains the exclusive right on it, regardless of the editorial board's right to use the journal in a whole. Sending an article in journal means the author's consent to permit the publisher to use the article on the offer contract conditions (the full text is available on the website of the publisher), and guarantees that he is aware of the conditions of its use.

Science in figures

International academic journal

Issue 3 (8) | 2018

Articles received by the editorial board are reviewed
Editorial board's point of view may differ from the views of the authors of articles
When copying a link to the "Science in figures" journal is obligatory
The authors are responsible for the accuracy of the information contained in the articles
The journal is included in the SEL base eLibrary.ru (license agreement № 800-12/2015 from 09.12.2015)

Founder and publisher of the journal:

LLC "Center of Scientific Cooperation "Interactive plus"

Address editorial board and the publisher:

428005, Russia, Chuvash Republic, Cheboksary,
Grazhdanskaya St, 75

Contacts of the editorial board:

8 (800) 775-09-02, info@interactive-plus.ru
www.interactive-plus.ru

The certificate of mass media registration:

ПИ № ФС 77-67056,
given Roskomnadzor 15.09.2016.

Signed in the print in 06/09/2018.

Date of issue appearance 07/09/2018.

Format 60 84 × 1/8. Conditional printed pages 2,79. Order K-381.

Digital seal. Coated paper. Circulation 500 copies.

The publication is suitable for children over 16 years old.

Free price.

Issued in print studio «Maximum»

428005, Cheboksary, Grazhdanskaya St., 75

+7 (8352) 655-047, info@maksimum21.ru

www.maksimum21.ru

© Center of Scientific Cooperation "Interactive plus", 2018

Наука в цифрах

Международный научный журнал

Выпуск 3 (8) | 2018

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются
Точка зрения редакции может не совпадать с мнением авторов статей
При перепечатке ссылка на журнал «Наука в цифрах» обязательна
За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы
Журнал включен в базу НЭБ eLibrary.ru (лицензионный договор № 800-12/2015 от 09.12.2015)

Учредитель и издатель журнала:

ООО «Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс»

Адрес редакции и издателя:

428005, Россия, Чувашская Республика, г. Чебоксары,
ул. Гражданская, д. 75

Контакты редакции:

8 (800) 775-09-02, info@interactive-plus.ru
www.interactive-plus.ru

Свидетельство о регистрации СМИ:

ПИ № ФС 77-67056,
выдано Роскомнадзором 15.09.2016.

Подписано в печать 06.09.2018.

Дата выхода издания в свет: 07.09.2018.

Формат 60×84 1/8. Усл. печ. л. 2,79. Заказ К-381.

Печать цифровая. Бумага мелованная. Тираж 500 экз.

Предназначено для детей старше 16 лет.

Свободная цена.

Отпечатано в типографии

Студия печати «Максимум»

428005, Чебоксары, Гражданская, д. 75

+7 (8352) 655-047, info@maksimum21.ru

www.maksimum21.ru

© Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс», 2018