

*colloquium-journal*

*ISSN 2520-6990*

*Międzynarodowe czasopismo naukowe*



**Art  
Economic sciences  
Public administration  
№35(122) 2021  
Część 2**



**colloquium-journal**

ISSN 2520-6990

ISSN 2520-2480

Colloquium-journal №35 (122), 2021

Część 2

(Warszawa, Polska)

Redaktor naczelny - **Paweł Nowak**  
**Ewa Kowalczyk**

Rada naukowa

- **Dorota Dobija** - profesor i rachunkowości i zarządzania na uniwersytecie Koźmińskiego
- **Jemielniak Dariusz** - profesor dyrektor centrum naukowo-badawczego w zakresie organizacji i miejsc pracy, kierownik katedry zarządzania Międzynarodowego w Ku.
- **Mateusz Jabłoński** - politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki.
- **Henryka Danuta Stryczewska** – profesor, dziekan wydziału elektrotechniki i informatyki Politechniki Lubelskiej.
- **Bulakh Iryna Valerievna** - profesor nadzwyczajny w katedrze projektowania środowiska architektonicznego, Kijowski narodowy Uniwersytet budownictwa i architektury.
- **Leontiev Rudolf Georgievich** - doktor nauk ekonomicznych, profesor wyższej komisji atestacyjnej, główny naukowiec federalnego centrum badawczego chabarowska, dalekowschodni oddział rosyjskiej akademii nauk
- **Serebrennikova Anna Valerievna** - doktor prawa, profesor wydziału prawa karnego i kryminologii uniwersytetu Moskiewskiego M.V. Lomonosova, Rosja
- **Skopa Vitaliy Aleksandrovich** - doktor nauk historycznych, kierownik katedry filozofii i kulturoznawstwa
- **Pogrebnaya Yana Vsevolodovna** - doktor filologii, profesor nadzwyczajny, stawropolski państwowy Instytut pedagogiczny
- **Fanil Timeryanowicz Kuzbekov** - kandydat nauk historycznych, doktor nauk filologicznych. profesor, wydział Dziennikarstwa, Bashgosuniversitet
- **Aliyev Zakir Hussein oglu** - doctor of agricultural sciences, associate professor, professor of RAE academician RAPVHN and MAEP
- **Kanivets Alexander Vasilievich** - kandydat nauk technicznych, docent wydziału dyscypliny inżynierii ogólnej wydziału inżynierii i technologii państwowej akademii rolniczej w Połtawie
- **Yavorska-Vitkovska Monika** - doktor edukacji, szkoła Kuyavsky-Pomorsk w bidgoszczu, dziekan nauk o filozofii i biologii; doktor edukacji, profesor
- **Chernyak Lev Pavlovich** - doktor nauk technicznych, profesor, katedra technologii chemicznej materiałów kompozytowych narodowy uniwersytet techniczny ukraiны „Politechnika w Kijowie”
- **Vorona-Slivinskaya Lyubov Grigoryevna** - doktor nauk ekonomicznych, profesor, St. Petersburg University of Management Technologia i ekonomia
- **Voskresenskaya Elena Vladimirovna** doktor prawa, kierownik Katedry Prawa Cywilnego i Ochrony Własności Intelektualnej w dziedzinie techniki, Politechnika im. Piotra Wielkiego w Sankt Petersburgu
- **Tengiz Magradze** - doktor filozofii w dziedzinie energetyki i elektrotechniki, Georgian Technical University, Tbilisi, Gruzja
- **Usta-Azizova Dilnoza Ahrarovna** - kandydat nauk pedagogicznych, profesor nadzwyczajny, Tashkent Pediatric Medical Institute, Uzbekistan
- **Oktay Salamov** - doktor filozofii w dziedzinie fizyki, honorowy doktor-profesor Międzynarodowej Akademii Ekoenergii, docent Wydziału Ekologii Azerbejdżańskiego Uniwersytetu Architektury i Budownictwa
- **Karakulov Fedor Andreevich** – researcher of the Department of Hydraulic Engineering and Hydraulics, federal state budgetary scientific institution "all-Russian research Institute of hydraulic Engineering and Melioration named after A. N. Kostyakov", Russia.

    SlideShare



INDEX COPERNICUS  
INTERNATIONAL

НАУЧНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ  
БИБЛИОТЕКА  
LIBRARY.RU

«Colloquium-journal»

Wydawca «Interdruk» Poland, Warszawa

Annopol 4, 03-236

E-mail: [info@colloquium-journal.org](mailto:info@colloquium-journal.org)

<http://www.colloquium-journal.org/>

# CONTENTS

## PUBLIC ADMINISTRATION

<b>Тилинина А.Ю.</b> ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА НА ПРИМЕРЕ КОМИТЕТА ПО КОНТРОЛЮ ЗА ИМУЩЕСТВОМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА .....	4
<b>Tilinina A. Yu.</b> WAYS TO IMPROVE THE ORGANIZATION OF OFFICE WORK ON THE EXAMPLE OF THE PROPERTY CONTROL COMMITTEE OF ST. PETERSBURG.....	4

## ART

<b>Гусейнов Эльнур Эйюб оглы</b> ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТВОРЧЕСТВА ЭЙЮБА ГУСЕЙНОВА .....	9
<b>Huseynov Elnur Eyyub oglu</b> ARTISTIC FEATURES OF CREATIVITY EYYUB HUSEYNOV .....	9

## ECONOMIC SCIENCES

<b>Ількіє Л.А., Ільїна А.А.</b> ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ВОДНО-БОЛОТНИХ УГІДЬ ДЖАРИЛГАЦЬКОЇ ЗАТОКИ.....	12
<b>Ilkiv L.A., Il'ina A.A.</b> ECOLOGICAL AND ECONOMIC ASPECTS OF THE USE OF WETLANDS OF JARILHAT BAY .....	12
<b>Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А.</b> ЧАСТЬ 1. ОЦЕНКА ОБЩЕСТВЕННОЙ РАЦИОНАЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВЫХ ИЛСГП .....	14
<b>Leontiev R.G., Arhipova Y.A.</b> PART 1. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY STATE LEGAL ILSGP .....	14
<b>Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А.</b> ЧАСТЬ 2. ОЦЕНКА ОБЩЕСТВЕННОЙ РАЦИОНАЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВЫХ ИЛСГП .....	19
<b>Leontiev R.G., Arhipova Y.A.</b> PART 2. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY STATE LEGAL ILSGP.....	19
<b>Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А.</b> ЧАСТЬ 1. ОЦЕНКА РАЦИОНАЛЬНОСТИ ИЛСГП ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТНО-ГРУЗОВОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ.....	26
<b>Leontiev R.G., Arhipova Y.A.</b> PART 1. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY ILSGP OF THE TRANSPORT AND CARGO AVAILABILITY .....	26
<b>Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А.</b> ЧАСТЬ 2. ОЦЕНКА РАЦИОНАЛЬНОСТИ ИЛСГП ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТНО-ГРУЗОВОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ.....	33
<b>Leontiev R.G., Arhipova Y.A.</b> PART 2. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY ILSGP OF THE TRANSPORT AND CARGO AVAILABILITY .....	33
<b>Антошкиев А.Х.-Б., научный руководитель: Погорова З.М.</b> ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ КАК ВАЖНЕЙШАЯ ФУНКЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЯ .....	40
<b>Antoshkiev A.Kh.-B., scientific adviser: Pogorova Z. M.</b> DECISION MAKING AS A KEY FUNCTION OF A LEADER.....	40
<b>Мірзоєва Т.В., Мірзоєв Т.Д.</b> БІЗНЕС АРГУМЕНТИ НА КОРИСТЬ ОРГАНІЧНОГО ВІРОБНИЦТВА ЛІКАРСЬКИХ РОСЛИН .....	41
<b>Mirzoieva T.V., Mirzoiev T.D.</b> BUSINESS ARGUMENTS IN FAVOR OF ORGANIC PRODUCTION OF MEDICINAL PLANTS.....	41
<b>Самсонова Ю.И.</b> ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ДЕЛОВУЮ АКТИВНОСТЬ КОМПАНИИ .....	44
<b>Samsonova Y.I.</b> FACTORS AFFECTING THE BUSINESS ACTIVITY OF THE COMPANY .....	44

<b>Градович Ю.А., Седунова М.В.</b>	
ОПЫТ ЕС В ОРГАНИЗАЦИИ ОБРАЩЕНИЯ С ОТХОДАМИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ .....	46
<b>Gradovich Y.A., Sedunova M.V.</b>	
EU EXPERIENCE IN WASTE MANAGEMENT IN INLAND WATERWAY TRANSPORT.....	46
<b>Симоненко О. І., Оборська В.В.</b>	
МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ КАЛЬКУЛЯЦІЇ СОБІВАРТОСТІ ТЕХНІЧНИХ КУЛЬТУР.....	49
<b>Symonenko O., Oborska V.</b>	
METHODOLOGICAL ASPECTS OF CALCULATION OF COST OF TECHNICAL CROPS .....	49

## PUBLIC ADMINISTRATION

*Тилинина А.Ю.*

*магистр 3-го курса*

*Социально-экономического факультета*

*по направлению Государственное и муниципальное управление.*

*Национального открытого института г. Санкт-Петербурга*

### ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА НА ПРИМЕРЕ КОМИТЕТА ПО КОНТРОЛЮ ЗА ИМУЩЕСТВОМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

*Tilinina A.Yu.*

*3st year master*

*Social and Economic Faculty*

*in the direction of State and municipal administration.*

*National Open Institute of St. Petersburg*

### WAYS TO IMPROVE THE ORGANIZATION OF OFFICE WORK ON THE EXAMPLE OF THE PROPERTY CONTROL COMMITTEE OF ST. PETERSBURG.

#### *Аннотация*

*В работе рассмотрены пути совершенствования организации делопроизводства на примере Комитета по контролю Санкт-Петербурга*

#### *Abstract*

*The article discusses ways to improve the organization of office work on the example of the Control Committee of St. Petersburg*

*Ключевые слова: документооборот, делопроизводство, СЭД, Комитет по контролю за имуществом Санкт-Петербурга, информационные системы*

*Keywords: document management, office management, SED, Property Management Committee of St. Petersburg, information systems*

#### **Внедрение информационной системы документооборота в комитете по контролю за имуществом Санкт-Петербурга**

Функционал многих современных СЭД выверен многолетней практикой шлифовки и совершенствования в соответствии с конкретными потребностями конечных потребителей. Практически все системы имеют свою устоявшуюся структуру, набор шаблонов и функциональных возможностей, равно как и свои преимущества и недостатки. Казалось бы, сейчас СЭД достигли верхней границы своих возможностей и обречены только на совершенствование удобства и простоты для пользователей.

Однако с появлением в информационном мире таких новых технологий, как роботизация бизнес-процессов (Robotic Process Automation, RPA), машинное обучение (Machine Learning, ML), применения в программировании элементов искусственного интеллекта (Artificial Intelligence, AI) и совершенствования технологий OCR (Optical Character Recognition) [1] даже старый добрый электронный документооборот имеет все шансы получить «второе дыхание» и кардинально новый виток развития. Современные технологии вполне позволяют интегрировать программное работа в СЭД с тем, чтобы последний принял на себя часть рутинных механических действий с документом, которые до этого выполнял человек.

«Умные» технологии призваны, в первую очередь, помочь человеку избавиться от рутинных операций, не требующих принятия каких-либо решений. Благодаря применению алгоритмов машинного обучения документ может пройти весь путь от регистрации до формирования с минимальным вмешательством человека в процесс. Хотя сперва машине все же необходимо будет научиться получать различные представления из массива данных (Big Data), в данном случае - это результаты обработки конкретных документов человеком.

Любой электронный документ сопровождается набором атрибутов (автор, подразделение, вид документа, исполнитель, и др), которые необходимо заполнить для его дальнейшей обработки, а также последующего поиска документов и формирования отчетов. Собственно, процесс обработки документа полностью зависит от набора его атрибутов: например, документы, поступившие от определенного адресата и по конкретной теме (те самые категории, о которых было сказано чуть выше), должны обрабатываться конкретным подразделением и по вполне конкретным правилам.

Сейчас эта процедура обработки каждого документа выполняется на 100% вручную. Но, учитывая структурированность этой информации, тем же правилам легко обучить и алгоритм МО. «Проглотив» добротную базу данных, в которой документы структурированы в соответствии с правилами орга-

низации, алгоритмы машинного обучения будут готовы самостоятельно прогнозировать новые атрибуты и маршруты обработки для новых документов, а также прогнозировать количество дней, требующихся для выполнения задания, и определять исполнителя.[2]

Внедрение машинного обучения с СЭД позволит упростить и сократить время выполнения следующих процедур:

- ввод документа в систему;
- распознавание и извлечение текста;
- классификация документов;

- извлечение фактов;
- последующие этапы работы с документами.

Внедрение и использование машинного обучения не приводят к изменению бизнес-процессов работы с СЭД. Появляется лишь новый инструментарий для выполнения задач в рамках бизнес-процесса. Бизнес-процесс движения документов Комитета по контролю за имуществом Санкт-Петербурга с использованием машинного обучения представлен на рисунках.

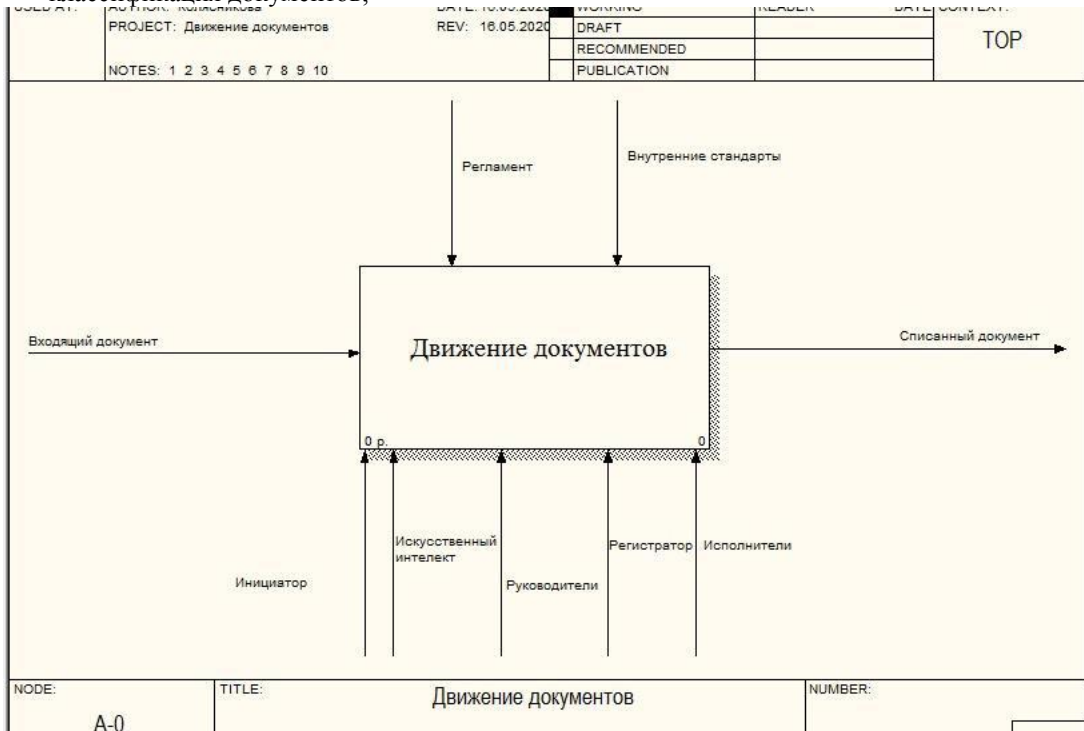


Рис.7. «Движение документов», модель TO-BE, нулевой уровень [3]

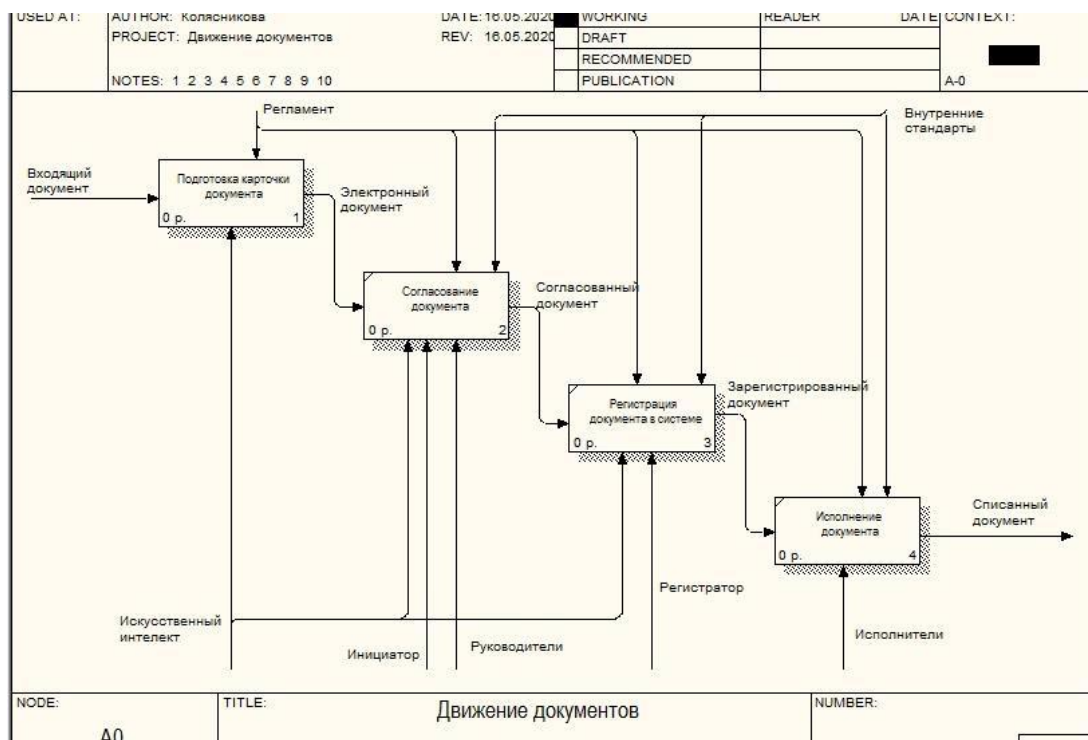


Рис.8. «Движение документов», модель TO-BE, нулевой уровень19 [4]

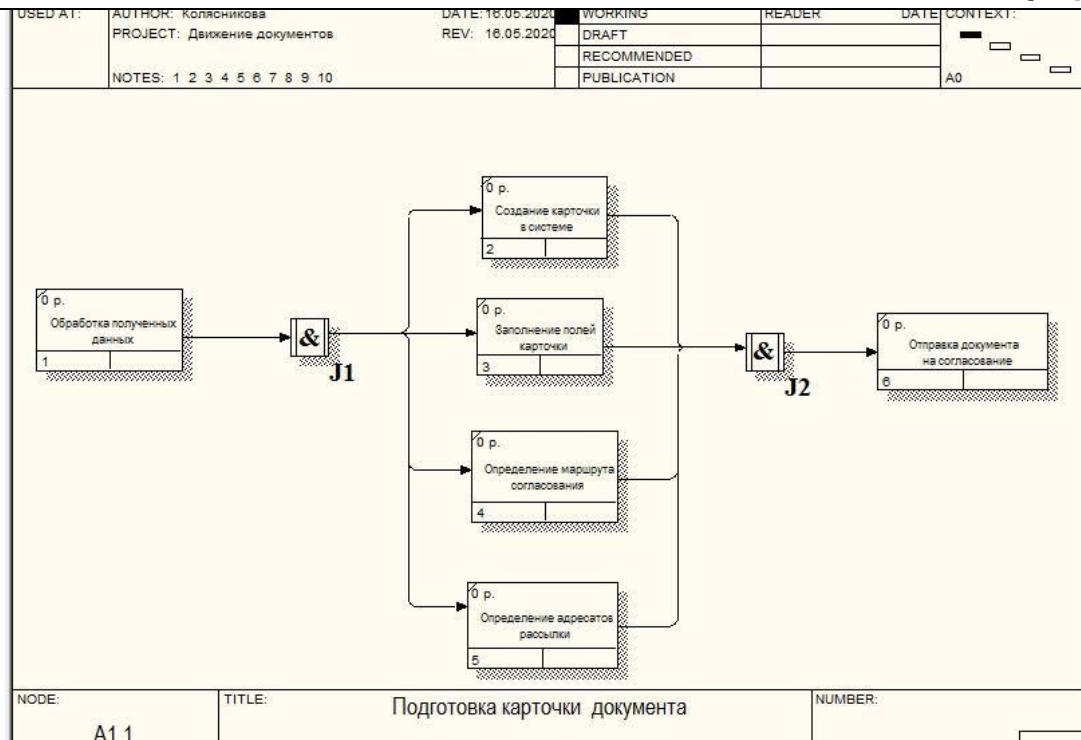


Рис.9. «Движение документов», модель TO-BE, нулевой уровень[5]

В СЭД настраивается определенный ряд правил для распознавания реквизитов документа. Например, для писем целесообразно извлекать данные по корреспонденту, адресату, теме письма и грифу доступа. Такие правила можно настроить для любого вида документа, в том числе и специфического, нетипового. При этом форма документа не важна, технологии могут применяться и для неструктурированных документов.

Распознанные факты автоматически заносятся в карточку документа в СЭД. Классифицировать документы в СЭД с помощью алгоритмов искусственного интеллекта можно в разных разрезах: по виду (письмо, договор, счет-фактура и т.п.), категории, источнику, журналу и месту регистрации, прочее. ИИ сам обучается на данных, существующих в системе, и чтобы оно работало точнее, через него надо «прогнать» как можно больше документов.

После внедрения машинного обучения в процесс подготовки документа работа с документом будет производиться согласно методике[5]:

1. Получение документа и анализ текста: после получения документа происходит полный анализ полученного текста и перевод его в цифровую информацию.
2. Проверка наличия документа в системе: необходимо проверить наличие данного документа в системе для исключения дублирования информации.
3. Определение вида документа: по атрибутам определяется вид документа для создания советующей карточки в системе.
4. Определение инициатора: инициатор определяется по сотруднику, который отправил документ в систему.

5. Определение подразделения: подразделение определяется по советующему атрибуту в документе. Если в документе не указано подразделение, оно определяется по инициатору либо подписанту.

6. Определение подписанта: подписант определяется по советующему атрибуту в документе.

7. Установка рег. номера и даты регистрации: определяется по советующему атрибуту в документе.

8. Заполнение содержания: определяется по советующему атрибуту в документе.

При внедрении машинного обучения необходимо учитывать ряд рекомендаций[6]:

1. Для внедрения нужно определить схемы последовательности операций и способ передачи информации.
2. Для успешного внедрения необходимо определить какие бизнес-процессы мы улучшаем, и по какой методике будет проверяться результат
3. Комитет по контролю за имуществом города Санкт-Петербурга ведет очень много различных учетных форм, которые и являются носителем информации. Машинное обучение может использовать информацию из этих документов, а также предполагает не только хранение данных, но и управление ими.
4. Помимо сбора данных, необходимо их очистить и определить особенности, влияющие на итоговый результат.
5. После сбора и актуализации данных происходит обучение алгоритма.
6. После выполнения обучения алгоритма начинается самый сложный этап -этап интеграции в систему Комитета по контролю за имуществом Санкт-Петербурга и обучение на существующих данных. Как правило, данный этап занимает много времени, поэтому необходимо полное погружение в процесс как заказчика, так и исполнителя.

7. После выполнения внедрения машинного обучения в систему начинается этап эксплуатации решения, на котором происходит сбор обратной связи по работе модели и при необходимости переобучение системы под новые требования. Как правило, на данном этапе переобучение занимает меньше времени.

Технологии машинного обучения повышают эффективность бизнеса, но надо помнить для того, чтобы сделать законченное решение недостаточно только обучить алгоритм, а необходимо подготовить данные и интегрировать решение с внутренними системами. И быть готовым, что результат будет зависеть от качества обучающей выборки.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комитет по контролю за имуществом Санкт-Петербурга столкнулся с проблемой накоплением и хранением больших объемов документов, как внутренних, так и внешних, которые необходимо систематически обрабатывать. Для решения данной проблемы компании как правило прибегают к информационным технологиям.

Современные системы электронного документооборота обеспечивают возможность централизованно хранить большой объем документов в виде цифровой информации. При этом возникает другая проблема, как перевести большой поток документов в цифровой вид, затратив при этом минимум времени и трудовых ресурсов.

После анализа теоретического материала по внедрению систем электронного документооборота было выявлено, что для того чтобы обеспечить высокую скорость работы сотрудников многие системы электронного документооборота прибегают к использованию искусственного интеллекта, а именно к применению машинного обучения для уменьшения затрачиваемых ресурсов в целях оптимизации деятельности всей организации. Кроме того, внедрение в систему электронного документооборота машинного обучения позволит наиболее оперативно и с большой точностью отслеживать оборот конкретного документа в организации.

Анализ деятельности и бизнес-процесса движения документов Комитета по контролю за имуществом Санкт-Петербурга, что сотрудники затрачивают огромное количество времени на подготовку документа, а именно ввод данных в систему. Применение машинного обучения значительно упростит подготовку документа и позволит сократить количество времени и трудовых ресурсов на обработку, исполнение и контроль документов. Кроме того, внедрение машинного обучения повысит персональную продуктивность сотрудников за счет более точного определения маршрута согласования и назначения исполнителей.

Основываясь на результатах исследований, целесообразно выбрать именно машинное обучение для автоматизации работы с системой электронного документооборота Комитета по контролю за имуществом Санкт-Петербурга. После проведенного анализа бизнес-процесса движения документов Комитета по контролю за имуществом Санкт-

Петербурга был описан путь совершенствования данного бизнес-процесса с применением машинного обучения. Изменения в процессе были отображены в модели ТО-ВЕ.

Далее был разработан план по внедрению машинного обучения в систему электронного документа оборота WSS Docs и разработан ряд рекомендаций[7]:

1. Для внедрения нужно определить схемы последовательности операций и способ передачи информации.

2. Для успешного внедрения необходимо определить какие бизнес-процессы мы улучшаем, и по какой методике будет проверяться результат;

3. Комитет по контролю за имуществом Санкт-Петербурга, традиционно ведут очень много различных учетных форм, которые и являются носителем информации. Машинное обучение может использовать информацию из этих документов, а также предполагает не только хранение данных, но и управление ими;

4. Помимо сбора данных, необходимо их очистить и определить особенности, влияющие на итоговый результат;

5. После сбора и актуализации данных происходит обучение алгоритма;

6. После выполнения обучения алгоритма начинается самый сложный этап - этап интеграции в систему Комитета по контролю за имуществом Санкт-Петербурга и обучение на существующих данных. Как правило, данный этап занимает много времени, поэтому необходимо полное погружение в процесс как заказчика, так и исполнителя;

7. После выполнения внедрения машинного обучения в систему начинается этап эксплуатации решения, на котором происходит сбор обратной связи по работе модели и при необходимости переобучение системы под новые требования. Как правило, на данном этапе переобучение занимает меньше времени;

Для оценки эффективности внедрения машинного обучения в СЭД был проведен анализ различных экономических показателей, который показал, что проект внедрения машинного обучения в СЭД требует больших вложений только на начальном этапе, но при этом помогает компании уменьшить количество рутинной работы по вводу документов и как следствие увеличить производительность труда в Комитете по контролю за имуществом Санкт-Петербурга. Общие затраты на внедрение проекта составят 5 125 200 руб., а инвестиции в проект окупятся уже на восьмой месяц;

Данный проект представляет практическую значимость для деятельности Комитета по контролю за имуществом Санкт-Петербурга. Материалы данной выпускной работы могут быть использованы в качестве практического руководства по применению машинного обучения в системе электронного документооборота;

Таким образом, были выполнены все поставленные задачи выпускной квалификационной работы: проанализированы основные особенности

перехода к системам электронного документооборота, рассмотрены основные характеристики систем электронного документооборота, выявлены основные преимущества, связанные с процессом внедрения машинного обучения в систему электронного документооборота, построена полная модель, проведено моделирование бизнес процессов с обозначением существующих проблем в компании и их решением, Также были разработаны рекомендации при переходе к применению машинного обучения и проведена оценка экономической эффективности.

**Список литературы:**

1. Чечиков Ю.Б. Мобильные возможности электронного документооборота // Современные тенденции развития науки и технологий, 2017. - № 4.-Ч.2.-С.184-187.

2. Стенюков М.В. Документы. Делопроиз-

водство: Практическое пособие по документационному обеспечению деятельности предприятия. - М.: Приор, 2014. - 160 с.

3. Потапов А.С. Искусственный интеллект и универсальное мышление. - М.: Политехника, 2012. - 712 с.

4. Программа курса «История и организация делопроизводства в СССР»: для студентов МГИАИ / сост. К. Г. Митяев; ред. проф. А. В. Чернов. - Москва, 1954.

5. Пшенко А. Документационное обеспечение управления - М.: Академия, 2014. - 216 с.

6. Романченко Е.В. Постановка электронного документооборота в условиях финансового холдинга // Отечественные архивы. 2019. № 5. С. 3947;

7. Румынина Л. А. Документационное обеспечение управления: учебник / Л. А. Румынина. – 6-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2015. – 224 с.

## ART

УДК745/749

Гусейнов Эльнур Эйюб оглы  
Докторант Азербайджанской Государственной  
Академии художеств

[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-9-11](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-9-11)

## ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТВОРЧЕСТВА ЭЙЮБА ГУСЕЙНОВА

Huseynov Elnur Eyyub oglu  
Post graduate student of Azerbaijan State Academy of Fine Arts

## ARTISTIC FEATURES OF CREATIVITY EYYUB HUSEYNOV

**Аннотация.**

В статье исследуются художественные особенности и творческие поиски известного художника Эйюба Гусейнова. Также изучается художественная выразительность в таких жанрах живописи, как портрет, пейзаж и натюрморт, созданных Заслуженным деятелем искусства Азербайджана, художником в различные годы. Как бы ни было трудно сочетать педагогическую деятельность с творчеством, художник с достоинством справлялся с этим. Периодически выступая на выставках, проходивших как в Баку и во всем постсоветском пространстве, так и далеко за пределами страны, художник зарекомендовал себя как мастер, с успехом работающий во всех жанрах изобразительного искусства.

**Abstract.**

There is given information about the investigation of the artistic features made in different years by Honoured Art Worker, artist Eyyub Huseynov in painting field like portrait, landscape and still life. Although the pedagogical activity is very difficult, Eyyub Huseynov could cope with it. Occasionally, the artist has participated in different exhibitions that presenting in Baku and former Soviet Union and also far from country borders and according to this point of view he was famous as a master for his works in the same genre all over the world.

**Ключевые слова:** художник, изображение, портрет, пейзаж, натюрморт, композиция.

**Keywords:** image, portrait, landscape, still life, composition

**Введение.** Несмотря на то, что изобразительное искусство Азербайджана имеет древнюю историю и богатые художественные традиции, бесспорно, что история его возрождения во всех смыслах восходит к XIX-XX векам. С течением времени замена стиля миниатюры, который долгое время играл ведущую роль в области изобразительного и прикладного искусства со «стилем Гаджар» и в последующие этапы смешение многовековых национальных традиций с реалистическими художественными и эстетическими чертами европейской живописи, стало одной из его ведущих ветвей и оказало серьезное влияние на Азербайджанскую живопись.

После изменения общественно-политической ситуации в Азербайджане в XX веке существование и развитие в стране всех видов искусства привело к появлению ведущих творческих лиц во всех сферах. Развитие XX века - протекавшее в прошлые века в соответствии с традициями реализма, в котором преобладает художественный принцип «социалистического реализма» и стиль миниатюры, оказался интересным и изменчивым.

Особенно это было заметно в живописи, которая считается одним из ведущих направлений изобразительного искусства. Таким образом, новые условия ставят на повестку дня использование живописи в различных целях, в том числе как средство пропаганды. Открытие художественной школы в

Баку позволило людям, живущим в самых отдаленных уголках страны, осуществить свои, казалось бы, недоступные мечты. Эйюб Гусейнов (1916-1998), выдающийся художник и педагог, заслуженный деятель искусств, прибывший за своими мечтами из Нахчывана в Баку, сыграл важную роль в обогащении развития изобразительного искусства Азербайджана в XX веке уникальными художественными и эстетическими особенностями своего творчества. Эйюбу Гусейнову, родившемуся в селе Хок Нахчывана, было всего 25 лет, когда он вернулся на родину после школьных лет в Баку (1930-1935) и Тбилиси (1935-1941). В Нахчыване молодой художник, который выражал свои чувства в красках и создавал произведения в разных жанрах, также художественно оформлял спектакли, поставленные в местном театре после окончания учебы. Здесь вместе с известным мастером кисти Шамилем Газиевым он подготовил художественное оформление и эскизы костюмов многих спектаклей. Исследователи Нахчыванского театра изучали работы молодого художника, в частности «Периджаду» А. Ахвердова, «Фархад и Ширин» С. Вургуну, «Бабек» О. Сарывелли, «Родина» А. Шаига, «Сталь» Н. Нагиева и «Солнце восходит» А. Абасгулиева и др. высоко оценив эскизы костюмов, которые он нарисовал для этих пьес, подчеркнули, что художник сыграл важную роль в успехе этих спектаклей (1, 7). В те годы он жил большими творческими мечтами. В мечтах художника он верил, что

его миссия состоится в столице - Баку, и с этой мечтой в 1947 году покинул Нахчыван. С тех пор Эйюб Гусейнов, который начал свою педагогическую деятельность в известной в стране «школе Азимзаде» и проработал здесь до конца своей жизни, в истории изобразительного искусства Азербайджана воспитал сотни художников. Сегодня в среде художников часто упоминается его имя, приводится пример «директорского поведения Эйюб муаллима». Те, кто знает историю Азербайджанской государственной художественной школы имени Азима Азимзаде, признают, что после гения А.Азимзаде было два директора этого учебного заведения, ставших всеобщим любимцем: Эйюб Гусейнов и Эйюб Мамедов! Художник, руководивший школой с 1956 по 1965 год, заслужил это уважение как среди учеников, так и среди учителей. Конечно, своим гуманизмом и требовательностью! Поэтому даже сегодня их светлые помыслы служат примером для других.

Как бы сложно ни было совмещать педагогическую деятельность с творчеством, Эйюб Гусейнов достойно справлялся с этим. Художник, регулярно участвующий в выставках в Баку и других городах бывшего СССР, а также вдали от границ страны, зарекомендовал себя как художник, с одинаковым успехом создававший произведения во всех жанрах изобразительного искусства.

В отличие от многих других, он - один из самых успешных художников Азербайджана, творивший во всех жанрах. Эйюб Гусейнов, всегда находящийся в художественном поиске, обогатил искусство привлекательными и запоминающимися работами, открыв новые возможности художественного выражения реализма.

Его творчество многогранно, а круг его интересов достаточно широк. По большей части вневременность работ Эйюба Гусейнова на разные темы, органично связывающая его педагогическую деятельность с его самостоятельной работой, заключается в том, что он демонстрирует взгляд на отдельный мир в этих картинах, и каждая из них, независимо от жанра, демонстрирует свой художественный образ, интерпретацию и стиль.

Сюжетные картины занимают большое место в творчестве художника. Их композиции состоят из исторических мотивов и мотивов труда. Хотя многие его работы на историческую тематику очень актуальны для своего времени, они не смогли полностью сохранить свое идеологическое значение после обретения Азербайджаном независимости. Однако они считаются очень ценными с точки зрения художественного оформления истории народа.

Его работы в области сюжетной живописи обширны и запоминаются своей художественной и эстетической ценностью. Обширное освещение художником исторических тем в его работах, с одной стороны, свидетельствует о его многогранном интересе, а с другой – его выражения как путеводителя в далекое прошлое своего народа. «Прибытие XI армии в Нахчыван» (1960), «Демонстрация 1 мая 1919 года в Баку» (1970), «Захоронение 26 бакинских комиссаров» (1969), «Н.Нариманов в бухте

Ильича» (1970), «С.М.Киров среди бакинских рабочих» (1965), « Прибытие XI армии в Баку» (1965), «Трагедия 20 января в Баку» (1997) и др. его работы из этой серии (4, 23).

Со временем, а точнее, после обретения Азербайджаном независимости многие из названных работ были изъяты из музейных экспозиций из-за их идеологической нагрузки. Хотя они являются примерами более идеализированного изображения событий в реальности советско-коммунистической системы, в которой страна была обречена жить, с профессиональной точки зрения каждое из них интересно как привлекательное художественное выражение бесконечного творческого воображения художника. Иными словами, как бы они ни были привязаны к идеологии, они значительны и интересны в силу своих художественных и эстетических особенностей.

Табло «Трагедия 20 января в Баку» (1997) Эйюба Гусейнова особенно тем, что отражает трагедии Азербайджанского народа в изобразительном искусстве. Нужно признать, что эта многофигурная композиция - одно из лучших произведений на эту тему в изобразительном искусстве Азербайджана. Художник смог выразить ужасы трагедии на фоне ночного пейзажа города привлекательно и эффективно, контрастом красок.

Его картины на тему труда также считаются образцом высокого мастерства. В этом смысле можно назвать его работы, созданные в разные годы - «Хлопкоробы» (1951), «Ударная бригада» (1984), «Помощь пришла» (1961), «На лугу» (1991), «Опасность миновала» (1963), «Батабат» (1964), «Кузнецы» (1980), «Полдень» (1970), «На тихих границах» (1972) и др. Несомненно, успех каждой из этих картин, непосредственно изображающих торжественность человеческого труда, существенно влияет на композиционное решение темы, а также на их цветовое решение.

Бесконечная любовь художника к цветам, его стремление добиться их привлекательности и эмоциональности прослеживаются в его многочисленных картинах. Верный традициям своего знаменитого предшественника Бахруз бека Кенгерли, Эйюб Гусейнов сумел продемонстрировать незабываемую оригинальность в своих многочисленных пейзажах, посвященных природе Азербайджана. «Горный пейзаж» (1967), «Нахчыванский пейзаж» (1970), «Хазар» (1970), «Баку» (1971), «Старый дуб» (1978), «Нефтяные камни» (1980), «Река Араз» (1980), «Сумерки» (1980), «У реки» (1980), «Лес Хал-хал» (1987) и другие из этой серии. Эйюб Гусейнов, один из самых трудолюбивых художников этого жанра в отечественном изобразительном искусстве, также необычайно уникален в своих пейзажах. Его пастозность, игривость и тонкие теплые тона, образующие слой цвета на холсте, относятся к художественным достоинствам непосредственного творческого «Я» художника. Можно с уверенностью сказать, что «подход Эйюба Гусейнова» к разнообразным природным мотивам - это знак признания того факта, что во многих его работах цве-

товой слой, ощущающийся холодным, относительно холодный, к теплым оттенкам или, наоборот. Как бы реалистично ни ощущалась картина объекта в его пейзажах, в них ощущается эмоциональный синтез художественных принципов, поэтому пейзаж, представленный на стыке принципов, одновременно лирико-поэтичен и немного романтичен.

Его пейзажи, созданные во время творческих поездок за границу (Румыния, Россия, Франция, Италия, Венгрия, Австрия и др.) несут аналогичную эстетическую нагрузку и высокий художественный потенциал. В картинах «Озеро» (1946), «Подмосковье» (1947), «Тбилиси» (1961), «Ночь в Констанце» (1962), «Улица в Париже» (1966) и др. можно увидеть эмоциональную силу пейзажа. Они обладают эстетической нагрузкой, высокой художественной способностью. Выставка «В Румынии» (совместно с московским художником Ю. Райнером), организованная в Москве в 1963 году, еще раз доказала, что он является мастером красивых пейзажей (2, 16).

Привлекательная художественная особенность этих пейзажей состоит в том, что они, как обычно, отражают свежие и игровые сюжеты. Основная причина этого в том, что художник умеет придавать пейзажам заметную выразительность. Таким образом, пастообразный цветовой слой, реализующий художественную интерпретацию этих произведений, - это умение умело использовать разные цвета и их многочисленные оттенки в художественном качестве, для достижения убедительности и запоминаемости изображенных мотивов. Здесь следует отметить, что эта оригинальность художественной интерпретации его произведений, узнаваемость его почерка и стиля подтвердила уникальность художника в изобразительном искусстве Азербайджана. Этот индивидуальный творческий стиль, несомненно, отличается богатством поисков.

Хотя Эйюб Гусейнов на протяжении всей своей карьеры не подчеркивал симпатии к какому-либо жанру, его работы, посвященные людям разного возраста, выражают его глубокие знания в психологии человека. Иными словами, способность художника проникать в многослойную психологию человека прослеживается в его портретах, созданных периодически. То, что среди героев художника можно повстречать людей самых разных профессий, говорит о том, что автор всегда в поисках героя. На наш взгляд, это прослеживается не только в учебных работах, созданных художником в юношеские и студенческие годы, но и на примере его более поздних работ в области живописи и графики. Особенно заметен его талант управлять пластикой

красок в работах «Автопортрет» (1941 и 1948), «Портрет матери» (1945), «Румынский крестьянин» (1962), «Портрет Ашуга Алескера» (1964), «Спящий ребенок» (1968), «Портрет М. Гаджиева» (1986), «Портрет А.Мирзаева» (1980), «Кузнец» (1982), «Портрет А.Гулиева» (1975) и др.

Многие натюрморты художника говорят о том, что он внес уникальный вклад и в этот жанр также. Таким образом, он смог вывести этот жанр из традиционной холодности, представив человеческому прикосновению то, что они описали применительно к натюрмортам, которые считаются собранием «неодушевленных предметов».

В заключение необходимо отметить, что художественное наследие художника, посвятившего все свое творчество обогащению художественно-эстетических возможностей национального изобразительного искусства Азербайджана новыми качествами, до сих пор сохраняет былую свежесть. Эйюб Гусейнов, время от времени демонстрирующий свои новые работы на выставках разного масштаба, неоднократно получал широкую огласку. Его персональные выставки в 1963, 1976, 2006 и 2016 годах подтверждают этот факт. В 1981 году ему было присвоено почетное звание «Заслуженный деятель искусств Азербайджанской ССР», что было высокой государственной наградой за его непрерывную педагогическую и творческую деятельность (3, 5). Есть художники, которые благодаря искренности и высокому мастерству, демонстрируемому в своих творениях, способны довести свои работы до безмерности и безвременья. На наш взгляд, одним из таких творцов является Эйюб Гусейнов, у которого есть свой художественный мир. Последнее празднование дня рождения художника в стране в 2016 году и организация по этому случаю персональной выставки в Национальном Музее Искусств Азербайджана - подтверждение неизменности его искусства.

#### Литература

1. Ağaoğlu T. Təsviri sənət zirvəsində // Azərbaycan, 2009, 21 aprel, s.7 // Агаоглу Т. На вершине изобразительного искусства / Азербайджан, 2009, 21 апреля, с.7
2. Əliyev Z. Dünyaya gerçəkçi baxışın poetikası // "Kaspi", 2016, 18 sentyabr, s.16 // Алиев З. Поэтика реалистического взгляда на мир / Каспий, 2016, 18 сентября, с.16
3. Sadıqov S.. Əyyub Hüseynov. Bakı: 2016, 60 s. // Садыгов С. Эйюб Гусейнов. Баку: 2016, 60 с.
4. Həsənzadə C. Əyyub Hüseynov. Bakı: Nurlan, 2006. 96 s. // Гасанзаде Дж. Эйюб Гусейнов. Баку: Нурлан, 2006, 96 с.

# ECONOMIC SCIENCES

УДК 504.03:504.052

*Льків Л.А.,**к.е.н., доцент кафедри економіки**Льїна А.А.**студентка спеціальності «Екологія»**Національний університет біоресурсів і природокористування України*[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-12-14](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-12-14)

## ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ВОДНО-БОЛОТНИХ УГІДЬ ДЖАРИЛГАЦЬКОЇ ЗАТОКИ

*Plkiv L.A.,**Associate Professor**Лїна А.А.,**National University of Life and Environmental sciences of Ukraine*

### ECOLOGICAL AND ECONOMIC ASPECTS OF THE USE OF WETLANDS OF JARILHAT BAY

#### **Анотація.**

*В статті проаналізовано еколого-економічний стан водно-болотних угідь Джарилгацької затоки. Виявлено низку проблем, що погіршують їх стан та зменшують якість. Визначено необхідність формування ефективної економіко-екологічної політики управління ресурсами водно-болотних угідь.*

#### **Abstract.**

*The article analyzes the ecological and economic condition of the wetlands of Dzharylghatsky Bay. A number of problems have been identified that worsen their condition and reduce their quality. The necessity of formation of effective economic and ecological policy of management of resources of wetlands is defined.*

**Ключові слова:** водно-болотні угіддя, Джарилгацька затока, еколого-економічні аспекти, екосистемні функції, природно-ресурсний потенціал.

**Keywords:** wetlands, Dzharylghatska Bay, ecological and economic aspects, ecosystem functions, natural resource potential

За останні два десятиліття світ все більше стурбований економічними викликами, пов'язаними зі станом водно-болотних угідь, що підтверджується, зокрема, Рамсарською конвенцією про водно-болотні угіддя, які мають міжнародне значення, а також Конвенцією про біологічне різноманіття. Будь-які зміни екосистемних функцій, компонентів та умов їх використання обумовлюють зміну цінності екосистемних послуг і, як наслідок, впливають на ефективність функціонування різних галузей економіки та соціальної сфери. Існує також ціла низка проблем, пов'язаних із управлінням економікою природокористування та фінансуванням заходів, спрямованих на охорону та відтворення водно-болотних угідь з метою раціонального використання їх природно-ресурсного потенціалу.

Питання управління водно-болотними угіддями (ВБУ) на основі екосистемних принципів досліджувалися в працях Д. Бласко, В. Гетьман, Н. Дегтяр, О. Закорко, Н. Закорчовної, Г. Марушевського, С. Панченка, К. Рубека, В. Степанова та ін. Питання, пов'язані з геологічним розвитком досліджуваного району, розглядалися В. П. Зенковичем, І. А. Правоторовим.

Екосистеми, пов'язані з водою, часто є багатими і своєрідними, такими, де бувають рослини, розмножуються різноманітні тварини, такими, що з давніх давен валять людину оселитися тут. Проте

людина, використовуючи ресурси річок, озер, заток, боліт і торфовищ, часто порушує їх та руйнує. Такі екосистеми, одночасно пов'язані з водою і сушею, називають водно-болотними угіддями, і для збереження найбільш цінних з них у 1971 році заклали спеціальну міжнародну природоохоронну конвенцію.

Відповідно до Рамсарської конвенції, стороною якої є Україна, під водно-болотними угіддями розуміють «райони маршів, боліт, драговин, торфовищ чи водойм – природних або штучних, постійних або тимчасових, стоячих або проточних, прісних, солонуватих або солоних, включаючи морські акваторії, глибина яких під час відпливу не перевищує 6 метрів» [1].

Одним з провідних аспектів формування умов перспективного економічного розвитку є комплексне ефективне використання природно-ресурсного потенціалу. Як динамічні екосистеми, водно-болотні угіддя останнім часом все частіше знаходяться під негативним впливом природних та антропогенних факторів, які призводять до значних екологічних та економічних втрат у всьому світі. Деградація та втрата водно-болотних угідь здійснюється сьогодні більш високими темпами, ніж такі ж процеси в інших екосистемах [2].

Загроза деградації і втрати водно-болотних угідь вимагає нових кардинальних рішень до ство-

рення схем управління й використання їх природно-ресурсного потенціалу, економічної оцінки інтегрального ресурсу водно-болотних угідь, реалізації заходів, пов'язаних із зобов'язаннями в рамках Рамсарської конвенції.

Україна за площею водно-болотних угідь міжнародного значення посідає 44 місце у світі та 9 – у Європі (744 651 га) [3].

Джарилгацька затока є найбільшою за площею та найціннішою з угідь Північного Причорномор'я. Складається із морських мілководних заток – Каркінітської та її частини – Джарилгацької, кіс і островів. Вона потерпає від підвищення рівня солоності води, евтрофування, забруднення пестицидами й міндобривами, від замулення внаслідок днопоглиблювальних робіт та добування піску, виносу ґрунту зі стічними іригацій, водами тощо.

Фауна території НПП "Джарилгацький" багата і цікава. Тут зареєстровано 22 види комах, які внесені до природоохоронних списків різного рангу: Міжнародної Червоної книги – 3, Європейського Червоного списку – 7. Серед охоронюваних видів першочергової уваги заслуговують унікальні представники найціннішого й водночас найуразливішого псамофітного ентомокомплексу.

НПП "Джарилгацький" відіграє особливу роль у збереженні рідкісних птахів. За даними дослідників із 87 видів, занесених у Червону книгу України (2009), у районі парку виявлено 60.

Згідно з фізико-географічним районуванням України територія НПП "Джарилгацький" належить до Нижньодніпровського терасово-дельтового ландшафту Причорноморсько-Приазовського сухостепоного краю. Сухостепові ландшафти включають межирічні, давні й сучасні терасні та дельтові, понижені ділянки узбережжя Чорного моря, його лиманів і заток [4].

НПП "Джарилгацький" як науково-дослідна природоохоронна установа є банком природного матеріалу і природною лабораторією зі збереження рідкісних тварин і рослин. За наявності спеціального дозволу та наукового обґрунтування парк може бути постачальником насіння окремих рослин, яєць, пташенят або дорослих особин рідкісних видів для їх подальшого розведення в належних умовах.

НПП "Джарилгацький" належить до Скадовської курортної зони з її теплим морем, піщаними пляжами, тривалим купальним сезоном, що, з одного боку, характеризує парк як територію, унікальну для відпочинку й туризму, а з іншого – скиди неочищених побутових стоків материкового узбережжя вкрай негативно позначаються на його природних екосистемах. Зазначимо, що на о. Джарилгач (оз. Синє) виявлені (у вересні 2003 р.) поклади пелоїдів, які за характеристиками відповідають найвищим вимогам до лікувальних грязей і становлять біля 49,0 тис. м<sup>3</sup> [5]. НПП «Джарилгацький» ключове середовище міграцій та зимівлі коловодних птахів. На перельотах тут скупчуються до 150 тисяч особин птахів, а на зимівлю прибувають близько 100-130 тисяч особин. Крім того,

угіддя підтримує можливість сезонних міграцій дельфінів і риб.

На території угіддя представлений піщаний степ (на острові Джарилгач) і полиново-злаковий степ (прибережна смуга). Завдяки такому різноманіттю екологічних умов флора та фауна місцини дуже багаті, що робить угіддя надзвичайно важливим для збереження, відтворення та збалансованого використання природних ресурсів [5].

Отже, важливість водно-болотних угідь представлена тим, що вони не лише покращують наше життя, але й за роки користування стали вкрай необхідними для життя:

- вони є важливими для забезпечення людства прісною водою, очищення та фільтрації поверхневих вод, поповнення водоносних горизонтів;

- використовуються для рибальства і сільськогосподарства протягом тисячоліть;

- забезпечують відновлюваними природними ресурсами для природних промислів, будівництва та опалення;

- мають значні бальнеологічні ресурси та використовуються з рекреаційними цілями;

- зберігають біорізноманіття та екологічну різноманітність;

- пом'якшують вплив штормів і повеней та захищають берегову лінію від руйнування;

- депонують вуглець, продукують кисень і допомагають у боротьбі зі змінами клімату.

Таким чином, формування ефективної економіко-екологічної політики у сфері сталого використання природно-ресурсного потенціалу водно-болотних угідь повинне базуватися на розумній системі управління ресурсами водно-болотних угідь як єдиної економіко-екологічної системи, на інноваційних принципах управління природокористуванням, які мають бути реалізовані за всіма напрямками національних і міжнародних стратегій, що формуються, включно з механізмами плати за екосистемні послуги [6].

Отже, відмітимо, що НПП "Джарилгацький" – єдиний в Україні острівний національний парк. Його природа дуже красива і різноманітна. До наших днів на острові збереглися кілька видів зникаючих рослин і квітів, серед яких одна з рідкісних рослин України – золотобородник цикадовий. Територія НПП "Джарилгацький" є унікальним полігоном для геоморфологічних (дослідження динаміки мікрорельєфу), геоботанічних (сукцесії), ландшафтних (часова структура геосистем) та інших наукових досліджень. Острів Джарилгач – важлива ланка приморського екологічного коридору, місце гніздування і зупинок птахів під час сезонних міграцій. Він є частиною одного з найбільших водно-болотних угідь міжнародного значення – "Каркінітська та Джарилгацька затоки". Тому, одним із основних завдань діяльності НПП "Джарилгацький" є організація та здійснення науководослідних робіт з вивчення природних комплексів та їх змін (зокрема в умовах рекреаційного використання), розроблення й впровадження наукових рекомендацій з питань охорони довкілля, відновлення порушених екосистем, управління й ефективного використання

природних ресурсів, організації та проведення моніторингу природного (ландшафтного) різноманіття.

#### Список використаних джерел

1. Рамсарські угіддя – природно-заповідний фонд України. URL: <https://wownature.in.ua/oberihaymo/ramsarski-uhiddia/> (дата звернення: 01.12.2021).
2. Водно-болотні угіддя України. Довідник / Під ред. Марушевського Г. Б., Жарук І. С. К.: Чорноморська програма Ветландс Інтернешнл, 2006. 312 с.
3. Гетьман В. І. Проблема Молочного лиману та шляхи її розв'язання. Екологічний вісник. 2011. № 68. С. 23-26.

4. Дубина Д. В. Фітоценотична різноманітність острова Джарилгач (Херсонська обл.). Укр. ботан. журн. 2005. Т. 62, № 2. С. 128-142.

5. Гетьман В. Національний природний парк "Джарилгацький". Вісник КНУ ім. Т. Шевченка. Географія. №1(70). 2018. С.50-53

6. Дегтяр Н.В. Організаційно-економічні заходи управління екосистемними послугами водно-болотних угідь. Суми, 2014. URL: [https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/35800/1/Diss\\_Dehtiar.pdf;jsessid=BB8073182A40717672BE2AFC1F41380F](https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/35800/1/Diss_Dehtiar.pdf;jsessid=BB8073182A40717672BE2AFC1F41380F)

**Леонтьев Р.Г.,**

*д-р. экон. наук, профессор, главный научный сотрудник (Вычислительный центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

**Архипова Ю.А.,**

*канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник (Институт горного дела ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-14-19](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-14-19)

### ЧАСТЬ 1. ОЦЕНКА ОБЩЕСТВЕННОЙ РАЦИОНАЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВЫХ ИЛСГП

**Leontiev R.G.,**

*D-r of econ. science, professor, Chief Researcher (Computer center of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

**Arhipova Y.A.,**

*Cand. of econ. science, leading research associate (Institute of Mining Affairs of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

### PART 1. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY STATE LEGAL ILSGP

#### Аннотация

*В статье сформулирована первая часть процедуры поэтапной оценки при помощи метода бальной шкалы уровней общественной рациональности реальной или разрабатываемой (действующей, осуществленной, намечаемой к реализации) интегрированной логистической системы горной промышленности по государственно-правовым оценочным признакам классификации второго типа.*

#### Abstract

*The article formulates the first part of the step-by-step assessment procedure using the method of a point scale of the levels of social rationality of a real or developed (current, implemented, planned for implementation) integrated logistics system of the mining industry according to state-legal evaluative criteria of the second type classification.*

**Ключевые слова** *Интегрированные логистические системы горной промышленности, процедура оценки рациональности, метод бальной шкалы, государственно-правовые оценочные признаки классификации второго типа.*

**Keywords** *Integrated logistics systems of the mining industry, rationality assessment procedure, point scale method, state-legal evaluation signs of the second type classification.*

В монографии [1] сообщается, что вполне приемлемой может быть следующая классификация интегрированных логистических систем горной

промышленности (ИЛСГП) по государственно-правовым оценочным признакам (классификация второго типа), представленная в табл. 1.

Таблица 1

## Государственно-правовая классификация ЛСГП (ИЛСГП)

Признаки ЛСГП и ИЛСГП	Разряды (классы) ЛСГП и ИЛСГП			
По видам законов, регулирующих отношения недропользования	Основанные на положениях ФЗ «О недрах»		Основанные на положениях ФЗ «О недрах» и ФЗ «О соглашениях о разделе продукции»	
По уровням правового регулирования отношений недропользования	Федеральными органами государственной власти	Органами государственной власти субъектом РФ	Органами местного самоуправления	
По форме собственности добытых полезных ископаемых	Государственной	Субъектов РФ	Муниципальной	
	Смешанной	Частной	Иной формы	
По типам государственных программ	Предусмотренные федеральными программами рационального использования недр		Предусмотренные программами субъектов РФ по рациональному использованию недр	
По значению используемых участков недр	Использующие участки недр федерального значения	Использующие участки недр из федерального резерва	Использующие участки недр местного значения	
По статусу пользователей недр	Юридических лиц	Участников простого товарищества	Иностранцев граждан	
По срокам пользования недрами	Без ограничения срока пользования недрами		С определенным сроком пользования недрами	
По видам обладания геологической информацией	Пользователей, обладающих первичной геологической информацией		Пользователей, обладающих интерпретированной геологической информацией	
По основаниям возникновения права пользования участками недр	Правительство РФ	Государственный фонд недр	Комиссия госфонда	Конкурсная комиссия
	Субъект РФ и государственный фонд	Субъект РФ и его законодательство	Переход права пользования недрами	Соглашение о разделе продукции

**1. По видам основных федеральных законов, регулирующих отношения недропользования.**

Установлено, что законодательство Российской Федерации (РФ) о недрах основывается на Конституции РФ и состоит из Федерального закона «О недрах» от 3 марта 1995 года № 27-ФЗ (в редакции от 8 декабря 2020 года) и принимаемых в соответствии с ним других федеральных законов и иных нормативных правовых актов, а также законов и иных нормативных правовых актов субъектов РФ. Указанный ФЗ «О недрах» *регулирует отношения недропользования* [2] на всей территории РФ, а также на континентальном шельфе РФ в соответствии с федеральными законодательными актами о континентальном шельфе и нормами международного права. При этом законы и иные нормативные правовые акты субъектов РФ не могут противоречить ФЗ «О недрах» (статья 1). В случае же противоречия законов и иных нормативных правовых актов субъектов РФ положениям федеральных законов, регулирующих отношения недропользования,

действуют ФЗ «О недрах» и иные федеральные законы.

Вместе с тем особенности *отношений недропользования на условиях раздела продукции* в РФ устанавливаются в соответствии с положениями Федерального закона «О соглашениях о разделе продукции» от 30 декабря 1995 года № 225-ФЗ (в редакции от 8 декабря 2020 года).

В связи с действием в РФ указанных правовых актов совокупность государственно-правовых ЛСГП и ИЛСГП по признаку *видов основных федеральных законов (ФЗ), регулирующих отношения недропользования* следует подразделить на следующие две основные классификационные разновидности (табл. 1 и 2):

1) ЛСГП (ИЛСГП), формирующиеся на основании положений *ФЗ «О недрах»*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), формирующиеся на основании положений *ФЗ «О соглашениях о разделе продукции»*.

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности ИЛСГП  
по критериям, принадлежащих признаку “основных ФЗ,  
регулирующих отношения недропользования” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – формирующиеся на основе ФЗ «О недрах»;  
ИЛСГП-2 – формирующиеся на основе ФЗ «О соглашениях о разделе продукции»

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга разновидностями основных ФЗ (об отношениях недропользования), по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале. Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 2).

Здесь (табл. 2) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (формирующиеся на основе ФЗ «О недрах», формирующиеся на основе ФЗ «О соглашениях о разделе продукции») соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом соответственно уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 2) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных оценок (табл. 2) на момент определения их значений наиболее рациональными для российского общества следует, естественно, признать ИЛСГП, формирующиеся на основе ФЗ «О недрах», так как они получили максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку

отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

2. *По уровням правового регулирования отношений недропользования.* Разграничение предметов ведения и полномочий между **федеральными органами государственной власти РФ** и **органами государственной власти субъектов РФ** в сфере государственного регулирования отношений недропользования осуществляется согласно положениям Конституции РФ и принятыми в соответствии с ней федеральными законами (статья 1.1 ФЗ «О недрах»). Вместе с тем субъекты РФ принимают свои законы и иные нормативные правовые акты в целях регулирования отношений недропользования в пределах своих полномочий, а **органы местного самоуправления** вправе осуществлять регулирование отношений недропользования в пределах полномочий, предоставленных им действующим законодательством.

Соответственно всю совокупность государственно-правовых ЛСГП (ИЛСГП) РФ по признаку уровней правового регулирования отношений недропользования можно подразделить на следующие три классификационные разновидности (табл. 1 и 3):

1) ЛСГП (ИЛСГП), основанных на регулировании отношений наиболее значимого недропользования (использования наиболее ценных видов полезных ископаемых) федеральными органами государственной власти (наивысший уровень);

2) ЛСГП (ИЛСГП), основанных на регулировании отношений недропользования (использования менее ценных видов полезных ископаемых) *органами государственной власти субъектов РФ* (средний уровень);

3) ЛСГП (ИЛСГП), основанных на регулировании отношений недропользования (использования малоценных видов полезных ископаемых) *органами местного самоуправления* (низший уровень).

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности ИЛСГП  
по критериям, принадлежащих признаку “уровней  
органов государственной власти” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2	ИЛСГП-3
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	3	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2	3
г) степень удовлетворения государственных нужд;	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3
е) доступность товара для бизнеса;	3	2	1
ж) вклад в экономику региона;	3	2	1
з) создание рабочих мест.	3	2	1
Обобщенная оценка:			
- абсолютная (суммарная)	20	16	12
- среднеарифметическая	2,5	2,0	1,5

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – регулируемые федеральными органами власти;

ИЛСГП-2 – регулируемые органами государственной власти субъектов РФ; ИЛСГП-3 – регулируемые органами местного самоуправления

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга уровнями регулирующих их деятельность органов государственной власти, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то критерия может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале. Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 3).

Здесь (табл. 3) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 3) разрядов (классов) данного признака (регулируемые федеральными органами власти, органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления) соответственно уменьшались (от 3 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 3) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных оценок (табл. 16) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать ИЛСГП, регулируемые федеральными органами государственной власти, так как они получили максимальное количество баллов (по трехбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**3. По формам собственности добытых полезных ископаемых.** Статьей 1.2 ФЗ «О недрах» установлено, что недра в границах территории РФ, включая подземное пространство, и содержащиеся

в недрах полезные ископаемые, энергетические и иные ресурсы, являются государственной собственностью. И что вопросы владения, пользования и распоряжения недрами находятся в совместном ведении российского государства и субъектов РФ. При этом участки недр не могут быть предметом купли, продажи, дарения, наследования, вклада, залога или отчуждаться в иной форме. Однако добытые из недр полезные ископаемые и иные ресурсы по условиям лицензии могут находиться в федеральной государственной собственности, собственности субъектов РФ, муниципальной, частной, смешанной и в иных формах собственности.

Поэтому государственно-правовые ЛСГП (ИЛСГП) РФ по признаку *форм собственности добытых полезных ископаемых* можно подразделить на следующие шесть классификационных разновидностей (табл. 1 и 4):

1) ЛСГП (ИЛСГП), которые реализуют добытые полезные ископаемые, находящиеся в *федеральной собственности*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), которые реализуют добытые полезные ископаемые, находящиеся в *собственности субъектов РФ*;

3) ЛСГП (ИЛСГП), которые реализуют добытые полезные ископаемые, находящиеся в *муниципальной собственности*;

4) ЛСГП (ИЛСГП), которые реализуют добытые полезные ископаемые, находящиеся в *смешанной (совместной) собственности*;

5) ЛСГП (ИЛСГП), которые реализуют добытые полезные ископаемые, находящиеся в *частной собственности*;

6) ЛСГП (ИЛСГП), которые реализуют добытые полезные ископаемые, находящиеся в *иной форме собственности*.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга формами собственности на добытые полезные ископаемые, осуществлялось здесь по каждому критерию данного признака при помощи уже упомянутого выше известного метода

стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов,

например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале. Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 4).

Таблица 4

**Определение обобщенной оценки рациональности ИЛСГП,  
по критериям, принадлежащих признаку “по формам  
собственности добытых полезных ископаемых” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП, реализующие добытые полезные ископаемые					
	1	2	3	4	5	6
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	6	5	4	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	6	5	4	3	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2	3	4	5	6
г) степень удовлетворения государственных нужд;	6	5	4	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3	4	5	6
е) доступность товара для бизнеса;	6	5	4	3	2	1
ж) вклад в экономику региона;	6	5	4	3	2	1
з) создание рабочих мест.	6	5	4	3	2	1
Обобщенная оценка в баллах:						
- абсолютная (суммарная)	38	34	30	26	22	18
- среднеарифметическая	4,75	4,25	3,75	3,25	2,75	2,25

Обозначения: 1) федеральные; 2) субъектов РФ; 3) муниципальные; 4) смешанные (совместные); 5) частные; 6) иной собственности

Здесь (табл. 4) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 6) разрядов (классов) данного признака (федеральной, субъектов РФ, муниципальной, смешанной, частной и иной формы собственности) соответственно уменьшались (от 6 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 4) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных оценок (табл. 4) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать ИЛСГП, реализующие добытые полезные ископаемые федеральной собственности, так как они получили максимальное количество баллов (по шести-балльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**4. По уровням государственных программ рационального использования недр.** Статьей 2 ФЗ «О недрах» установлено, что владение, пользование и распоряжение государственным фондом недр в пределах территории РФ в интересах народов, проживающих на соответствующих территориях, и всех народов страны осуществляются совместно РФ и ее субъектами. При этом *федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ* в пределах своих полномочий утверждают соответствующие государственные программы геологического изучения

недр, воспроизводства минерально-сырьевой базы и рационального использования недр.

В связи с этой правовой нормой совокупность государственно-правовых ЛСГП и ИЛСГП по признаку *уровней государственных программ рационального использования недр* следует подразделить на следующие две классификационные разновидности (табл. 1 и 5):

1) ЛСГП (ИЛСГП), формирование, модернизация и развитие которых предусмотрены *федеральными государственными программами* рационального использования недр;

2) ЛСГП (ИЛСГП), формирование, модернизация и развитие которых предусмотрены *государственными программами субъектов РФ* по рациональному использованию недр.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга уровнями государственных программ рационального использования недр, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 5).

Здесь (табл. 5) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (развитие которых предусмотрены *федеральными государственными программами* рационального использования недр; развитие которых предусмотрены *государственными про-*

граммами субъектов РФ по рациональному использованию недр) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышлен-

ной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом соответственно уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 5) ИЛСГП.

Таблица 5

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака “уровней государственных программ рационального использования недр” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – развитие которых предусмотрено федеральными программами рационального использования недр; ИЛСГП-2 – развитие которых предусмотрено аналогичными программами субъектов РФ

В соответствии с полученными значениями обобщенных оценок (табл. 5) на момент определения их значений наиболее рациональными для российского общества следует, естественно, признать ИЛСГП, формирование, модернизация и развитие которых предусмотрены федеральными государственными программами рационального использования недр, так как они получили максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

#### Литература

1. Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А. Логистика горного дела (интегрированные системы) : монография.– Владивосток : Издательство Дальневост. федерал. ун-та, 2021. – 200 с.
2. Горное дело: Терминологический словарь / Под ред. К.Н. Трубецкого, Д.Р. Каплунова. – М.: Издательство «Горная книга», 2016. – 635 с.

**Леонтьев Р.Г.,**

*д-р. экон. наук, профессор, главный научный сотрудник (Вычислительный центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

**Архипова Ю.А.,**

*канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник (Институт горного дела ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-20-27](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-20-27)

## ЧАСТЬ 2. ОЦЕНКА ОБЩЕСТВЕННОЙ РАЦИОНАЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ПРАВОВЫХ ИЛСГП

**Leontiev R.G.,**

*D-r of econ. science, professor, Chief Researcher (Computer center of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

**Arhipova Y.A.,**

*Cand. of econ. science, leading research associate (Institute of Mining Affairs of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

## PART 2. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY STATE LEGAL ILSGP

#### Аннотация

*В статье сформулирована вторая часть процедуры поэтапной оценки при помощи метода балльной шкалы уровней общественной рациональности реальной или разрабатываемой (действующей, осуществленной, намечаемой к реализации) интегрированной логистической системы горной промышленности. по государственно-правовым оценочным признакам классификации второго типа*

**Abstract**

The article formulates the second part of the step-by-step assessment procedure using the method of a point scale of the levels of social rationality of a real or developed (current, implemented, planned for implementation) integrated logistics system of the mining industry according to state-legal evaluative criteria of the second type classification.

**Ключевые слова** Интегрированные логистические системы горной промышленности, процедура оценки рациональности, метод бальной шкалы, государственно-правовые оценочные признаки классификации второго типа.

**Keywords** Integrated logistics systems of the mining industry, rationality assessment procedure, point scale method, state-legal evaluation signs of the second type classification.

В монографии [1] сообщается, что вполне приемлемой может быть следующая классификация

ЛСГП (ИЛСГП) по государственно-правовым оценочным признакам (классификация второго типа), представленная в табл. 1.

Таблица 1

Государственно-правовая классификация ЛСГП (ИЛСГП)

Признаки ЛСГП и ИЛСГП	Разряды (классы) ЛСГП и ИЛСГП			
По видам законов, регулирующих отношения недропользования	Основанные на положениях ФЗ «О недрах»		Основанные на положениях ФЗ «О недрах» и ФЗ «О соглашениях о разделе продукции»	
По уровням правового регулирования отношений недропользования	Федеральными органами государственной власти	Органами государственной власти субъектом РФ	Органами местного самоуправления	
По форме собственности добытых полезных ископаемых	Государственной	Субъектов РФ	Муниципальной	
	Смешанной	Частной	Иной формы	
По типам государственных программ	Предусмотренные федеральными программами рационального использования недр		Предусмотренные программами субъектов РФ по рациональному использованию недр	
По значению используемых участков недр	Использующие участки недр федерального значения	Использующие участки недр из федерального резерва	Использующие участки недр местного значения	
По статусу пользователей недр	Юридических лиц	Участников простого товарищества	Иностранцев граждан	
По срокам пользования недрами	Без ограничения срока пользования недрами		С определенным сроком пользования недрами	
По видам обладания геологической информацией	Пользователей, обладающих первичной геологической информацией		Пользователей, обладающих интерпретированной геологической информацией	
По основаниям возникновения права пользования участками недр	Правительство РФ	Государственный фонд недр	Комиссия госфонда	Конкурсная комиссия
	Субъект РФ и государственный фонд	Субъект РФ и его законодательство	Переход права пользования недрами	Соглашение о разделе продукции

**5. По значению для государства используемых участков недр.** В целях обеспечения обороны страны и безопасности государства определены следующие **участки недр федерального значения** (статья 2.1 ФЗ «О недрах»):

1) содержащие месторождения урана, особо чистого кварцевого сырья, редких земель иттриевой группы, никеля, кобальта, тантала, ниобия, бериллия, коренные месторождения алмазов, коренные (рудные) месторождения лития или коренные (рудные) месторождения металлов платиновой

группы, с запасами, учтенными государственным балансом полезных ископаемых;

2) расположенные на территориях одного или нескольких субъектов РФ и содержащие согласно государственному балансу запасов полезных ископаемых следующие их виды: извлекаемые запасы нефти (70 млн т и выше); запасы газа (50 млрд куб. м и выше); коренные (рудные) запасы золота (50 т и выше); запасы меди (500 тыс. т и выше);

3) внутренних морских вод, территориального моря, континентального шельфа РФ;

4) при эксплуатации которых необходимо использование земель, предназначенных для обеспечения обороны страны и безопасности государства.

В целях же обеспечения будущих потребностей РФ в стратегических и дефицитных видах полезных ископаемых формируется **федеральный фонд резервных участков недр** (статья 2.2 ФЗ «О недрах»). При этом участки недр, включенные в указанный фонд, не предоставляются в пользование до принятия решения об исключении их из этого же федерального фонда.

К **участкам недр местного значения** относятся следующие их разновидности (статья 2.3 ФЗ «О недрах»):

1) участки недр, содержащие общераспространенные полезные ископаемые;

2) участки недр, используемые для строительства и эксплуатации подземных сооружений местного и регионального значения (которые не связаны с добычей полезных ископаемых);

3) участки недр, содержащие подземные воды, которые используются для целей питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения (далее - питьевое водоснабжение) или технического водоснабжения и объем добычи которых составляет не более 500 куб. м в сутки, а также для целей питьевого во-

доснабжения или технического водоснабжения садоводческих некоммерческих товариществ и (или) огороднических некоммерческих товариществ.

Так что государственно-правовые ЛСГП (ИЛСГП) РФ по признаку **значения для государства используемых участков недр** следует подразделить на следующие три классификационные разновидности (табл. 1 и 2):

1) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *участки недр федерального значения*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *участки недр федерального резервного фонда*;

3) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *участки недр местного значения*.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга уровнями значимости для государства используемых участков недр, осуществлялось здесь по каждому критерию данного признака при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 2).

Таблица 2

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности ИЛСГП по критериям, принадлежащих признаку “значимости для государства используемых участков недр” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2	ИЛСГП-3
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	3	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2	3
г) степень удовлетворения государственных нужд;	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3
е) доступность товара для бизнеса;	3	2	1
ж) вклад в экономику региона;	3	2	1
з) создание рабочих мест.	3	2	1
Обобщенная оценка:			
- абсолютная (суммарная)	20	16	12
- среднеарифметическая	2,5	2,0	1,5

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – использующие участки недр федерального значения;

ИЛСГП-2 – использующие участки недр федерального резервного фонда;

ИЛСГП-3 – использующие участки недр местного значения

Здесь (табл. 2) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 3) разрядов (классов) данного признака (использующие участки недр: федерального значения; федерального резервного фонда; местного значения) соответственно уменьшались (от 3 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом

увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 2) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных оценок (табл. 2) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать использующие участки недр федерального значения ИЛСГП, так как они получили максимальное количество баллов (по трехбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

6. По статусу пользователей недр (субъектов предпринимательства). Пользователями недр РФ могут быть (статья 9 ФЗ «О недрах») субъекты предпринимательской деятельности, в том числе юридические лица участники простого товарищества, иностранные граждане, если иное не установлено федеральными законами.

То есть получается, что в соответствии с российским законодательством, регулирующим и контролирующим сферу недропользования страны, государственно-правовые ЛСГП (ИЛСГП) РФ по признаку *статуса пользователей недр (субъектов предпринимательской деятельности)*

можно, например, буквально подразделить на следующие три классификационные разновидности (табл. 1 и 3):

1) ЛСГП (ИЛСГП), создаваемые получившими статус недропользователя *юридическими лицами*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), создаваемые получившими статус недропользователя *участниками простого товарищества*;

3) ЛСГП (ИЛСГП), создаваемые получившими статус недропользователя *иностранными гражданами*.

Таблица 3

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности ИЛСГП по критериям, принадлежащих признаку “статусов пользователей недр как предпринимателей” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2	ИЛСГП-3
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	3	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2	3
г) степень удовлетворения государственных нужд;	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3
е) доступность товара для бизнеса;	3	2	1
ж) вклад в экономику региона;	3	2	1
з) создание рабочих мест.	3	2	1
Обобщенная оценка:			
- абсолютная (суммарная)	20	16	12
- среднеарифметическая	2,5	2,0	1,5

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – создаваемые юридическими лицами; ИЛСГП-2 – создаваемые участниками простого товарищества; ИЛСГП-3 – создаваемые иностранцами гражданами

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга статусами пользователей недр (субъектов предпринимательства), осуществлялось здесь по каждому критерию данного признака при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале. Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 3).

Здесь (табл. 3) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 3) разрядов (классов) данного признака (создаваемые получившими статус недропользователя: юридическими лицами; участниками простого товарищества; иностранцами гражданами) соответственно уменьшались (от 3 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметиче-

ская интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 3) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 20) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать ИЛСГП, создаваемые получившими статус недропользователя юридическими лицами и приобретшими максимальное количество баллов (по трехбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**7. По срокам пользования участками недр.** Согласно статье 10 ФЗ «О недрах» участки недр предоставляются в пользование *на определенный срок* или *без ограничения срока*.

На определенный срок участки недр предоставляются в пользование для следующих работ:

а) геологического изучения - на сроки до 5 лет, до 7 лет и до 10 лет;

б) добычи полезных ископаемых - на срок отработки месторождения полезных ископаемых;

в) добычи подземных вод - на срок до 25 лет;

г) добычи полезных ископаемых на основании предоставления краткосрочного права пользования участками недр - на срок до 1 года;

д) разработки технологий геологического изучения, разведки и добычи трудно-извлекаемых полезных ископаемых - на сроки до 7 лет и до 15 лет;

е) завершения разработки месторождения - срок продлевается по инициативе пользователя участком недр.

В связи с этой правовой нормой совокупность государственно-правовых ЛСГП и ИЛСГП по признаку **сроков использования участков недр** следует подразделить на следующие две основные классификационные разновидности (табл. 1 и 4):

1) ЛСГП (ИЛСГП), основанные на использовании участков недр *без ограничения срока*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), основанные на использовании участков недр *в определенный (законом) срок*.

Присвоение количество баллов отличающимся друг от друга сроками пользования участками недр ИЛСГП, осуществлялось здесь по каждому критерию данного признака при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале. Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 4).

Таблица 4

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака “по срокам пользования участками недр” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 –использующие участки недр без ограничения срока;

ИЛСГП-2 – использующие участки недр в течение определенного срока

Здесь (табл. 4) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (использующие участки недр: без ограничения срока; в течение определенного срока) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 4) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 4) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать использующие участки недр без ограничения срока ИЛСГП, так как они получили максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**8. По виду геологической информации о недрах, обладаемой их пользователем.** Геологическая информация о недрах подразделяется на первичную геологическую информацию о недрах и интерпретированную геологическую информацию о недрах (статья 27 ФЗ «О недрах»).

Под **первичной геологической информацией о недрах** понимается геофизические, геохимические и иные сведения о недрах, полученные непосредственно в процессе осуществления их (недр) использования, а также видов деятельности, связанных с геологическим изучением и добычей отдельных видов минерального сырья, захоронением радиоактивных отходов и токсичных веществ, осуществляемых в соответствии с другими федеральными законами.

Под **интерпретированной геологической информацией о недрах** понимаются результаты обработки первичных геологических сведений о недрах, включая соответствующие отчеты, карты, планы, эскизы.

**Пользователь недр, являющийся обладателем первичной геологической информации о них**, имеет право определять условия ее использования, в том числе в коммерческих целях, в течение *трех лет* с момента представления указанной геологической информации в федеральный фонд геологической информации и его территориальные фонды, фонды геологической информации субъектов РФ, органы государственной власти РФ, органы государственной власти субъектов РФ. **Пользователь недр, являющийся обладателем интерпретированной геологической информации о них**, имеет право определять условия ее использования, в том числе в коммерческих целях, в течение *пяти лет* с момента представления указанной геологической информации в федеральный фонд геологической информа-

ции и его территориальные фонды, фонды геологической информации субъектов РФ, органы государственной власти РФ, органы государственной власти субъектов РФ.

Таким образом совокупность государственно-правовых ЛСГП и ИЛСГП по признаку *видов геологической информации о недрах, обладаемой их пользователем*, следует подразделить на следующие две основные классификационные разновидности (табл. 1 и 5):

1) ЛСГП (ИЛСГП), сформированные пользователями недр как обладателями первичной геологической информации об этих недрах;

2) ЛСГП (ИЛСГП), сформированные пользователями недр как обладателями *интерпретированной* геологической информации об этих недрах.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга видами геологической информации о недрах (обладаемой их пользователями), по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 5).

Таблица 5

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака “видов обладаемой геологической информации” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	1	2
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	1	2
в) минимум государственной поддержки;	2	1
г) степень удовлетворения государственных нужд;	1	2
д) минимальный вред окружающей среде;	2	1
е) доступность товара для бизнеса РФ;	1	2
ж) вклад в экономику региона;	1	2
з) создание рабочих мест.	1	2
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	10	14
- среднеарифметическая	1,25	1,75

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – созданные обладателями первичной геологической информации; ИЛСГП-2 – созданные обладателями интерпретированной геологической информации

Здесь (табл. 5) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (созданные обладателями первичной геологической информации; созданные обладателями интерпретированной геологической информации) соответственно увеличивались (от 1 до 2) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку возрастали собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 5) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 5) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать созданные обладателями интерпретированной геологической информации ИЛСГП, так как они получили максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале).

**9. По основаниям возникновения права пользования участками недр.** В соответствии со ста-

теей 10.1 ФЗ «О недрах» основаниями возникновения права пользования участками недр являются следующие документы:

- 1) решение правительства РФ;
- 2) решение федерального органа управления государственным фондом недр или его территориального органа;
- 3) решение комиссии, которая создается федеральным органом управления государственным фондом недр и в состав которой включаются также представители органа исполнительной власти соответствующего субъекта РФ;
- 4) решение конкурсной или аукционной комиссии о предоставлении права пользования участком недр;
- 5) решение органа исполнительной власти субъекта РФ, согласованное с федеральным органом управления государственным фондом недр или его территориальным органом;
- 6) принятое в соответствии с законодательством субъекта РФ решение органа государственной власти субъекта РФ;
- 7) переход права пользования участками недр в соответствии с основаниями, установленными федеральными законами, регулирующими отношения недропользования;

8) вступившее в силу соглашение о разделе продукции, заключенное в соответствии с ФЗ «О соглашениях о разделе продукции»;

9) государственный контракт на выполнение работ по геологическому изучению недр (в том числе региональному), заключенный федеральным органом управления государственным фондом недр.

Поэтому государственно-правовых ЛСГП и ИЛСГП по признаку **оснований возникновения права пользования участками недр** следует подразделить на следующие классификационные разновидности (табл. 1 и 6):

1) ЛСГП (ИЛСГП), действующие по *решению правительства РФ*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), действующие по *решению органа управления государственного фонда недр*;

3) ЛСГП (ИЛСГП), действующие по *решению комиссии государственного фонда недр*;

4) ЛСГП (ИЛСГП), действующие по *решению конкурсной или аукционной комиссии*;

5) ЛСГП (ИЛСГП), действующие по *согласованному с федеральным (государственным) фондом недр решению органа исполнительной власти субъекта РФ*;

6) ЛСГП (ИЛСГП), действующие по *принятому в соответствии с законодательством субъекта РФ решению органа исполнительной власти субъекта РФ*;

7) ЛСГП (ИЛСГП), действующие в результате *перехода права пользования участками недр*;

8) ЛСГП (ИЛСГП), действующие в результате *вступления в силу соглашения о разделе продукции*.

Таблица 6

**Определение обобщенной оценки рациональности ИЛСГП по критериям признака “документальных оснований права пользования участками недр” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП							
	1	2	3	4	5	6	7	8
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	9	8	7	6	5	4	3	2
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	9	8	7	6	5	4	3	2
в) минимум государственной поддержки;	1	2	3	4	5	6	7	8
г) степень удовлетворения государственных нужд;	9	8	7	6	5	4	3	2
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3	4	5	6	7	8
е) доступность товара для бизнеса;	9	8	7	6	5	4	3	2
ж) вклад в экономику региона;	9	8	7	6	5	4	3	2
з) создание рабочих мест.	9	8	7	6	5	4	3	2
Обобщенная оценка в баллах:								
- абсолютная (суммарная)	56	52	48	44	40	36	32	28
- среднеарифметическая	7,0	6,5	6,0	5,5	5,0	4,5	4,0	3,5

*Обозначения:* 1) правительства РФ; 2) управления федерального фонда; 3) комиссии федерального фонда; 4) конкурсной комиссии; 5) органа власти субъекта РФ, согласованного с федеральным фондом; 6) органов власти субъекта РФ; 7) перехода права пользования участками недр; 8) действующего соглашения о разделе продукции

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга видами документальных оснований возникновения права пользования участками недр, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 6).

Здесь (табл. 6) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 8) разрядов (классов) данного признака (документальных оснований права пользования участками недр: правительства РФ; управления федерального фонда; конкурсной

комиссии; органа власти субъекта РФ, согласованного с федеральным фондом; органов власти субъекта РФ; перехода права пользования участками недр; в соответствии с действующим соглашением о разделе продукции) соответственно уменьшались (от 8 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная и среднеарифметическая интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 6) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 6) на момент определения их значений наиболее рацио-

нальными для общества следует, естественно, признать действующие по решению правительства РФ ИЛСГП, так как они получили максимальное количество баллов (по трехбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

#### Литература

1. Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А. Логистика горного дела (интегрированные системы) : монография.– Владивосток : Издательство Дальневост. федерал. ун-та, 2021. – 200 с.
2. Горное дело: Терминологический словарь / Под ред. К.Н. Трубецкого, Д.Р. Каплунова. – М.: Издательство «Горная книга», 2016. – 635 с.

*Леонтьев Р.Г.,*

*д-р. экон. наук, профессор, главный научный сотрудник (Вычислительный центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

*Архипова Ю.А.,*

*канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник (Институт горного дела ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-27-34](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-27-34)

### ЧАСТЬ 1. ОЦЕНКА РАЦИОНАЛЬНОСТИ ИЛСГП ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТНО-ГРУЗОВОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ

*Leontiev R.G.,*

*D-r of econ. science, professor, Chief Researcher (Computer center of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

*Arhipova Y.A.,*

*Cand. of econ. science, leading research associate (Institute of Mining Affairs of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

### PART 1. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY ILSGP OF THE TRANSPORT AND CARGO AVAILABILITY

#### Аннотация

*В статье сформулирована исследовательская процедура поэтапной оценки при помощи метода балльной шкалы уровней общественной рациональности реальной или разрабатываемой (действующей, осуществленной, намечаемой к реализации) интегрированной логистической системы горной промышленности по видам транспортно-грузовой обеспеченности (признакам классификации второго типа).*

#### Abstract

*The article formulates a research procedure for a step-by-step assessment of the integrated logistics system of the mining industry. The evaluation was carried out using the ball scale method. Levels of social rationality were evaluated: real or developed (active, implemented, intended for implementation). As well as the assessment was carried out by types of transport and freight supply (classification characteristics of the second type).*

**Ключевые слова** *Интегрированные логистические системы горной промышленности, процедура оценки рациональности, метод балльной шкалы, виды транспортно-грузовой обеспеченности, признаки классификации второго типа.*

**Keywords** *Integrated logistics systems for the mining industry, rationality assessment procedure, ball scale method, types of transport and cargo availability, classification signs of the second type*

Известно (например, [1]), что транспорт является органичным звеном любого товарного производства и материальной базой для глубокого разделения труда, специализации и кооперирования промышленных предприятий, а также для доставки всех видов сырья, топлива и продукции из пунктов производства в пункты потребления. Говоря образно, транспорт - это «кровеносная система» материального (товарного) производства.

Для предприятий промышленности главным является производство продукции для обмена и потребления. Назначение же транспорта состоит в том, чтобы перемещать ее из сферы товарного производства в сферу потребления, обеспечивая тем самым непрерывное воспроизводство. То есть транспорт продолжает процесс товарного производства в сфере обращения и сфере потребления,

связывая отрасли товарного производства и основные элементы воспроизводства - производство, распределение, рынок, обмен и потребление. Транспорт связан со всеми предприятиями - товаропроизводителями. Производство любой товарной продукции заканчивается доставкой ее к месту потребления.

Транспорт продолжает и заканчивает процесс создания товарной продукции всех отраслей товарного производства, доставляя ее потребителям. Экономическая потребность в транспорте вытекает не из потребностей сферы обращения как таковой, а из потребностей товарного производства и из потребностей, связанных с разделением труда в обществе. Сферу воспроизводственного цикла товарного производства, главным образом, обеспечивают грузовой транспорт самих

товаропроизводителей (внутренний технологический, промышленный, непубличный) и грузовой транспорт общего пользования (публичный).

При этом обеспечение воспроизводственного цикла товарного производства как ролевую функцию транспорта можно подразделить на две жизненные функции транспорта [1]:

- *обеспечение товарного производства внутренними технологическими перевозками.* Внутрипроизводственный (внутренний технологический, промышленный, непубличный) транспорт включается в средства производства и процессы изготовления товаров на тех предприятиях, которые он обслуживает, то есть в определенных случаях транспорт является составной частью технологического процесса производства данного продукта. Продукты производства в процессе изготовления подвергаются многочисленным перемещениям, которые происходят не случайно, а в соответствии с технологическими процессами, кооперацией труда, специализацией предприятий;

- *функционирование транспорта как отрасли сферы обращения.* Однако роль транспорта не сводится лишь к перемещению грузов или пассажиров, он активно воздействует на весь процесс расширенного товарного воспроизводства, на формирование и потребление запасов продукции на производстве и в сфере потребления, на стоимость складского хозяйства и др. Транспорт объединяет в единое целое все отрасли экономики, является основным средством, обеспечивающим циркуляцию товаров путем их перемещения, и как бы продолжает процесс производства, доставляя товар в сферу потребления для продажи. Только в этом случае образуется система «деньги – товар – деньги», на которой строится любая экономика. Причем транспорт как отрасль сферы обращения осуществляет только публичные грузовые перевозчики.

Вместе с тем в рамках таких ролевых функций, как функционирование транспорта в качестве отрасли инфраструктуры, деятельность транспорта в виде самостоятельной отрасли экономики (отрасли сферы услуг) и обеспечение транспортом глобализации международных связей, следует выделить следующие жизненные функции транспорта [1]:

- *функционирование транспорта как отрасли производственной инфраструктуры.* Транспорт входит в состав производственной инфраструктуры, обслуживающей основные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство. Производственная инфраструктура включает в себя также связь, энергетику, систему материально-технического снабжения. Сеть путей сообщения как коммуникационная отрасль производственной инфраструктуры представляет, главным образом, грузовой транспорт общего пользования;

- *обеспечение перевозками отраслей добывающего и обрабатывающего секторов экономики.* Данная жизненная функция транспорта как отрасли сферы услуг (сервисной экономики, третичного сектора экономики) закреплена, главным образом, за грузовым транспортом общего пользования;

- *обеспечение перевозками мировой торговли,* то есть осуществление грузовых перевозок в рамках широкой международной торговли самыми разнообразными видами энергоносителей, сырья, материалов, полуфабрикатов и готовой продукции. Мировая торговля обеспечивается, в основном, грузовым транспортом общего пользования.

Кроме того, обеспечение транспортом формирования экономическими субъектами логистических систем как его ролевую функцию можно подразделить на три его же жизненные подфункции [1]:

- *обеспечение логистических систем перевозками на стадии снабжения (поставок).* На современном этапе в рамках стадии снабжения конкретной логистической цепи промышленного предприятия доставку от поставщиков на это предприятие "конкретного исходного сырья, материалов и комплектующих изделий" "конкретного качества" "в конкретном количестве" "из конкретного места" "в конкретное время" "по конкретной цене" осуществляет, главным образом, грузовой транспорт общего пользования;

- *обеспечение логистических систем внутренними технологическими перевозками на стадии производства.* В рамках стадии производства конкретной логистической цепи промышленного предприятия (при изготовлении "конкретных товаров" "в конкретном количестве" "конкретного качества") технологические перемещения исходного сырья, материалов, полуфабрикатов, комплектующих изделий, узлов и деталей осуществляет, главным образом, собственный транспорт этого предприятия;

- *обеспечение логистических систем перевозками на стадии сбыта (распределения) готовой продукции.* В рамках же стадии сбыта (распределения) конкретной логистической цепи промышленного предприятия доставку потребителям готовой продукции "в конкретное место" "в конкретное время" "по конкретной цене" осуществляет грузовой транспорт общего пользования.

В то же время необходимо учитывать *производственную стратегию снижения зависимости от транспорта.* Одно время концепция эффективности производства в большой мере связывалась с производственными процессами. Генри Форд дал определение массового производства как "концентрации на выполнении принципов производительности, точности, экономичности, системности, непрерывности, скорости и повторяемости", что позволило ему достичь громадной экономии при производстве автомобилей. Его идеи быстро нашли применение не только в автомобильной промышленности, но и в промышленности в целом.

В 50-х годах прошлого столетия усилились поиски путей экономии, чтобы взять верх над конкурентами. Естественно, транспортные средства и перевозки попали в сферу исследований, поскольку возросшие масштабы производства неизбежно повлекли за собой удлинение транспортных связей. Результатом стала концентрация внимания на процессе перевозок в целом и продолжение поисков

экономии на транспортных операциях. Этот поиск системы, обеспечивающей "наименьшие транспортные затраты", революционизировал транспорт в период 60-х годов 20-го столетия.

Итак, в монографии [2] сообщается, что вполне приемлемой может быть и следующая представленная здесь в табл. 1 классификация ЛСГП (ИЛСГП) по оценочным признакам типов транспортно-грузовой обеспеченности (классификация второго типа).

1. *По охвату территорий государств маршрутами доставки грузов.* Транспорт в зависимости от степени охвата территорий государств делится на следующие виды транспорта: *внутренний транспорт* (осуществляющий перевозки внутри страны); *внешний транспорт* (в большей части морской, выполняющий перевозки в основном за границу).

Соответственно общая совокупность грузовых перевозок *в зависимости от охвата территорий государств* делится на следующие виды:

а) *внутренние* – перевозки грузов в прямом и непрямом внутреннем сообщении, то есть в пределах границ РФ между железнодорожными станциями, портами, аэропортами и автостанциями РФ;

б) *международные* – перевозки грузов в прямом и непрямом международном сообщении, то есть перевозки грузов, осуществляемые между РФ и другими странами.

В связи с вышеизложенным совокупность ЛСГП и ИЛСГП в зависимости от их транспортно-грузовой обеспеченности следует по признаку *степени охвата территорий государств маршрутами доставки грузов* подразделить на следующие две классификационные разновидности (табл. 1 и 2):

Таблица 1

Классификация ЛСГП (ИЛСГП) по транспортно-грузовой обеспеченности

Признаки ЛСГП (ИЛСГП)	Разряды (классы) ЛСГП (ИЛСГП)		
	По охвату территорий государств	Использующие внутренние сообщения	
По протяженности линий перевозки	Использующие магистральные линии		Использующие местные линии
По видам транспорта	Железнодорожные		Автомобильные
	Водные (речные, морские)		Воздушные
По числу задействованных видов транспорта	Основанные на унимодальных перевозках		Основанные на смешанных перевозках
По видам международных сообщений	Использующие интермодальные сообщения		Использующие мультимодальные сообщения
По роду перевозимых грузов	Основанные на перевозках массовых грузов	Основанные на перевозках немассовых грузов	Основанные на перевозках опасных грузов
По уровню развития используемых СПС	Высокий	Средний	Низкий
По виду пространственных СПС	Магистральные СПС		Очаговые СПС

1) ЛСГП (ИЛСГП), отправляющие свою продукцию и (или) получающие от поставщиков грузы по внутренним сообщениям транспорта общего пользования;

2) ЛСГП (ИЛСГП), отправляющие свою продукцию и (или) получающие от поставщиков грузы по *международным* сообщениям транспорта общего пользования.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга степенями охвата территорий государств маршрутами доставки грузов, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 2).

Здесь (табл. 2) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (пользующиеся внутренними сообщениям публичного транспорта; пользующиеся международными сообщениям публичного транспорта) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям "а", "б", "г", "е", "ж" и "з". Поскольку возрастали собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 2) ИЛСГП.

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака “степеней охвата территорий государств маршрутами доставки грузов” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – пользующиеся внутренними сообщениями публичного транспорта; ИЛСГП-2 – пользующиеся международными сообщениями транспорта общего пользования

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 2) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать пользующиеся внутренними сообщениями публичного транспорта ИЛСГП, как получившие максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**2. По географической протяженности транспортных линий.** В рамках современного транспорта общего пользования в зависимости от географической протяженности транспортных линий (путей сообщения) выделяются магистральные и немагистральные виды транспорта (причем такая классификация установилась достаточно давно, чтобы проникнуть в официальные документы, техническую и экономическую литературу и отчетность):

- *магистральный транспорт* обозначает относительно протяженные транспортные линии (пути сообщения), связывающие транспортные терминалы важнейших городов и промышленных центров большой страны или ее крупных экономических регионов (федеральных округов РФ). Причем эта связь осуществляется при помощи следующего по ним (путям сообщения) подвижного состава железнодорожного, морского, внутреннего водного (речного), автомобильного и воздушного транспорта общего пользования;

- *линии местного значения (местные линии).* Данный вид немагистрального транспорта представляет небольшие ответвления от основных магистралей. Причем на этих ответвлениях (местных линиях) также эксплуатируется подвижной состав железнодорожного, морского, внутреннего водного (речного), автомобильного и воздушного транспорта общего пользования.

Поэтому совокупность ЛСГП и ИЛСГП в зависимости от их транспортно-грузовой обеспеченности следует по признаку *степени географической*

*протяженности транспортных линий*, используемых для перевозки грузов, подразделить на следующие две классификационные разновидности (табл. 1 и 3):

1) ЛСГП (ИЛСГП), отправляющие свою продукцию и (или) получающие от поставщиков грузы по *магистральным* линиям транспорта общего пользования;

2) ЛСГП (ИЛСГП), отправляющие свою продукцию и (или) получающие от поставщиков грузы по *местным* линиям публичного транспорта.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга степенями географической протяженности транспортных линий, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше (в подразделе 2.3 настоящей работы) известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 3).

Здесь (табл. 3) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (пользующиеся магистральными сообщениями публичного транспорта; пользующиеся местными сообщениями публичного транспорта) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 3) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 3) на

момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать пользующиеся магистральными сообщениям публичного транспорта ИЛСГП, как получившие

максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

Таблица 3

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака “степеней протяженности транспортных линий” (бальный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – пользующиеся магистральными сообщениями публичного транспорта; ИЛСГП-2 – пользующиеся местными сообщениями транспорта общего пользования

**3. По используемым видам транспорта.** Грузовые перевозки в силу присутствия свойственной каждому виду транспорта определенной специфики функционирования делятся на их (перевозок) следующие виды: *железнодорожные; водные (морские; внутренние); автомобильные; воздушные.*

Обобщенные количественные, качественные, временные и стоимостные параметры материальных потоков определяются конкретными договорами поставки (купли-продажи...). Однако их конкретизация происходит в сфере транспорта и логистики. Ключевая роль транспортировки в логистике объясняется не только большим удельным весом транспортных расходов в общем, составе логистических издержек, но и тем, что без транспортировки невозможно само существование материального потока. Причем в некоторых случаях транспортировка считается самой важной в последовательности операций любой логистической системы по следующим причинам [1]:

1) величина транспортных издержек непосредственно зависит от месторасположения горнопромышленных производств, складирования продукции, поставщиков и потребителей;

2) вид используемого транспорта оказывает влияние на размеры товарно-материальных запасов. Высокоскоростные дорогие транспортные средства требуют меньшего количества товарно-материальных запасов возле месторасположения потребителя;

3) выбранный вид транспорта определяет требования к таре, а класс груза диктует выбор способа упаковки;

4) выбранные грузовые транспортные средства определяют вид погрузочно-разгрузочного оборудования, а также тип и обустройство погрузочно-разгрузочных площадок и эстакад;

5) максимально возможная консолидация грузов для общих пунктов доставки позволяет горнопромышленной компании выделять больше груза своим перевозчикам и выигрывать на скидках за крупные перевозки грузов;

6) выбор поставщиком грузового перевозчика определяется целями обслуживания потребителей.

При сопоставлении количественных и качественных оценок конкурентоспособности различных видов транспорта (табл. 4) становится совершенно очевидным следующее. Что по совокупности всех конкурентных преимуществ и ограничений ни один вид транспорта не превосходит другие виды.

Например, железнодорожный транспорт по уровню провозной способности, регулярности работы и территориальной универсальности превосходит морской транспорт, но существенно уступает ему в экономичности и производительности. Железнодорожный транспорт благодаря массовости перевозок, низкой себестоимости и высокой производительности занимает доминирующее положение в РФ. В рамках действующей сети (наличие рельсовой колеи) он обладает большой территориальной универсальностью. Вместе с тем сооружение рельсовой колеи принципиально возможно в любом районе страны.

В свою очередь, морской транспорт, играющий ведущую роль в межконтинентальных перевозках массовых грузов, уступает всем другим видам транспорта по возможностям обслуживания всей территории региона. Морской транспорт в системе основных видов отличается высокой экономичностью грузовых перевозок и наивысшей производительностью. В межконтинентальных сообщениях морской транспорт на массовых грузовых перевозках практически незаменим, но во внутренних каботажных перевозках он может сопоставляться с другими видами только в отношении перевозок, осуществляемых в приморских районах. Иначе говоря, морской транспорт не обладает широкой территориальной универсальностью.

Речной транспорт обладает высокой производительностью и сравнительно низкой себестоимостью, но реально используется только в районах тяготения объектов перевозки к внутренним водным

путям (что сужает рамки территориальной универсальности). Крупным объективным недостатком речного транспорта является сезонность его работы (в период навигации).

Автомобильный транспорт отличается самым высоким уровнем себестоимости грузовых перевозок и умеренным уровнем в части пассажирских. По производительности труда он занимает послед-

нее место и не может сравниться по этому показателю с другими видами транспорта ввиду специфики его технических средств, отягощенной в условиях страны несовершенством сети дорог и структуры парка. Но из всех наземных видов только автомобильному транспорту присущи уникальная маневренность и способность осуществлять любые перевозки по принципу "от двери до двери".

Таблица 4

**Значения сравнительных количественных и качественных оценок конкурентоспособности различных видов транспорта [1]**

Параметры конкурентоспособности	Виды транспорта					
	Ж.д.	Морской	Речной	Автомоб.	Воздушн.	Трубопр.
<b>Текущие:</b>						
1) надежность соблюдения графика доставки	3	4	5	2	6	1
2) время (скорость) доставки	3	4	5	2	1	6
3) стоимость перевозок	2	3	4	5	6	1
4) частота отправок	4	6	5	2	3	1
5) перевозочная универсальность	3	1	2	4	5	6
6) территориальная универсальность	2	5	4	1	3	6
7) качество обслуживания	4	5	6	3	2	1
8) безопасность движения	2	5	3	6	4	1
9) зависимость от погоды	2	5	6	3	4	1
10) грузоподъемность	4	2	3	6	5	1
11) уровень внутренней конкуренции*	5*	3*	4*	1*	2*	6*
12) доступность инфраструктуры*	5*	2*	3*	1*	4*	6*
<b>Стратегические:</b>						
1) уровень капложений	6	3	1	5	2	4
2) длина маршрутов	4	5	6	3	1	2
3) энергоемкость	4	2	3	5	6	1
4) трудоемкость	4	2	3	6	5	1
5) металлоемкость	4	2	3	6	5	1
6) производительность	4	2	3	6	5	1
7) вред экологии	2	5	4	6	3	1
8) сложность требований пути к подвиж. составу*	2*	5*	4*	3*	6*	1*

Примечания: 1) \* - предлагаемые сравнительные оценки; 2) 1 – лучшая оценка

Воздушный транспорт принципиально отличается от всех наземных видов транспорта и в силу своей природы является исключительно дорогостоящим. Вместе с тем, воздушный транспорт обеспечивает недоступные для других видов транспорта скорости перемещения пассажиров и грузов и, в принципе, способен совершать любые перевозки в любых направлениях, используя трехмерное пространство над сушей и водными бассейнами.

Следует иметь в виду, что приведенные выше выводы основаны на среднесетевых отчетных показателях. Следовательно, эти выводы справедливы лишь в реальной сфере деятельности каждого вида транспорта и, прежде всего, для сложившейся (среднесетевой) дальности перевозок. При изменении дальности перевозок их себестоимость существенно меняется.

Все это говорит о сложности точного определения экономически целесообразного для использования вида транспорта с помощью только сравнения количественных и качественных параметров.

На различных видах транспорта себестоимость складывается под влиянием таких показателей, как

мощность грузо- и пассажиропотока, средняя дальность перевозки, соотношение груженого и порожнего пробега, района размещения линии, ее технической оснащенности и др. Поэтому для объективности оценки эффективности использования того или иного вида путей сообщения, особенно при выборе проектных решений по модернизации существующих и строительству новых транспортных объектов целесообразно исходить из конкретных условий перевозок, складывающихся в различных регионах или направлениях, и конкретных технико-экономических расчетов.

В данном же рассматриваемом в настоящей работе случае общая совокупность ЛСГП (ИЛСГП) в зависимости от использования для перевозок принадлежащих им грузов (собственной продукции потребителям и получаемых от поставщиков машин, оборудования и расходных материалов) каким-то одним видом транспорта подразделяется на такие разряды (табл. 1 и 5):

1) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *железнодорожный транспорт*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *водный (морской, речной) транспорт*;

3) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *автомобильный транспорт*;

4) ЛСГП (ИЛСГП), использующие *воздушный транспорт*.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга используемыми видами транспорта, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствием), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 5).

Здесь (табл. 5) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 4) разрядов (классов)

данного признака (пользующиеся железными дорогами; пользующиеся водными путями; пользующиеся автомобильным транспортом; пользующиеся воздушным транспортом) соответственно уменьшались (от 4 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку в связи с увеличением транспортной составляющей в цене реализуемого товара уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 5) ИЛСГП.

Таблица 5

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности по критериям, принадлежащих признаку “используемых видов транспорта” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП 1	ИЛСГП 2	ИЛСГП 3	ИЛСГП 4
а) максимальный вклад в госбюджет	4	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты	4	3	2	1
в) минимум государственной поддержки	1	2	3	4
г) степень удовлетворения госнужд	4	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде,	1	2	3	4
е) доступность товара для бизнеса	4	3	2	1
ж) вклад в экономику региона	4	3	2	1
з) создание рабочих мест.	4	4	2	1
Обобщенная оценка:				
- абсолютная (суммарная)	26	23	18	14
- среднеарифметическая	2,88	2,55	2,00	1,75

*Обозначения:* ИЛСГП-1 - использующие железные дороги; ИЛСГП-2 – использующие водный транспорт; ИЛСГП-3 – автомобильный транспорт; ИЛСГП-4 – использующие воздушный транспорт

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 5) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать пользующиеся железными дорогами ИЛСГП, как получившие максимальное количество баллов (по четырех-балльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

#### Литература

1. Леонтьев Р.Г., Леонтьева Н.Р. Экономическая теория транспорта: тезаурус и классификации: монография. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 339 с.
2. Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А. Логистика горного дела (интегрированные системы): монография. – Владивосток: Издательство Дальневост. федерал. ун-та, 2021. – 200 с.

*Леонтьев Р.Г.,  
д-р. экон. наук, профессор, главный научный  
сотрудник (Вычислительный центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

*Архипова Ю.А.,  
канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник  
(Институт горного дела ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)*

[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-34-41](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-34-41)

## **ЧАСТЬ 2. ОЦЕНКА РАЦИОНАЛЬНОСТИ ИЛСГП ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТНО-ГРУЗОВОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ**

*Leontiev R.G.,  
D-r of econ. science, professor, Chief Researcher (Computer center of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

*Arhipova Y.A.,  
Cand. of econ. science, leading research associate (Institute of Mining Affairs of FEB RAS, Khabarovsk, RF)*

## **PART 2. ASSESSMENT OF PUBLIC RATIONALITY ILSGP OF THE TRANSPORT AND CARGO AVAILABILITY**

### **Аннотация**

*В статье сформулирована исследовательская процедура поэтапной оценки при помощи метода бальной шкалы уровней общественной рациональности реальной или разрабатываемой (действующей, осуществленной, намечаемой к реализации) интегрированной логистической системы горной промышленности по видам транспортно-грузовой обеспеченности (признакам классификации второго типа).*

### **Abstract**

*The article formulates a research procedure for a step-by-step assessment of the integrated logistics system of the mining industry. The evaluation was carried out using the ball scale method. Levels of social rationality were evaluated: real or developed (active, implemented, intended for implementation). As well as the assessment was carried out by types of transport and freight supply (classification characteristics of the second type).*

**Ключевые слова:** *Интегрированные логистические системы горной промышленности, процедура оценки рациональности, метод бальной шкалы, виды транспортно-грузовой обеспеченности, признаки классификации второго типа.*

**Keywords:** *Integrated logistics systems for the mining industry, rationality assessment procedure, ball scale method, types of transport and cargo availability, classification signs of the second type*

Известно (например, [1]), что транспорт является органичным звеном любого товарного производства и материальной базой для глубокого разделения труда, специализации и кооперирования промышленных предприятий, а также для доставки всех видов сырья, топлива и продукции из пунктов производства в пункты потребления. Говоря образно, транспорт - это «кровеносная система» материального (товарного) производства.

Вместе с тем в монографии [2] сообщается, что вполне приемлемой может быть и следующая представленная здесь в табл. 1 классификация ЛСГП (ИЛСГП) по оценочным признакам типов транспортно-грузовой обеспеченности (классификация второго типа).

## Классификация ЛСГП (ИЛСГП) по транспортно-грузовой обеспеченности

Признаки ЛСГП (ИЛСГП)	Разряды (классы) ЛСГП (ИЛСГП)		
По охвату территорий государств	Использующие внутренние сообщения		Использующие международные сообщения
По протяженности линий перевозки	Использующие магистральные линии		Использующие местные линии
По видам транспорта	Железнодорожные		Автомобильные
	Водные (речные, морские)		Воздушные
По числу задействованных видов транспорта	Основанные на унимодальных перевозках		Основанные на смешанных перевозках
По видам международных сообщений	Использующие интермодальные сообщения		Использующие мультимодальные сообщения
По роду перевозимых грузов	Основанные на перевозках массовых грузов	Основанные на перевозках немассовых грузов	Основанные на перевозках опасных грузов
По уровню развития используемых СПС	Высокий	Средний	Низкий
По виду пространственных СПС	Магистральные СПС		Очаговые СПС

4. По числу задействованных видов транспорта. В зависимости от того, один или два (и более) видов транспорта задействованы в перевозках, общая их совокупность и другие обозначенные выше совокупности видов перевозок, делятся на следующие разряды: *несмешанные (одновидовые) или унимодальные перевозки* (по определению UNCAD – это перевозки одним видом транспорта); *смешанные перевозки* (двумя или более видами транспорта).

Соответственно общая совокупность ЛСГП (ИЛСГП) в зависимости от использования для перевозок (собственной продукции потребителям и получаемых от поставщиков машин, оборудования и расходных материалов) либо какого-то одного, либо двух или более видов транспорта могут подразделяться на следующие разряды (табл. 1 и 2):

- 1) ЛСГП (ИЛСГП), основанные на *несмешанных (одновидовых) или унимодальных перевозках*;
- 2) ЛСГП (ИЛСГП), основанные на *смешанных перевозках*.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга числом задействованных видов транспорта, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 2).

Таблица 2

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака  
“число задействованных видов транспорта” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

Обозначения: ИЛСГП-1 – основанные на унимодальных перевозках;  
ИЛСГП-2 – основанные на смешанных перевозках

Здесь (табл. 2) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (основанные на унимодальных перевозках; основанные на смешанных перевозках) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку в связи с появлением расходов на перевалку грузов соответственно увеличивалась транспортная составляющая в цене реализуемого товара. И потому уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 2) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 2) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать основанные на унимодальных перевозках ИЛСГП, как получившие максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**5. По типам организационного и коммерческого взаимодействия видов транспорта при международных смешанных перевозках грузов.** Наименование данного признака классификации международных смешанных перевозок грузов и рассмотрение его разрядов связаны с тем, что обозначающие разновидности смешанных перевозок понятия и их определения сформулированы в российских законодательных и нормативных актах, а также в некоторых отечественных и иностранных источниках, недостаточно корректно.

Если относительно **организационного и коммерческого взаимодействия видов транспорта при международных смешанных перевозках грузов** (по аналогии с техническим и технологическим взаимодействием видов транспорта при смешанных перевозках грузов) ориентироваться на смысл отдельных составляющих указанных ниже иноязычных терминов, то можно сформулировать следующие их более объективные определения [1]:

- **интермодальные сообщения** (от *inter* – между, меж и *modal* – вид, форма) означают смешанные перевозки, при которых *организационное* взаимодействие различных видов транспорта выражается в применении единой для них *формы (вида)*

перевозочного документа. А *коммерческое* взаимодействие этих же видов транспорта выражается в применении *между* ними единой (“сквозной”) *формы (вида)* тарифа на совместную перевозку;

- **мультимодальные сообщения** (от *multi* – много и *modal* – вид, форма) означают смешанные перевозки, при которых *организационное* взаимодействие различных видов транспорта при совместной перевозке выражается в применении ими некоего *множества форм (видов)* перевозочных документов, то есть в применении отдельных перевозочных документов на транспорте каждого вида. А *коммерческое* взаимодействие этих же видов транспорта выражается в применении ими некоего *множества форм (видов)* тарифов на осуществление совместной перевозки, то есть в применении ими индивидуальных для каждого вида транспорта тарифов, назначаемых в зависимости от закрепленных за ними участков совместной перевозки. В результате такое организационное и коммерческое взаимодействие ведет к весьма заметному удорожанию международных смешанных (мультимодальных) перевозок по сравнению с интермодальными грузовыми сообщениями.

Поэтому общая совокупность ЛСГП (ИЛСГП) в зависимости от использования для доставки (собственной продукции потребителям и получаемых от поставщиков машин, оборудования и расходных материалов) интермодальных или мультимодальных сообщений могут соответственно подразделяться на следующие разряды (табл. 1 и 3):

1) ЛСГП (ИЛСГП), основанные на *интермодальных перевозках*;

2) ЛСГП (ИЛСГП), основанные на *мультимодальных перевозках*.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга видами организационного и коммерческого взаимодействия отраслей транспорта при международных смешанных перевозках грузов, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 3).

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака  
“видов международного взаимодействия отраслей транспорта” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – основанные на интермодальных перевозках;  
ИЛСГП-2 – основанные на мультимодальных перевозках

Здесь (табл. 3) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (основанные на интермодальных перевозках; основанные на мультимодальных перевозках) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку в связи с повышением расходов на оформление международных смешанных перевозок грузов соответственно увеличивалась транспортная составляющая в цене реализуемого товара. И потому уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 3) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 3) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать основанные на интермодальных перевозках ИЛСГП, как получившие максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**6. По роду перевозимых грузов.** Известно, что на каждом виде транспорта разрабатывается своя номенклатура перевозимых грузов. Например, на железнодорожном транспорте общего пользования осуществляются три основных рода грузовых перевозок [1]:

а) *перевозки массовых грузов* (на открытом подвижном составе, навалом, хлебных грузов, лесных грузов, рудных концентратов, минеральных строительных материалов, наливных грузов);

б) *перевозки немассовых грузов* с обычными условиями перевозки (перевозки мелкими и малотоннажными отправлениями и контейнерные перевозки);

в) *перевозки грузов на особых условиях* (опасных грузов, негабаритных и тяжеловесных грузов, скоропортящихся грузов, багажа и почты).

Соответственно общая совокупность ЛСГП (ИЛСГП) в зависимости от рода перевозимых грузов (по уровню значимости базы зарождающихся грузопотоков) могут подразделяться на следующие разряды (табл. 1 и 4):

1) ЛСГП (ИЛСГП), предъявляющие транспорту для перевозки *массовые грузы*. В качестве грузообразующей базы массовых перевозок могут выступать разрабатываемые месторождения угля, нефти, железной и марганцевой руды, строительные материалы (см. приложение 1 [2]). Так, например, за 2020 год на ДВЖД наибольшие объемы погрузки составили следующие виды: уголь – 19,9 млн тонн (+22,2 %), нефтепродукты – 9,8 млн тонн (-11,2 %), руда железная и марганцевая – 2,7 млн тонн (+7,6 %);

2) ЛСГП (ИЛСГП), предъявляющие транспорту для перевозки (на обычных условиях) *немассовые грузы*. В качестве грузообразующей базы массовых перевозок с обычными условиями (перевозки мелкими и малотоннажными отправлениями и контейнерные перевозки) могут выступать разрабатываемые месторождения меди, никеля, олова, вольфрама, молибдена, платины, золота, серебра;

3) ЛСГП (ИЛСГП), предъявляющие транспорту *опасные грузы, перевозимые на особых условиях*. В качестве грузообразующей базы перевозок с особыми условиями могут выступать разрабатываемые месторождения ртути, вольфрама, молибдена, ниобия, тантала и других редкоземельных металлов.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга родами перевозимых грузов, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 4).

Таблица 4

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности  
ИЛСГП по критериям, принадлежащих признаку  
“родов перевозимых грузов” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2	ИЛСГП-3
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	3 1	2 2	1 3
в) минимум государственной поддержки;			
г) степень удовлетворения государственных нужд;	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3
е) доступность товара для бизнеса;	3	2	1
ж) вклад в экономику региона;	3	2	1
з) создание рабочих мест.	3	2	1
Обобщенная оценка:			
- абсолютная (суммарная)	20	16	12
- среднеарифметическая	2,5	2,0	1,5

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – основанные на перевозках массовых грузов;

ИЛСГП-2 – основанные на перевозках немассовых грузов;

ИЛСГП-3 – основанные на перевозках опасных грузов

Здесь (табл. 4) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 3) разрядов (классов) данного признака (основанные на перевозках массовых грузов; основанные на перевозках немассовых грузов; основанные на перевозках опасных грузов) соответственно уменьшались (от 3 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку в связи с повышением расходов на осуществление перевозок немассовых и, особенно, опасных грузов соответственно увеличивалась транспортная составляющая в цене реализуемого товара. И потому уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая интегральные оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 4) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 4) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать основанные на выполнении перевозок массовых грузов ИЛСГП, потому, что они получили максимальное количество баллов (по трехбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**8. По уровню развития сети путей сообщения (СПС).** В работе [3] утверждается, что анализ позволил экспертным путем ранжировать территорию РФ по состоянию и относительному уровню развития СПС (ТКС [3]). Всего на территории страны выделяются три уровня развития СПС: высокий, средний и низкий. Европейскую часть РФ, включая Южный и Центральный Урал, можно отнести к территории с высоким уровнем развития СПС (первая группа). Субъекты РФ, входящие в Уральский Федеральный округ, а также субъекты РФ Южной части Сибири и Дальнего Востока

страны частично обладают СПС среднего уровня развития (вторая группа). Практически на остальной половине территории страны расположены СПС с низким уровнем развития (третья группа).

На территории восточной части РФ по геолого-экономическим критериям отчетливо выделяются два географо-экономических пояса (Северный и Южный) [3], характеризующиеся разным уровнем развития СПС и соответственно с различной инвестиционной привлекательностью минерально-сырьевых проектов. В этих поясах наиболее привлекательны проекты развития СПС, расположенные на морском побережье и вблизи от автомобильных и железнодорожных магистралей, энергетической инфраструктуры.

Таким образом российские ЛСГП (ИЛСГП) в зависимости от использования для доставки (собственной продукции потребителям и получаемых от поставщиков машин, оборудования и расходных материалов) СПС различного уровня развития могут подразделяться на следующие разряды (табл. 1 и 5):

1) ЛСГП (ИЛСГП), использующие СПС высокого уровня развития (первую группу);

1) ЛСГП (ИЛСГП), использующие СПС среднего уровня развития (вторую группу);

1) ЛСГП (ИЛСГП), использующие СПС низкого уровня развития (третью группу).

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга уровнями развития СПС, осуществлялось здесь по каждому критерию данного признака при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 5).

**Определение обобщенной оценки уровня рациональности  
ИЛСГП по критериям, принадлежащих признаку  
“уровней развития используемых СПС” (бальный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2	ИЛСГП-3
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	3	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	3	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2	3
г) степень удовлетворения государственных нужд;	3	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2	3
е) доступность товара для бизнеса;	3	2	1
ж) вклад в экономику региона;	3	2	1
з) создание рабочих мест.	3	2	1
Обобщенная оценка:			
- абсолютная (суммарная)	20	16	12
- среднеарифметическая	2,5	2,0	1,5

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – использующие СПС высокого уровня развития;

ИЛСГП-2 – использующие СПС среднего уровня развития;

ИЛСГП-3 – использующие СПС низкого уровня развития;

Здесь (табл. 5) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 3) разрядов (классов) данного признака (использующие СПС высокого уровня развития; использующие СПС среднего уровня развития; использующие СПС низкого уровня развития) соответственно уменьшались (от 3 до 1) бальные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку в связи с увеличением расходов на перевозки грузов по СПС более низкого уровня развития соответственно увеличивалась транспортная составляющая в цене реализуемого товара. И потому уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом уменьшались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых (табл. 5) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 5) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать использующие для грузовых перевозок СПС высокого уровня развития ИЛСГП, так как они получили максимальное количество баллов (по трехбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

**9. По виду пространственных СПС, используемых для освоения месторождений минерального сырья.** Анализ материалов Дальневосточных и Забайкальских экономических форумов показывает, что надежды администраций субъектов РФ, входящие в ДВФО связаны с глобальными проектами развития транспортной инфраструктуры - строительством «трансконтинентальной» железной дороги, вторым выходом БАМа к Тихому океану, развитием сети автомобильных дорог, трубопроводов, энергетики [3]. При этом предполагалось, что

в данном случае резко возрастет эффективность освоения всей имеющейся в этом регионе минерально-сырьевой базы (МСБ).

Так в соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года» на территории Забайкальского края для развития инфраструктуры, стимулирующей разработку полезных ископаемых Кодаро-Удоканского кластера, планируется реконструкция железной дороги Чара-Чина с ответвлением на Удокан. Строительство железнодорожной линии Чара-Апсадское для освоения месторождений зоны БАМа. Приаргунск-Березовское, обход Читинского узла, Могзон-Новый Уоян.

Строительство железнодорожной ветки Могзон-Озерное с выходом на Новый Уоян от Транссиба до БАМа вошло в крупнейший инфраструктурный проект комплексного развития Забайкалья. Проект разработан «Корпорацией развития Забайкалья», которая является одной из дочерних структур инвестиционно-финансовой компании «Метрополь». Первый этап строительства ветки был рассчитан на 2008-2015 годы (не был реализован [3]). Второй этап его реализации был намечен на 2016-2030 годы. Продолжается реализация проектов по строительству дорог федерального значения Чита - Забайкальск (до границы с КНР), и подъездов к населенным пунктам, расположенных вдоль дороги Чита - Хабаровск.

Вместе с тем альтернативным направлением [3] в формировании эффективной СПС (ТКС), предназначенной для освоения МСБ в новых горнорудных регионах, может быть развитие так называемой «очаговой» транспортной инфраструктуры. Примеры формирования последней - это реализованные еще в советские годы Магаданская и Норильская очаговые СПС (ТКС) и развивающаяся в настоящее время Чаунская очаговая СПС (ТКС). Они формируются в результате строительства морского порта и развития подводящих к нему автодорог, связывающих его (порт) с горнодобывающими

предприятиями. Таким же путем в последние годы идут трансконтинентальные горнопромышленные корпорации, осваивающие крупные месторождения штата Аляски (США) и Севера Канады, а также в сырьевых странах Южно-Америки (Перу, Эквадор, Мексика, Чили). Например, всю продукцию крупнейшего в мире полиметаллического рудника «Ред Дог» (штат Аляска), имеющего весьма заметное влияние на мировой рынок цинка, успевают вывезти в течение трех месяцев навигации в Чукотском и Беринговом морях [3].

Развитие локальных «очаговых» СПС (ТКС) в новых горнорудных районах зоны БАМ стало для Дальнего Востока РФ и Забайкалья важнейшим современным социально-экономическим императивом.

Поэтому совокупность ЛСГП и ИЛСГП в зависимости от их транспортно-грузовой обеспеченности следует по признаку видов пространственных СПС, используемых для освоения месторождений минерального сырья, подразделить на две классификационные разновидности (табл. 1 и 6):

1) ЛСГП (ИЛСГП), отправляющие свою продукцию и (или) получающие от поставщиков грузы по *магистральным* СПС транспорта общего пользования;

2) ЛСГП (ИЛСГП), отправляющие свою продукцию и (или) получающие от поставщиков грузы по *локальным (очаговым)* СПС транспорта общего пользования.

Присвоение количество баллов ИЛСГП, отличающимся друг от друга видами пространственных СПС, используемых для освоения месторождений минерального сырья, по каждому критерию данного признака осуществлялось здесь при помощи уже упомянутого выше известного метода стоимостных или балльных оценок. При этом известно, что в случае оценки по баллам размерность какого-то свойства (критерия) может быть охарактеризована определенным количеством баллов, например, от 4 (максимальный уровень) до 0 (полностью отсутствует), то есть по 5-балльной шкале.

Таблица 6

**Определение обобщенной оценки ИЛСГП по критериям признака  
“видов используемых пространственных СПС” (балльный метод)**

Критерии	ИЛСГП-1	ИЛСГП-2
а) максимальный вклад территории в федеральный бюджет;	2	1
б) наибольшая доля внесения налогов в территориальный и местный бюджеты;	2	1
в) минимум государственной поддержки;	1	2
г) степень удовлетворения государственных нужд;	2	1
д) минимальный вред окружающей среде;	1	2
е) доступность товара для бизнеса РФ;	2	1
ж) вклад в экономику региона;	2	1
з) создание рабочих мест.	2	1
Обобщенная оценка:		
- абсолютная (суммарная)	14	10
- среднеарифметическая	1,75	1,25

*Обозначения:* ИЛСГП-1 – пользующиеся магистральными СПС публичного транспорта; ИЛСГП-2 – пользующиеся локальными (очаговыми) СПС транспорта общего пользования

Такое присвоение представлено с использованием известной тривиальной схемы (табл. 6).

Здесь (табл. 6) в зависимости от увеличения порядкового номера (от 1 до 2) разрядов (классов) данного признака (отправляющие свои грузы по магистральным СПС транспорта общего пользования; отправляющие свои грузы по локальным (очаговым) СПС транспорта общего пользования) соответственно уменьшались (от 2 до 1) балльные оценки по критериям “а”, “б”, “г”, “е”, “ж” и “з”. Поскольку из-за повышения транспортной составляющей в цене продукции уменьшались собираемые налоги, возможность удовлетворения государственных нужд, доступность горнопромышленной продукции для предпринимателей (представителей бизнеса), вклад ИЛСГП в экономику региона и количество рабочих мест. При этом увеличивались суммарная (абсолютная) и среднеарифметическая обобщенные (интегральные) оценки общественной рациональности рассматриваемых здесь (табл. 6) ИЛСГП.

В соответствии с полученными значениями обобщенных (интегральных) оценок (табл. 6) на момент определения их значений наиболее рациональными для общества следует, естественно, признать пользующиеся магистральными СПС публичного транспорта ИЛСГП, так как они получили максимальное количество баллов (по двухбалльной шкале, поскольку отсутствие какого-либо критерия в данном процессе не зафиксировано).

#### **Литература**

1. Леонтьев Р.Г., Леонтьева Н.Р. Экономическая теория транспорта: тезаурус и классификации: монография. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2012. – 339 с.
2. Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А. Логистика горного дела (интегрированные системы): монография. – Владивосток: Издательство Дальневост. федерал. ун-та, 2021. – 200 с.
3. Волков А.В. Основные тенденции развития МСК в зоне БАМ (Северное Забайкалье) // Золото и технологии. - № 4 (46). – 2019. – С. 22-28.

*Антошкиев Адам Хава-Башиаудинович*  
студент, Ингушский государственный университет  
**научный руководитель: Погорова Замира Магомедовна**  
ст.препод.каф. «Экономика», Ингушский государственный университет

## ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ КАК ВАЖНЕЙШАЯ ФУНКЦИЯ РУКОВОДИТЕЛЯ

*Antoshkiev Adam Khava-Bashaudinovich*  
student, Ingush State University  
**scientific adviser: Pogorova Zamira Magomedovna**  
senior lecturer department "Economics", Ingush State University

### DECISION MAKING AS A KEY FUNCTION OF A LEADER

#### **Аннотация**

Руководителем можно назвать человека только тогда, когда он принимает организационные решения и реализует их через других людей. Принятие решений - составная часть любой управленческой функции. Необходимость принятия решения пронизывает все, что делает руководитель образовательной организации или органа управления образованием, формулируя цели и добиваясь их достижения. Поэтому понимание природы принятия решений чрезвычайно важно для всякого, кто хочет преуспеть в искусстве управления. Чтобы оказать вам помощь в этом, ниже мы рассмотрим типы решений, принимаемых руководителями, используемые способы, научные методы повышения эффективности этого процесса и основные факторы, которые необходимо учитывать при принятии управленческих решений.

#### **Abstract**

A manager can be called a person only when he makes organizational decisions and implements them through other people. Decision-making is an integral part of any managerial function. The need for decision-making permeates everything that the head of an educational organization or educational management body does, formulating goals and achieving them. Therefore, understanding the nature of decision-making is extremely important for anyone who wants to succeed in the art of management. To help you do this, below we will look at the types of decisions made by managers, the methods used, the scientific methods used to improve the effectiveness of this process, and the main factors that need to be considered when making management decisions.

**Ключевые слова:** руководство, решение, управление, сотрудники, ответственность, управление  
**Keywords:** Leadership, decision, management, employees, responsibility, management

Управленческое решение - это главный акт управления, в котором выражены желание и воля субъекта управления применить определенные управляющие воздействия и реализовать желаемый вариант действий. На подготовку и принятие решений заметно влияет психология участников процесса выработки решений. При выработке и принятии управленческих решений учитывается также психология их восприятия людьми, подверженным действием решений, а также общественным мнением, их соответствие действующим законом и другим нормативно-правовым актом [1].

Решение - результат анализа, прогнозирования, экономического обоснования и выбора одного из множества вариантов достижения конкретной цели. Неправильное решение руководителя может иметь непоправимые последствия для организации. Именно от характера принимаемых решений зависит судьба отдельных работников и организации.

По степени значимости и продолжительности действия решения делятся на стратегические, тактические и оперативные. В конкретнопрактическом аспекте на: индивидуальные, коллегиальные, коллективные по признаку количества и вида лиц, участвующих в принятии решений.

Все управленческие решения свидетельствуют, что активным звеном в управлении явля-

ются люди, руководители, менеджеры, проявляющие свою волю и интеллект посредством принятия решений. Некачественное ошибочное решение невозможно исправить его добросовестным исполнителем [3].

Ни один человек не может не познать на практике процесса принятия решения. Каждый из нас в течение дня принимает сотни, а на протяжении жизни - тысячи и тысячи больших и малых решений. Способность принимать решения - это умение, развиваемое с опытом и подверженное улучшению в процессе обучения методам управления.

Решение - это выбор альтернативы. К решениям относится как малозначащий выбор одежды для работы, так и выбор места работы или спутника жизни. Хотя зачастую альтернатив множество - почти все каждодневные решения мы принимаем без систематического продумывания. Что касается других решений, например, о том, в какое учебное заведение поступить, какую профессию выбрать или на какую работу устроится, то мы принимаем их обычно после долгих размышлений. Однако иногда в силу неосознаваемых психологических факторов мы уделяем непропорционально много внимания и времени незначительным решениям, и наоборот, действуем импульсивно при решении важных проблем.

В управлении организацией принятие решения более систематизированный процесс, чем в частной жизни. Руководитель выбирает направление действий не только для себя, но и для всей организации и других работников [4].

Ответственность за принятие важных организационных решений - тяжелое моральное бремя, что особенно ярко проявляется на высших уровнях управления. Если руководитель решает уволить подчиненного, последний может сильно пострадать. Если плохого работника остановить, может пострадать организация, что отрицательно скажется на результатах ее работы и всех сотрудников. Поэтому руководитель, как правило, не может принимать непродуманных решений. Прежде чем понять, как руководитель может действовать более рационально и систематизировано, давайте подробнее познакомимся с всеобщностью принятия решения, его органической взаимосвязью с процессом управления и некоторыми характеристиками организационных решений.

Принятие решений - часть каждодневной работы руководителя образовательного учреждения. Принятие решений - это интегральная часть управления организацией любого рода. Более чем что-либо другое, компетентность в данной области отличает настоящего руководителя от не руководителя и, что еще важнее, - эффективно работающего руководителя от его неэффективно работающего коллеги [2].

Как сказано выше, решение - это выбор альтернативы. Это, по сути дела, ответ на ряд вопросов. В современном сложном, быстро меняющемся мире организаций многие альтернативы находятся в распоряжении руководителей и, чтобы сформулировать цель перед группой людей и добиться ее достижения, необходимо дать ответы на многочисленные вопросы. Каждая управленческая функция связана с несколькими общими, жизненно важными решениями, требующими претворения в жизнь.

#### Список использованной литературы

1. Атаманчук Г.В. Управление: сущность, ценность, эффективность. - М.: Академический проект: Культура, 2019. - 542 с.

2. Друкер П. Труд и управление в современном мире. - М., 2013. - 252 с.

URL:<https://port-u.ru/en/manekzamenotveti/1608-upravlencheskie-idei-p-drukera>

3. Зорин Н., Кудрявцева Р. Повышение квалификации предпринимательских кадров. // Человек и труд. - 2019. - N 3. - С.37-41.

URL:[https://cat.libnvkz.ru/CGI/irbis64r\\_14/cgiirbis64.exe?LNG=&I21DBN=ANL20&P21DBN=ANL20&S21STN=1&S21REF=&S21FMT=&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=I=&S21STR=%2F3-86-936334](https://cat.libnvkz.ru/CGI/irbis64r_14/cgiirbis64.exe?LNG=&I21DBN=ANL20&P21DBN=ANL20&S21STN=1&S21REF=&S21FMT=&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=I=&S21STR=%2F3-86-936334)

4. Исаенко А. Новое в теории и практике управления персоналом. - М., 2017. - 184с. URL:<http://window.edu.ru/>

УДК 330 : [631.147 : 633.88]

**Мірзоєва Т.В.**

**Мірзоєв Т.Д.**

*Національний університет біоресурсів і природокористування України*

## БІЗНЕС АРГУМЕНТИ НА КОРИСТЬ ОРГАНІЧНОГО ВИРОБНИЦТВА ЛІКАРСЬКИХ РОСЛИН

**Mirzoieva T.V.**

**Mirzoiev T.D.**

*National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine*

## BUSINESS ARGUMENTS IN FAVOR OF ORGANIC PRODUCTION OF MEDICINAL PLANTS

### **Анотація.**

*У статті розкрито окремі економічні передумови розвитку органічного лікарського рослинництва, що виявлені на основі аналізу основних тенденцій виробництва лікарських культур. Підкреслюється, що постійний і зростаючий попит на лікарські рослини є основним бізнес-аргументом на користь їхнього виробництва. Розглянуто успішні приклади низки підприємств із виробництва органічних лікарських рослин.*

### **Abstract.**

*The article reveals some economic prerequisites for the development of organic medicinal plant growing, they are identified on the basis of analysis of the main trends in the production of medicinal crops. It is highlighted that the constant and growing demand for medicinal plants is the main business argument in favor of their production. Successful examples of a number of enterprises for the production of organic medicinal plants are considered.*

**Ключові слова:** *лікарське рослинництво, органічне виробництво лікарських рослин, економічна доцільність, розвиток.*

**Keywords:** *medicinal plant growing, organic production of medicinal plants, economic feasibility, development.*

За останні десятиліття як у світі загалом, так і в Україні вже не тільки фахівцям, а й пересічним громадянам стали знайомі поняття «органіка», «органічне виробництво», «органічні продукти» тощо. У суспільстві вже сформувалося розуміння того, що органічне – це без «хімії», більш корисне і більш безпечне для здоров'я. Також багато аграріїв уже знають, що органічне виробництво сприяє відновленню ґрунтів і біорізноманіттю. Дійсно, органічні продукти – це ті, при вирощуванні якого не використовують отрутохімікати, синтетичні мінеральні добрива, генетично-модифіковані організми. У тваринництві не застосовують гормони, стимулятори росту, антибіотики. Органічне виробництво мінімально впливає на природу. Усе росте й розвивається в умовах, максимально наближених до природних. Тобто органічні продукти – це не стільки про пряму користь для здоров'я, а більше про збереження природи й розумне господарювання [5].

Нині органічне виробництво набуло досить значного поширення. Як зазначає президент ГС «Органічна Україна» Олена Корогод-Березовська «органічна торгівля, тобто обіг органічними продуктами, показує значне зростання за час Covid-19 в розвинутих країнах: в США за час пандемії споживання органічних продуктів зросло на 20%, в Німеччині на 25%» [10]. За даними наукових установ і висновків експертів, під органічне сільське господарство у світі відведено значні площі земель: в Європі – 5,1 млн га, Латинській Америці – 4,7 млн га, Австралії – 10,6 млн га. На значних площах здійснюється органічне землеробство в Азії, особливо в Китаї та Японії. За результатами 2019 року світовий ринок органічної продукції сягнув 106 млрд доларів США. Тенденція щодо поширення виробництва органічної продукції має місце і в Україні. За інформацією, що була оприлюднена на V Міжнародний конгрес «Органічна Україна 2021» станом на 2020 р. в Україні займалося органічним виробництвом 617 операторів, із них 470 сільськогосподарських виробників, на площі 468 тис. га, що становить 1,1% від земель сільськогосподарського призначення. Дані моніторингу, проведеного Мінекономіки, незначною мірою відрізняються – так вони свідчать, що у 2020 році в Україні загальна площа сільськогосподарських земель із органічним статусом і перехідного періоду склала 462 тис. га (1,1 % від загальної площі земель сільськогосподарського призначення України), операторів органічного ринку 549, з них 419 – сільськогосподарські виробники. У світі серед країн органічного руху Україна посідає за різними джерелами 20-21 місце. В Україні, до прикладу, одна з небагатьох областей України, що має значні площі під ведення органічного виробництва є Вінничина. В області під ведення органічного землеробства відведено понад 2 тис. га землі, на яких вирощуються зернові та бобові культури, овочі, фрукти. Більша частина земель зайнята посівами лікарських культур, які займають понад 600 га, вирощується при цьому понад 18 видів рослин [8, 9, 7].

Українські виробники органічних продуктів працюють переважно на експорт – і це є головний

напрямок збуту для органічного бізнесу (85% української органіки йде на експорт). Причина загальноно відома – органічна продукція має на порядок вищу ціну, а переважна більшість українців мають низьку купівельну спроможність. Хоча внутрішній ринок останнім часом поступово розвивається. Він ще невеликий, у порівнянні з країнами Європи, проте демонструє зростання – наприклад, у 2020 р. внутрішній органічний ринок України у порівнянні з попереднім роком зріс на 3% і сягнув позначки 25,1 млн доларів США [1].

На першому місці за рівнем споживання органічної продукції в Україні вже не перший рік впевнено тримається молочна продукція – майже 65% усього обсягу споживання органіки. Найбільший попит на молоко та вершкове масло. На другому місці за рівнем споживання (18%) – круп'яні та зернові вироби, борошно і насіння. У цій категорії найбільший попит на пластівці та крупи. У 2020 році суттєво зросло споживання органічних яєць і олійних виробів. Лідерами за зростанням стали прянощі й спеції та яйця: їх споживання збільшилось у 6,5 разів та майже в 3,5 рази, відповідно.

Перелічені органічні продукти як споживаються на внутрішньому ринку в Україні, так і експортуються в значних обсягах за її межі. Україна також експортує органічні льон, гірчицю та гарбузи, що мають лікарські властивості, низку лікарських рослин, а також чаї та рослинну сировину для трав'яних чаїв. Щороку в країнах ЄС зростає попит на органічну продукцію, зокрема органічні лікарські рослини. Це пояснюється зацікавленістю суспільства в здоровому харчуванні та безпечному лікуванні. Головними споживачами продукції органічного лікарського рослинництва у сучасних умовах є система охорони здоров'я, індустрія дитячого і дієтичного харчування, сфера косметології.

Суттєве зростання попиту на прянощі, які відносяться до лікарських культур, зростаючий попит на чаї з лікарських трав і на лікарську рослинну сировину в світі розглядаємо як один із бізнес-аргументів на користь розвитку органічного виробництва лікарських рослин. І до того ж економічна доцільність виробництва органічних лікарських рослин обумовлюється близькістю потужного європейського ринку, де середній показник споживання органічної продукції на душу населення сягає 84 євро на рік (в Україні – 50 євроцентів) і де в значних обсягах споживають українську органічну продукцію. Так, відповідно до звіту Європейської Комісії у 2020 році Україна посіла 4-те місце зі 124 країн за обсягами імпортованої органічної продукції до ЄС. Протягом 2020 року до ЄС ввезено 2,79 млн. тонн органічної агропродовольчої продукції, 7,8 % з якої – українська (217,2 тис. тонн). До перспективних органічних культур для експорту до Європи фахівці відносять амарант, кіноа, овес, люпин, соя та інші бобові, коноплі та гарбузи – як бачимо і в цій групі присутні культури з лікарськими властивостями. Загалом, двома основними експортоорієнтованими органічними виробничо-збутовими ланцюгами в Україні є сільськогосподарська продукція (зернові,

олійні, бобові, лікарські культури) та дикороси (тобто ягоди, гриби, горіхи, лікарські трави) [2, 4].

Таким чином, виробництво органічної продукції загалом і органічних лікарських культур, зокрема, є економічно вигідним (безперечно за умови належних інвестицій і налагодженого виробництва) передусім через наявний і стабільний попит. Завдяки останньому прибутки можуть отримати як виробники, що реалізують сертифіковану органічну продукцію як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, так і держава отримує вигоду через зростання надходжень до бюджету.

Окрім того, для України даний бізнес-напрямок є привабливим і з точки зору розвитку малого й середнього аграрного бізнесу у сільській місцевості. Не секрет, що в розвинутих країнах світу основою національних економік є малий бізнес. Що стосується українського аграрного сектору, то наразі більш ефективно в цій сфері розвиваються такі крупні компанії як агрохолдинги, які дуже часто поглинають малих і середніх фермерів. І саме органічне виробництво лікарських рослин може забезпечити високі прибутки дрібним і малим фермерам – органічне виробництво лікарських рослин, за якого не можна вносити пестициди й гербіциди, за якого переважає ручний збір квітів і суцвіть, за якого виробник має проїнятися так званою «філософією органік». Останнє є абсолютно нетиповим для крупних агрохолдингів, які налаштовані на величезні обсяги продукції й надприбутки, завдяки налагодженому промислому виробництву. Натомість як розвиток такого напрямку підприємницької діяльності на селі зумовить зростання ефективності малого бізнесу та зростання зайнятості сільського населення. До речі, ці позиції, актуальні й нині, були відображені в Концепції розвитку органічного землеробства в Україні до 2020 р., де зазначалося – органічне лікарське рослинництво це новий щабель ефективного виробництва, з успішною реалізацією якого можна вирішити низку екологічних, соціальних та економічних проблем [3].

В Україні вже існують відомі бренди органічної продукції, такі як Organic Milk, Дунайський аграрій, Сквирянка, Garna Organica, Organic Meat, ЕтноПродукт, Любисток Органік та ні. Не дивлячись на це, що переважає більшість українських аграріїв усе ще не знайома з економічними перевагами виробництва як лікарських рослин загалом, так і органічних зокрема. Тим не менше вже є багато позитивних прикладів з ведення даного бізнесу. Наприклад, це: згадана компанія «Дунайський аграрій», яка нещодавно поповнила асортимент новою лінійкою: лікарськими травами. Процес збору, переробки і зберігання всієї продукції відповідає усім вимогам органічної сертифікації; ТОВ «Дунайський Аграрій», що пропонує органічний гарбуз (який відноситься до лікарських сільськогосподарських культур) [6]; ТОВ «Гербатіка», що спрямовує на експорт сукупність органічних лікарських рослин, а також плоди обліпихи, шипшини, бузини, чорниці (в т. ч. і сушені); ТОВ «Агролідер Європа», що пропонує закордонним покупцям органічні гірчицю і льон, які також часто застосовуються в якості лікарських [11]. Представником нового покоління українських підприємств, основними

засадами діяльності якого є високі моральні принципи ведення бізнесу є ТОВ «Фітофарм-трейд». Сфери його діяльності: заготівля, сушіння, переробка та зберігання диких і культурних лікарських рослин, фруктів, насіння. Окрім того, сучасний напрям розвитку компанії – органічне виробництво (сертифікат UA-BIO-108 Organic Standard/Ukraine): 1) прямих і лікарських рослин: глуха кропива трава свіжа, глуха кропива, трава сушена, звіробій трава свіжа, звіробій трава сушена, кропива листя свіже, кропива листя сушене, липа квіти свіжі, липа квіти сушені, плоди шипшини свіжі, плоди шипшини сушені, чебрець трава сушена, чебрець трава свіжа; 2) плодових і ягідних: бузина квіти свіжі, бузина квіти сушені, бузина плоди свіжі, бузина плоди сушені, плоди глоду свіжі, плоди глоду сушені [12].

Діяльність таких підприємств, які успішно працюють не один рік і стабільно розвиваються, є ще одним бізнес-аргументом на підтвердження економічної доцільності й перспективності органічного лікарського рослинництва. Дещо уповільнений розвиток цього молодого напрямку, порівняно з іншими в аграрному секторі – це не через низьку економічну привабливість, це переважно через необхідність мати певні знання про технологію такого виробництва і ресурси для його започаткування. Попит на лікарські рослини загалом і органічні, зокрема, за всіма прогнозами тільки зростатиме, особливо в постковідну епоху. Тому, вважаємо, питання в часі – поступово, зважаючи на існуючі сприятливі економічні передумови, виробництво лікарських рослин загалом і органічних зокрема, в Україні має поширяться.

#### Список літератури

1. Внутрішній органічний ринок України у 2020 році зріс на 3% (2021) URL: <https://organicinfo.ua/news/organic-domestic-market-2020/>
2. Все буде органік! (2019) URL: <http://agro-business.com.ua/agro/infrastruktura-rynku/item/13007-vse-bude-orhanik.html>
3. Концепція розвитку органічного землеробства в Україні до 2020 року / Шкуратов О. І., Дребот О. І., Чудовська В. А. та ін. К. ТОВ «Екоінвестком», 2014. 16 с.
4. Мірзоєва Т.В. Проблематика лікарського рослинництва – ефективної складової вітчизняного органічного виробництва (2018) URL: [http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/9288/1/Organik\\_2018\\_227-231.pdf](http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/9288/1/Organik_2018_227-231.pdf)
5. Мир Organic: все, что нужно знать об органических продуктах и бизнесе на них (2020) URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2020/12/18/669317/>
6. Organic: ТОП-15 найвпізнаваніших органічних брендів України (2021) URL: <https://brandstory.com.ua/rejtingi/organic-ua-top-15-najvpiznavanisih-organicnih-brendiv-ukraini>
7. Органічне виробництво в Україні (2021) URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed6463ce-f338-4ef0-a8a8-e778d3d0ffd1&title=OrganichneVirobnitstvoVUkraini>

8. Пасічняк В. І., Наконечний Л. П., Склонний С. О. Розвиток органічного виробництва у світі, Вінницькій області – перспективи. Поєднання науки, освіти, практичного виробництва і справедливого продажу якісної органічної продукції (Матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції 2020 року) / за ред. д-ра с.-г. наук В.Ф. Камінського. Вінниця : ТОВ «Твори», 2020. 140 с. С. 34-37.

9. V Міжнародний конгрес «Органічна Україна 2021» (2021) URL: <http://agrovoly.gov.ua/news/v-mizhnarodnyy-kongres-organichna-ukrayina-2021>

10. Українські виробники вплинули на споживання органічної продукції у світі (2020) URL: <https://agropolit.com/news/18786-ukrayinski-virobniki-vplinuli-na-spojivannya-organichnoyi-produktsiyi-u-sviti>

11. Українські виробники органічної продукції (2020) URL: <https://serbia.mfa.gov.ua/news/ukrayinski-virobniki-organichnoyi-produktsiyi>

12. Фітофарм-трейд, ТОВ (2019) URL: <https://buyorganic.in.ua/biofach-2019/tpost/dx1v912pyg-ftofarm-treid-tov>

УДК:33

**Самсонова Ю.И.**

*Финансовый университет при Правительстве РФ*

[DOI: 10.24412/2520-6990-2021-35122-45-47](https://doi.org/10.24412/2520-6990-2021-35122-45-47)

## ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ДЕЛОВУЮ АКТИВНОСТЬ КОМПАНИИ

**Samsonova Y.I.**

*Financial University under the Government of the Russian Federation*

## FACTORS AFFECTING THE BUSINESS ACTIVITY OF THE COMPANY

### **Аннотация**

*Деловая активность предприятия достаточно чувствительна к влиянию разных факторов. Основное влияние на деловую активность организации оказывают макроэкономические факторы, формирующие либо благоприятный «предпринимательский климат», и стимулирующие условия для функционирования компании, либо наоборот – риски и спады деловой активности.*

### **Abstract**

*The business activity of the enterprise is quite sensitive to the influence of various factors. The main influence on the business activity of an organization is exerted by macroeconomic factors that form either a favorable "business climate" and stimulating conditions for the functioning of the company, or vice versa - risks and a decline in business activity.*

**Ключевые слова:** *организация, факторы, деловая активность, внешние факторы, внутренние факторы.*

**Keywords:** *organization, factors, business activity, external factors, internal factors.*

Анализируемая экономическая категория представляет собой комплекс мер по развитию определённого субъекта хозяйствования на различных рынках (финансовом, товарном и др.); в свою очередь, под такой дефиницией, как рентабельность, подразумевается экономический показатель комплексного характера, охватывающий эффективность использования предприятием всех видов ресурсов, которыми оно располагает. Для того, чтобы улучшить эффективность работы организации, нужно рассмотреть возможные методы управления деловой активностью и рентабельностью данной организации.

На величину показателей деловой активности предприятия могут воздействовать различные факторы.

Внешние факторы не зависят от предприятия – это налоговые режимы, экономическая стабильность, инфляция, наличие военных действий и т.д., внутренние факторы полностью зависят от предприятия: издержки производства, цены, объем производства, объем продаж, качество продукции, издержки обращения и т.д.

Например, к производственным факторам можно отнести наличие финансовых ресурсов для осуществления деятельности [1, с.188].

К производственным факторам относятся особенности снабженческо-сбытовой деятельности, природоохранные мероприятия, штрафы, различные санкции, социальные условия проживания работников, условия труда, особенности финансовой деятельности организации и т.д.

Данные факторы так или иначе влияют на показатели рентабельности организации. Повышение эффективности использования данных факторов прямым образом влияет на интенсификацию производственной деятельности.

Классификация факторов позволяет определить их влияние на уровень рентабельности, наиболее значимые факторы, повысить уровень эффективности управления ими и усилить возможности при выявлении резервов повышения рентабельности.

Повышение коэффициента оборачиваемости, можно достичь несколькими способами, во-первых, можно сократить объем оборотного капитала

компании, т.е. распродать остатки готовой продукции, сократить закупки сырья и материалов, решить проблемы с дебиторской задолженностью. Сокращение затрат на оборотный капитал позволит компании увеличить показатели коэффициента оборачиваемости. Во-вторых, следует обратить внимание на величину выручки компании. Если не получается сократить оборотные активы, то нужно искать новые пути реализации продукции [2, с.69].

В целях повышения оборачиваемости запасов необходимо [3, с.99]:

Во-первых, для обеспечения стабильного повышения оборачиваемости необходимо на регулярной основе проводить её корректную оценку, что обуславливает значимость правильного ведения учёта запасов.

Во-вторых, на основании объективных прогнозов должен быть разработан план, а также система нормативных значений коэффициентов, которых в ближайшей перспективе необходимо достичь. Соотношение между фактическими и плановыми значениями подлежит постоянному контролю.

В-третьих, разработанная схема продаж должна обеспечивать как можно менее продолжительный срок пребывания продукции на складе; в данном направлении могут быть приняты такие меры, как подбор оптимальных объёмов поставок, оптимизация логистической системы и пр.

В-четвертых, следует обеспечивать корректность структуры протекающих внутри компании бизнес-процессов; так, в результате автоматизации производства объём производимой в месяц продукции может увеличиться; таким образом, возрастёт и объём реализации, а следовательно, и оборачиваемость запасов.

В сфере менеджмента дебиторской задолженности применяются следующие методики: ведение учёта заказов, оформление соответствующей документации и определение специфики задолженности; проведение ABC- и XYZ-анализа применительно к дебиторской задолженности; анализ задолженности по различным группам товаров с целью выявления невыгодных с точки зрения взыскания средств; определение фактической стоимости обязательств компании; контроль соотношения между дебиторской и кредиторской задолженностями; определение возможности реализации дебиторской задолженности и т.д.

Резюмируя вышеизложенное, можем сделать выводы о том, что можно регулировать эффективность работы организации различными методами управления. Например, показатели оборачиваемости оборотных средств, запасов, фондоотдачи, фондовооруженности - следует повышать путем сокращения объемов оборотного капитала компании, увеличения выпуска продукции, за счет снижения постоянных расходов, внедрения новой техники, передовых технологий, а также механизации и автоматизации производственных процессов. Показатели загрузки оборотных средств, фондоемкости – снижать, путем использования уже имеющегося оборудования, повысив его производительность. Длительность одного оборота можно сократить, выпуская и реализовывая больше продукции при той же сумме. Показатели обновления и выбытия следует рассматривать вместе, для того, чтобы наглядно увидеть, основные фонды больше выбывают либо обновляются. Для повышения коэффициента обновления нужно приобретать новое, более эффективное спецоборудование [4, с.230].

Деловая активность отражает уровень и динамику хозяйственных процессов, так как основывается на принципе соблюдения требования непрерывности деятельности коммерческой организации. Формирование деловой активности хозяйствующего субъекта позволяет спрогнозировать вероятные тенденции и перспективы его развития в условиях конкуренции и риска.

#### **Список литературы:**

1. Пласкова, Н.С. Экономический анализ : учебник / Н.С. Пласкова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М., 2016. – 704 с.
2. Кузьмина, Е. Е. Комплексный анализ хозяйственной деятельности. В 2 ч. Часть 2 [Электронный курс]: учебник и практикум для академического бакалавриата / Е. Е. Кузьмина, Л. П. Кузьмина ; под общей редакцией Е. Е. Кузьминой. – Москва : Издательство Юрайт, 2019. – 250 с. – Режим доступа. – URL: <https://biblionline.ru/bcode/438956>. – ЭБС Юрайт.
3. Экономический анализ / под ред. профессора Л.Т. Гиляровой. – М.: ЮНИТИ, 2017. – 615 с.
4. Скамай, Л.Г. Экономический анализ деятельности предприятия : Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. / Л.Г. Скамай, М.И. Трубочкина. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. – 378 с.

**ОПЫТ ЕС В ОРГАНИЗАЦИИ ОБРАЩЕНИЯ С ОТХОДАМИ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ****EU EXPERIENCE IN WASTE MANAGEMENT IN INLAND WATERWAY TRANSPORT****Аннотация**

В статье проанализирован опыт ЕС в обращении, хранении и утилизации образующихся судовых отходов в результате эксплуатации флота. Приведены правила обращения, хранения и сортировки судового мусора, а так же правила обращения с вредными веществами при перевозке водным транспортом.

**Abstract**

The article expresses and describes the EU experience in handling, storing and disposing of the generated ship waste as a result of the operation of the fleet. The rules for handling, storage and sorting of ship's garbage, as well as rules for handling hazardous substances during transportation by water transport.

**Ключевые слова:** водный транспорт, загрязнение, отходы, мусор, экология, судно, водные пути, очистные сооружения.

**Keywords:** water transport, pollution, waste, garbage, ecology, ship, waterways, treatment facilities.

Внутренний водный транспорт, как общеустановлено, является одним из наиболее экологически безопасных видов транспорта. Однако в процессе эксплуатации, на судах образуются бытовые и производственные отходы, что является потенциальным источником загрязнения водной среды. И даже если загрязнение является незначительным, то дальнейшее улучшение экологических характеристик водного транспорта позволит сохранять максимально возможную экологическую обстановку водных путей, а также способствовать достижению природоохранных целей.

Близость географического расположения стран Европейского сообщества (ЕС) определила необходимость разработки нормативно закреплённой системы мероприятий по обращению с отходами.

Отходы, разрешённые к утилизации в воду не должны превышать допустимые уровни сброса, во внутренние воды веществ, способствующие загрязнению. Эти уровни устанавливаются в правовых документах, регулирующих экологические нормы, соответствующие региональные или субрегиональные соглашения, или устанавливаются отдельными центральными или местными властями. Различаться допустимые уровни сброса могут в зависимости от страны, водного пути или речного бассейна [1].

Морские суда, осуществляющие плавание во внутренних водных путях, и суда смешанного плавания река-море, должны удовлетворять экологическим и природоохранным требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78). Однако управление речного бассейна может иметь в отношении контроля

загрязнения внутренних водных путей более строгие требования, чем те, которые применяются к морским судам, в особых случаях, когда это оправдано с точки зрения водопользования, например, для обеспечения питьевой водой.

Для обеспечения предотвращения загрязнения, в опыте ЕС, правительства внедряют и развивают эффективную систему управления отходами, включая:

- регулярный мониторинг качества воды;
- регулярные проверки для обеспечения соблюдения всех предписаний и требований по предотвращению загрязнения с судов;
- передовые технологии и оборудование, применяемые при удалении судовых отходов.

В управлении утилизации отходами для ЕС, предпочтительным вариантом предотвращения загрязнения внутренних водных путей судами, является сбор отходов на борту и их вывоз на берег для дальнейшей обработки. Сеть стационарных береговых пунктов приема отходов или самоходных судов для сбора отходов, необходимой мощности, должна быть доступна на соответствующих расстояниях друг от друга, для обеспечения предпочтительного варианта с учетом экономической целесообразности и практической осуществимости [2].

В странах ЕС правительства, когда того требуют конкретные местные условия, разрешают использование на своих внутренних водных путях судовых очистных сооружений для отходов, образующихся на борту судна.

Суда, задействованные в международном плавании, должны быть в обязательном порядке оборудованы соответствующими техническими средствами для сбора, хранения на борту и осуществления передачи в приемные пункты отходов,

образующихся на берегу. Кроме этого в целях облегчения судоходства и прохода судов по собственным территориальным водам судам, не оборудованным бортовыми очистными сооружениями, признана необходимость мер по созданию соответствующей инфраструктуры для сбора, обработки и удаления отходов.

Нормативно-правовые акты ЕС, учитывают, что правительства не разрешающие использование на своих внутренних водных путях бортовых сооружений для обработки отходов, не запрещают судам, оборудованным такими устройствами, прохождение их территории внутренних водных путей международного значения. В таком случае могут быть применены специальные технические меры, чтобы исключить возможность работы устройств для обработки судовых отходов, например путем помещения бортовых очистных сооружений, или их выпускных отверстий под закрытыми пломбами.

В политике управления отходами ЕС используется принцип «платит загрязнитель». В конечном итоге эксплуатационные расходы по содержанию пунктов береговых сооружений для приёма отходов, обработки и удаления судовых отходов в конечном итоге несёт организация, эксплуатирующая судно. Однако целевой задачей остаётся стремление к тому, чтобы плата за сброс образующихся на борту отходов и содержание приемных сооружений была возложена на непосредственно на судовладельца или экипаж судна, как основных ответственных за надлежащее удаление таких отходов.

С этой целью, в странах ЕС, предоставлено право правительствам вводить любые формы, способы и методы оплаты за сбор и обработку отходов, образующихся на борту судов. В частности рассмотрению и внедрению подлежат финансовые схемы, такие как покрытие расходов на береговой сбор и удаление отходов, образующихся на борту судов, за счет дополнительных налогов на топливо и увеличение портовых сборов.

Для обеспечения правильной сортировки, хранения и утилизации мусора необходимо полностью организации, эксплуатирующие флот должны соблюдать следующие правила [3]:

- табло с объявлениями, должны отображаться на рабочем языке судна, а также на английском, французском и испанском языках и формировать экипаж и пассажиров о требованиях к вывозу мусора;

- инсинераторы, должны быть в исправном состоянии, содержаться в надлежащем виде, и полностью функциональны с соответствующими запасными частями;

- укладка материалов, запрещенных к утилизации в море. Перед утилизацией в портовых сооружениях, должны храниться в специализированных ёмкостях или контейнерах.

- сортировка мусора на борту, с учетом разделения на ёмкости одобренного типа с советующей маркировкой.

- планы удержания и удаления остатков груза и записи об удалении отходов.

При перевозке вредных веществ в упакованном виде необходимо установлены следующие правила [4]:

- упаковка, достаточно соответствующая для сведения к минимуму опасности для морской среды;

- маркировка и отличительные знаки, помечены правильным техническим названием, своим номером кода паспорта безопасности или четырёхзначным идентификатором (по классификации, установленной ООН), чтобы указать, что содержимое является морским загрязнителем;

- соответствие документации. Наличие регистрации в судовом журнале в специальном списке, манифесте или подробном плане размещения, в котором указывается их местонахождение;

- укладка и правильное размещение, отделение и закрепление в соответствии с Международным кодексом морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), для минимизации опасности для морской среды.

Нарушение требований прописанных в Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов, или фальсификация записей, являются частыми причинами задержания судов сотрудниками службы контроля государства порта и могут привести к уголовной ответственности или даже тюремному заключению для руководства компании. Также существует риск крупных штрафов, которые могут достигать миллионов долларов. Сам размер материальной и уголовной ответственности определяется законами страны, на территории которой.

Работа внутреннего водного транспорта может ощутимо сказываться на водных экосистемах, что проявляется главным образом в изменении гидроморфологии рек, изменении фрагментации экосистем, нарушении экологического баланса либо загрязнении воды и донных отложений (например, в результате незаконного сброса нефтесодержащих отходов, опасных веществ, сточных вод и мусора с судов, а также балластных вод). [5]

В качестве поддержания и сохранения экологической обстановки внутренних водных путей России, стоит обратить внимание на положения установленные в международном сообщении выстроенные на опыте ЕС, связанные с осуществлением безопасной утилизацией отходов для морской среды:

- обеспечение судов надлежащими установками для утилизации и хранения судовых отходов;

- ведение организованного и систематического контроля записей и отметок утилизации отходов в судовых и береговых портовых журналах;

- введение штрафных санкций за нарушение утилизации судовых отходов;

- обеспечение портовых сооружений, специализированными пунктами приёма и утилизации отходов;

- внедрение судов-сборщиков для обеспечения передачи отходов, где условия утилизации судового мусора судном самостоятельно затруднительны или невозможны.

Целесообразно создать комплекс взаимоувязанных документов, регламентирующих качество воды, мероприятия по борьбе с наводнениями и сохранностью грунтовых вод, управлением всеми видами отходов и обеспечением качества воздуха, охраной животного и растительного мира и создание системы инструментального мониторинга состояния окружающей среды и объектов воздействующих на окружающую среду.

В таком контексте поход к управлению водными ресурсами требует регулирования на уровне речных бассейнов, а не на основе административных или географических границ. Такой подход позволяет оценить всю деятельность, способную повлиять на водные ресурсы, а также контролировать эту деятельность при помощи мер, специфических для условий определенного речного бассейна. Организационное построение институциональных структур требует учета экономико - географических и организационно - технологических особенностей. Формирование таких структур может быть основано на следующих принципах:

- использование существующих региональных структур, но организованных и адаптированных для обеспечения координации функций, относящихся к речным бассейнам;

- назначение центрального наблюдательного органа с подразделениями на основе речных бассейнов или учреждениями, организующими и осуществляющими ежедневную деятельность в бассейнах рек;

- создание индивидуальных учреждений для прямого управления деятельностью каждого речного бассейна.

Для бассейнов рек, пересекающих границы государств, необходима международная координация в целях создания экосистем, учитывающих транспортную составляющую [6]. В настоящее время отсутствуют международные соглашения в области использования и охраны водных объектов по р. Обь (Казахстан, Монголия, Китай), р. Иртыш (Казахстан), р. Тумыньцзянь/ Туманная (КНДР, Китай).

Выгоды от интегрированного похода очевидны:

- осознанное устойчивое использование и управление водными ресурсами, более эффективное управление на уровне бассейнов рек;

- уменьшение загрязнения и улучшения в области очистки сточных вод;

- выгоды для здоровья населения в связи с улучшением качества питьевой воды и вод для купания, выгоды для экосистем, улучшенные условия

для экономической деятельности (например, туризма);

- инструменты для борьбы с маловодьем;

- ценообразование как инструмент для аккумуляции необходимых финансовых ресурсов и методов воздействия на поведение потребителя;

- возникновение реальной хозяйственной ответственности и заинтересованности у сторон в результате общественного участия в процессе принятия решения.

#### Список литературы

1. Economic Commission for Europe. Inland Transport Committee Working Party on Inland Water Transport. Boosting future-proof European inland waterway transport (NAIADES III): Inland Waterway Transport Action Plan for 2021–2027. – URL: <http://undocs.org/pdf?symbol=en/ECE/TRANS/SC.3/2021/1> (дата обращения 10.12.2021).

2. Решняк В.И., Юзвяк З., Щуров А.Г.. Регулирование эксплуатационного и аварийного загрязнения окружающей среды на объектах водного транспорта. Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. - 2013. - №1(17). - С. 85-90.

3. Пинаева О.М., Пластинин А.Е. Анализ требований полярного кодекса по охране окружающей среды северного морского пути.//Великие реки 2020: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2020. – URL: [http://vf-река-море.рф/2020/PDF/1\\_15.pdf](http://vf-река-море.рф/2020/PDF/1_15.pdf) (дата обращения 10.12.2021)

4. Решняк В.И. Разработка комплекса организационных мероприятий по предотвращению эксплуатационного загрязнения внутренних водных путей при судоходстве. Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. - 2017. - №5(45). - С. 965-972.

5. Решняк В.И. Разработка систем управления экологической безопасностью судоходства.//Валерий Иванович Решняк, Алексей Решняк В. И. Викторович Батяев, Ксения Валерьевна Решняк // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. - 2016. - №2(36). - С. 34-41.

6. Синицын М.Г., Масленников С.Н. Роль речного транспорта в системе международных транспортных коридоров. В сборнике: Политранспортные системы. Материалы XI Международной научно-технической конференции. Новосибирск, 2020. С. 23-29.

УДК 631.162:633.1:658.511

Симоненко Олена Іванівна  
канд. екон. наук, доцент, Національний університет біоресурсів і природокористування України  
Оборська Вікторія Володимирівна  
студентка, Національний університет біоресурсів і природокористування України

## МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ КАЛЬКУЛЯЦІЇ СОБІВАРТОСТІ ТЕХНІЧНИХ КУЛЬТУР

Symonenko Olena  
cand. econ. Sciences, Associate Professor, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine  
Oborska Victoria  
student, National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine

### METHODOLOGICAL ASPECTS OF CALCULATION OF COST OF TECHNICAL CROPS

#### Анотація:

Діяльність аграрних підприємств пов'язана з калькуляцією собівартості технічних культур. Тому в статті розглянуто питання обліку і аналізу витрат та прибутку як складових формування собівартості виробництва технічних культур для прийняття ефективних управлінських рішень у аграрному виробництві. Обґрунтування співвідношення ціни і понесених витрат на виробництво дає можливість формувати стратегію розвитку підприємства. Конкурентоспроможність підприємства є вирішальним фактором успіху бізнесу.

**Summary:** the activity of agricultural enterprises is related to the calculation of the cost of industrial crops. Therefore, the article considers the issues of accounting and analysis of costs and profits as components of the formation of the cost of production of industrial crops for effective management decisions in agricultural production. Substantiation of the ratio of price and costs incurred for production makes it possible to form a strategy for enterprise development. The competitiveness of the enterprise is a decisive factor in the success of the business.

**Ключові слова:** витрати, прибуток, калькуляція собівартості, ціна, облік і аналіз витрат і доходів, управління витратами

**Keywords:** costs, profit, costing, price, accounting and analysis of costs and revenues, cost management

У сільському господарстві виробничі ресурси виступають одним із синтетичних показників якості роботи. Зниження в грошовій формі означає зменшення витрат на виробництво сільськогосподарської продукції і створює передумови підвищення темпів розширеного відтворення на підприємствах, вирішення питань інфраструктури на селі і поліпшення добробуту працівників. У сучасних умовах підвищується рівень обліку, аналізу та контролю виробничих витрат як основного фактору зниження собівартості продукції та оптимізації процесів виробництва.

Ринкові основи трансформації аграрної економіки України визначають необхідність формування нових підходів до управління витратами підприємства, які здійснюють свою діяльність у сучасних умовах перманентних змін.

На сьогоднішній день відсутні єдині стандарти обліку, аналізу та контролю виробничих ресурсів та собівартості, а також не реалізується управлінський облік як самостійна ланка обліково-аналітичного процесу. Тому питання формування та ефективного розподілу витрат підприємства залишається актуальним та потребує подальших досліджень.

Аналіз літературних джерел з питань калькуляції собівартості продукції сільському господарстві свідчить про те, що вивченням цієї проблеми займалися значне коло вчених, саме: Ф.Ф. Єфімова,

І. Грінман, В. Лінник, Ю.Я. Литвин, О.П. Михалкевич, М.З. Пізенгольц, В.К. Радостовець, П.Т. Саблук, І.Б. Садовська, Л.К. Сук та інші.

Проблемні аспекти написання статті присвячені визначенню оптимальних методів калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) у сільському господарстві для ефективного їх застосування в аграрному виробництві.

Собівартість продукції як об'єктивна економічна категорія комплексно характеризує рівень витрат усіх ресурсів підприємства, рівень технології та організації виробництва, є основою для формування цінової політики сільськогосподарських підприємств. Саме собівартість використовується як основний інструмент управління витратами підприємства та забезпечення діяльності підприємства за принципами комерційного розрахунку, що передбачає зіставлення витрат з його доходами [3]. У вітчизняній практиці здебільшого сільськогосподарські підприємства використовують замовний, нормативний методи калькуляції собівартості продукції.

Однак для управлінського персоналу для прийняття оптимальних рішень необхідно мати більш точну інформацію про собівартість кожного виду продукції [1]. При розподілі витрат та визначенні фактичної собівартості продукції суб'єкти господарювання керуються Методичними рекомендаціями

з планування, обліку та калькуляції собівартості продукції (товарів, робіт, послуг) сільськогосподарських підприємств, затвердженими у Методичних рекомендаціях з планування, обліку і калькулювання собівартості продукції (робіт, послуг) сільськогосподарських підприємств Міністерством аграрної політики України від 18.05.2001 р. №132 (зі змінами за приказом Мінагрополітики).

Рекомендовані підходи до визначення собівартості основної продукції не дозволяють враховувати особливості кожного виробництва, і саме трактування основної та побічної продукції є неточним і потребує доповнення. Тому поряд із рекомендованими методами розподілу витрат керівникам сільгоспідприємств слід надавати право скористатися міжнародною практикою розподілу комплексних витрат. Для визначення фактичної собівартості одиниці виробленої продукції складається спеціальний розрахунок, у якому використовуються або показники умовної продукції, або затверджені по підприємству ставки частки собівартості виду продукції загальної собівартості виробництва. Після складання звітних (фактичних) калькуляцій планова собівартість продукції коригується до фактичної собівартості з огляду на продукцію рослинництва на складі та реалізовану.

У разі застосування нормативного методу обліку витрат за підприємстві є можливість калькулювати собівартість продукції з різними якісними характеристиками. Для цього важливо розробити нормативні калькуляції окремих видів продукції та їх різновидів на основі використання прогресивних технічно обґрунтованих норм матеріальних та трудових витрат на виробництво.

З метою ефективного використання нормативного методу у господарській діяльності сільськогосподарського підприємства слід використовувати такі принципи, наповнення управлінським змістом.

Нормативний принцип калькуляції полягає у складанні по кожному виробу нормативних калькуляцій, що базуються на науково обґрунтованих нормах та нормативах витрат, орієнтованих на ефективне формування цінової політики підприємства.

Метод аналізу відхилень оперативного виявляє відхилення фактичних витрат матеріальних та трудових ресурсів від нормативів, аналізує їх причини, знаходить ініціаторів та місця виникнення.

Облік витрат дозволяє проводити зведений облік витрат на виробництві на підставі чинних норм та їх змін, систематичний облік відхилень за їхніми видами, місцями та причинами виникнення.

Постійний контроль (щомісячний чи щоквартальний) з обліку зміни і аналізом визначення впливу їх у собівартість продукції, із виявлення резервів.

Поєднання вищезазначених принципів дозволить підприємству:

- здійснювати оперативний облік витрат з урахуванням відхилень від і попереджати перевитрати, ліквідувати своєчасно причини, які призвели до цього;

- виявляти приховані резерви економії та продуктивності;

- приймати організаційні та технічні заходи щодо усунення недоліків організації виробництва.

Інвентарний метод використовується, коли технологія виробництва для підприємства не дозволяє виявити відхилення з допомогою попереднього методу. При цьому понесені фактичні витрати матеріалів на виробництво встановлюються шляхом інвентаризації невикористаних матеріалів та відходів. Наприкінці кожного звітного місяця проводиться перерахунок витрат у незавершеному виробництві рівня норм, встановлених початку місяця. В результаті порівняння фактичних витрат з нормативами за статтями витрат на відповідних виробках або групах виявляють відхилення. Якщо із загальної суми відхилень вирахувати недолік і некондицію сировини та матеріалів, тоді сума, що залишиться, буде відхиленням через нераціональне використання.

Фактичну собівартість окремих виробів обчислюють на основі виявлених відхилень фактичних витрат від чинних норм, враховуються за окремими видами продукції, шляхом алгебраїчного складання нормативної собівартості, величини зміни норм та відхилень від норм (4):  $SФ = СН \pm \Delta З \pm \Delta В$ , де  $SФ$  - фактична собівартість;  $СН$  - нормативна собівартість,  $\Delta З$  - зміна норм;  $\Delta В$  - відхилення від норм, отже, з допомогою нормативного методу можна калькулювати фактичну собівартість окремих видів продукції.

Аналізуючи вищесказане можна дійти невтішного висновку, що з комплексу робіт, що з підготовкою організації виробництва, оперативного розрахунку спожитих ресурсів та аналізу собівартості продукції, застосування практично нормативного методу має відбуватися одночасно у бухгалтерському та управлінському обліку [2]. Завдяки розширеному використанню, цей метод дозволить поєднувати планування, облік витрат, калькуляцію собівартості та аналіз у єдину підсистему. Використовуючи інформацію про відхилення від норм, підприємство зможе своєчасно реагувати на потребу у матеріальних, трудових та фінансових ресурсах, що сприятиме підвищенню ефективності управління підприємством.

Отже, за нормативного методу обліку не створюється нових об'єктів обліку витрат та об'єктів калькуляції, тобто нормативний метод не має самостійного значення [4]. При цьому об'єктами залишаються ті самі замовлення та переділи. Тому нормативний метод обліку витрат та калькуляції собівартості продукції характерний як для замовного, так і для попередільного методів обліку витрат та калькуляції собівартості продукції.

У результаті можна стверджувати, що нормативний та фактичний метод слід використовувати як для попередільного так і для замовного методів калькуляції. У цьому замовний чи попередільний метод може враховувати використання норми витрати матеріальних ресурсів, чи його фактичного расходования. Таке впровадження дозволить створити нормативно-довідкову систему кожного сільськогосподарського підприємства. Застосування елементів нормативного обліку стане основою для

контролю та аналізу витрат, економічно обґрунтованої калькуляції собівартості сільськогосподарської продукції та ефективним засобом управління витратами на виробництво продукції технічних культур.

#### Література

1. Апчорч. А. Управленческий учет: принципы и практика [пер. с англ.] / А. Апчорч. - М.: Финансы и статистика, 2005. - 952 с.
2. Атамас П.Й. Управлінський облік: [навч. посіб.] / П.Й. Атамас. – 2-ге вид. – К.: Центр навч. л-ри, 2009. – 440 с.
3. Бутинець Ф.Ф. Бухгалтерський управлінський облік: [підручник] / Ф.Ф. Бутинець, Т.В. Давидюк, Н.М. Малюга, Л.В. Чижевська; за ред. проф. Ф.Ф. Бутинця; 2-ге вид., перероб. і доп. – Житомир: ПП «Рута», 2002. – 480 с.
4. Бухгалтерский учет: [учебник] / А.С. Бакаев, П.С. Безруких, Н.Д. Врублевский и др. ; Под ред.

П.С. Безруких. - Четвёртый изд., перераб. и доп. - М.: Бухгалтерский учет, 2002. - 719 с.

#### References

1. Upchurch. A. Management accounting: principles and practice [trans. с англ.] / А. Апчорч. - М.: Finance and Statistics, 2005. - 952 p.
2. Atamas P.J. Management accounting: [teaching. aid.] / P.Y. Atamas. - 2nd view. - К.: Центр навч. л-ри, 2009. - 440 p.
3. Butynets FF Accounting management accounting: [textbook] / F.F. Butynets, TV Davidiyuk, NM Малюга, Л.В. Chizhevskaya; for ed. prof. F.F. Butynets; 2nd ed., Revised. and ext. - Zhytomyr: PP «Ruta», 2002. - 480 p.
4. Бухгалтерский учет: [учебник] / А.С. Бакаев, П.С. Bezrukih, ND Vrublevsky et al. ; Ed. P.S. Armless. - Fourth ed., Reworked. and ext. - М.: Бухгалтерский учет, 2002. - 719 с.

Colloquium-journal №35(122), 2021

Część 2

(Warszawa, Polska)

ISSN 2520-6990

ISSN 2520-2480

Czasopismo jest zarejestrowany i wydany w Polsce. Czasopismo publikuje artykuły ze wszystkich dziedzin naukowych. Magazyn jest wydawany w języku angielskim, polskim i rosyjskim.

Częstotliwość: co tydzień

Wszystkie artykuły są recenzowane.

Bezpłatny dostęp do elektronicznej wersji magazynu.

Przesyłając artykuł do redakcji, autor potwierdza jego wyjątkowość i jest w pełni odpowiedzialny za wszelkie konsekwencje naruszenia praw autorskich.

Opinia redakcyjna może nie pokrywać się z opinią autorów materiałów.

Przed ponownym wydrukowaniem wymagany jest link do czasopisma.

Materiały są publikowane w oryginalnym wydaniu.

Czasopismo jest publikowane i indeksowane na portalu eLIBRARY.RU,

Umowa z RSCI nr 118-03 / 2017 z dnia 14.03.2017.

Redaktor naczelny - **Paweł Nowak, Ewa Kowalczyk**

«Colloquium-journal»

Wydawca «Interdruk» Poland, Warszawa

Annopol 4, 03-236

Format 60 × 90/8. Nakład 500 egzemplarzy.

E-mail: [info@colloquium-journal.org](mailto:info@colloquium-journal.org)

<http://www.colloquium-journal.org/>