

Министерство образования и науки Российской Федерации
Новосибирский государственный технический университет
Сибирское отделение Российской академии наук
Академия Военных Наук
Российская академия ракетных и артиллерийских наук
Межрегиональная ассоциация «Сибирское Соглашение»
Федеральное государственное казенное военное образовательное
учреждение высшего образования
Новосибирское высшее военное командное училище

НАУКА ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ОБОРОНА

**ТРУДЫ
XVII ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ**

г. Новосибирск, 19-21 апреля 2017 г.

Том IV

СЕКЦИИ:

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ЮРИДИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

Новосибирск
2017

УДК 62+623](063)
ББК 72я431
Н 34

Н 34 **Наука Промышленность Оборона:** труды XVIII Всероссийской научно-технической конференции: в 4 т. / коллектив авторов; под редакцией С.Д. Саленко. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2017.

ISBN 978-5-7782-3217-4

Том 4: - 170 с.

ISBN 978-5-7782-3221-1

Редакторы тома:

Литвинцева Г.П.; д.э.н.; профессор (экономика и управление в промышленности)

Поляков С.А.; к.ю.н.; доцент (юридическое сопровождение технологических процессов)

Представлены труды XVIII Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов, молодых ученых и специалистов «Наука Промышленность Оборона – 2017». Материалы представлены по следующим секциям:

- *экономика и управление в промышленности;*
- *юридическое сопровождение технологических процессов.*

УДК 62+623](063)

ISBN 978-5-7782-3221-1 (Том 4)
ISBN 978-5-7782-3217-4

© Коллектив авторов, 2017
© Новосибирский государственный
технический университет, 2017

СОСТАВ ОРГКОМИТЕТА

Председатель оргкомитета:

Пустовой Н.В., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой прочности летательных аппаратов, президент Новосибирского государственного технического университета (НГТУ).

Сопредседатели:

Иванков В.И., председатель межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение», исполнительный комитет;

Диканский Н.С., академик РАН, советник РАН, профессор, д.ф.-м.н.;

Накоряков В.Е., академик РАН, советник РАН, главный научный сотрудник Института теплофизики СО РАН, руководитель АНО "Институт передовых исследований";

Пегашкин В.Ф., д.т.н., профессор, директор Нижнетагильского технологического института (филиала) Уральского федерального университета имени первого президента России Б.Н. Ельцина, член-корреспондент АВН;

Заболотный П.В., генеральный директор АО «НПО НИИИП-НЗиК»;

Серьезнов А.Н., д.т.н., профессор, научный руководитель государственного Сибирского научно-исследовательского института авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИА);

Смирнов С.А., заместитель Генерального директора ОАО "Компания "Сухой", директор НАЗ им. В.П. Чкалова;

Фомин В.М., академик РАН, профессор, д.ф.-м.н., научный руководитель Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт теоретической и прикладной механики (ИТПМ СО РАН) им. С.А. Христиановича Сибирского отделения РАН (ИТПМ СО РАН);

Разгонов В.Л., полковник, начальник ВУНЦ СВ «Общевойсковой академии Вооруженных сил Российской Федерации» (филиал г. Новосибирск);

Эдвабник В.Г., к.т.н., д.э.н., член-корреспондент РАН, зам. генерального директора по развитию ОАО Научно исследовательский институт электронных приборов (НИИЭП).

Члены Оргкомитета:

Атапин В.Г., д.т.н., профессор, кафедра «Прочности летательных аппаратов» (ПЛА) НГТУ;

Гуськов А.В., д.т.н., доцент, заведующий кафедрой «Газодинамических импульсных устройств» (ГДУ) НГТУ – ответственный секретарь, член-корреспондент АВН;

Дьяченко Ю.В., д.т.н., профессор кафедры «Технической теплофизики» (ТТФ) НГТУ;

Киселёв А.В., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой РПиРПУ

Коробейников С.М., д.ф.-м.н., профессор, заведующий кафедрой «Безопасности труда» (БТ) НГТУ;

Костин В.В., президент ООО «Авиатехснаб»;
Курлаев Н.В., д.т.н., профессор, заместитель заведующего кафедрой «Самолето- и вертолетостроения» (СиВС) НГТУ;
Ларичкин В.В., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Инженерных проблемы экологии» (ИПЭ) НГТУ;
Литвинцева Г.П., д.э.н., профессор, заведующая кафедрой экономической теории и прикладной экономики;
Легкий В.Н., д.т.н., заведующий кафедрой «Автономных информационных и управляющих систем» (АИУС) НГТУ;
Левин В.Е., д.т.н., профессор, заместитель заведующего кафедрой ПЛА НГТУ;
Милевский К.Е., к.т.н., доцент кафедры ГДУ НГТУ, член-корреспондент АВН;
Немировский Ю.В., д.ф.-м.н., профессор, главный научный сотрудник ИТПМ СО РАН, действительный член АВН;
Обуховский А.Д., к.т.н., доцент, заместитель заведующего кафедрой АГД;
Поляков С.А., к.ю.н., доцент, заведующий кафедрой уголовного права и процесса, декан юридического факультета;
Расторгуев Г.И., д.т.н., профессор, первый проректор НГТУ;
Саленко С.Д., д.т.н., профессор, декан факультета летательных аппаратов НГТУ, заведующий кафедрой «Аэрогидродинамики» (АГД) НГТУ;
Хмельников Е.А., д.т.н., профессор, Нижнетагильского технологического института (филиала) Уральского федерального университета имени первого президента России Б.Н. Ельцина, ученый секретарь РУСЦ РАН, член-корреспондент РАН, действительный член АВН;
Чичиндаев А.В., д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Технической теплофизики» (ТТФ) НГТУ.

Редакционная коллегия сборника трудов научно-технической конференции «НПО-2017»

Саленко С.Д., д.т.н., профессор- председатель
Атапин В.Г., д.т.н., профессор
Балаганский И.А., д.т.н., профессор
Гуськов А.В., д.т.н., доцент- учёный секретарь
Карпович А.И., д.э.н., профессор
Коробейников С.М., д.ф.-м.н., профессор
Курлаев Н.В., д.т.н., профессор
Ларичкин В.В., д.т.н., профессор
Левин В.Е., д.т.н., профессор
Легкий В.Н., д.т.н., профессор
Обуховский А.Д., к.т.н., доцент
Поляков С.А., к.ю.н., доцент
Расторгуев Г.И., д.т.н., профессор
Чичиндаев А.В., д.т.н., профессор

СЕКЦИЯ: ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

УДК 330.322.16

ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Анашкин Михаил Александрович, магистрант, к.э.н., доцент Музыка Е.И.

Новосибирский государственный технический университет

630073, г. Новосибирск, пр. К. Маркса, 20

Анашкин М.А., e-mail: anashkinmihail@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Музыка Елена Игоревна, Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, Пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)-989-07-13

Аннотация:

В статье рассматриваются основные проблемы обеспечения Новосибирской области финансовыми ресурсами и пути их решения. Одной из актуальных проблем сегодня является оценка состояния финансовых ресурсов региона. Именно от финансового состояния и финансовой привлекательности региона зависит поступление финансов в региональную экономику, как из внешних, так и из внутренних источников.

Ключевые слова: финансовая привлекательность, финансовый потенциал, регион, оценка, финансовые ресурсы.

Под финансовыми ресурсами понимается совокупность денежных доходов, накоплений и поступлений, имеющих в распоряжении у хозяйствующего субъекта или государства в определенном временном периоде и которые предназначены для расширения производства, материального стимулирования работающих, удовлетворения социальных потребностей и потребностей безопасности, а также нужд государственного управления. Финансовые ресурсы образуются в процессе распределения и перераспределения ВВП и части национальных богатства [4].

Как следует из анализа бюджета Новосибирской области, у региона по состоянию на 1 января 2016 г. имеется значительный внешний долг перед федеральным центром – около 50 млрд. руб., который ежегодно с 2008 года показывал рост. Динамику представим в таблице 1 [1].

Таблица 1

Динамика государственного долга Новосибирской области за 2008-2015 гг., млрд. руб.

Показатель	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Государственный долг, млрд.руб.	3,3	2,9	4,5	6,8	12,0	24,5	35,8	46,7

Источник: [2].

Как следует из документов министерства, госдолг вырос за счет увеличения задолженности региона по банковским кредитам. Объем кредитов регионального бюджета представлены «СМП Банком», Сбербанком и «Ханты-Мансийским банком Открытие» – составил на 1 января 2016 года 24,8 млрд. руб.

Немного снизилась задолженность Новосибирской области по бюджетным кредитам (из других бюджетов РФ) – с 10,8 млрд руб. на 1 декабря 2015 года до 9,9 млрд. на 1 января 2016 года. Размер задолженности по государственным облигациям Новосибирской области остался на прежнем уровне и составляет 12 млрд. руб.

Наглядно покажем динамику величины государственного долга НСО на рисунке 1.

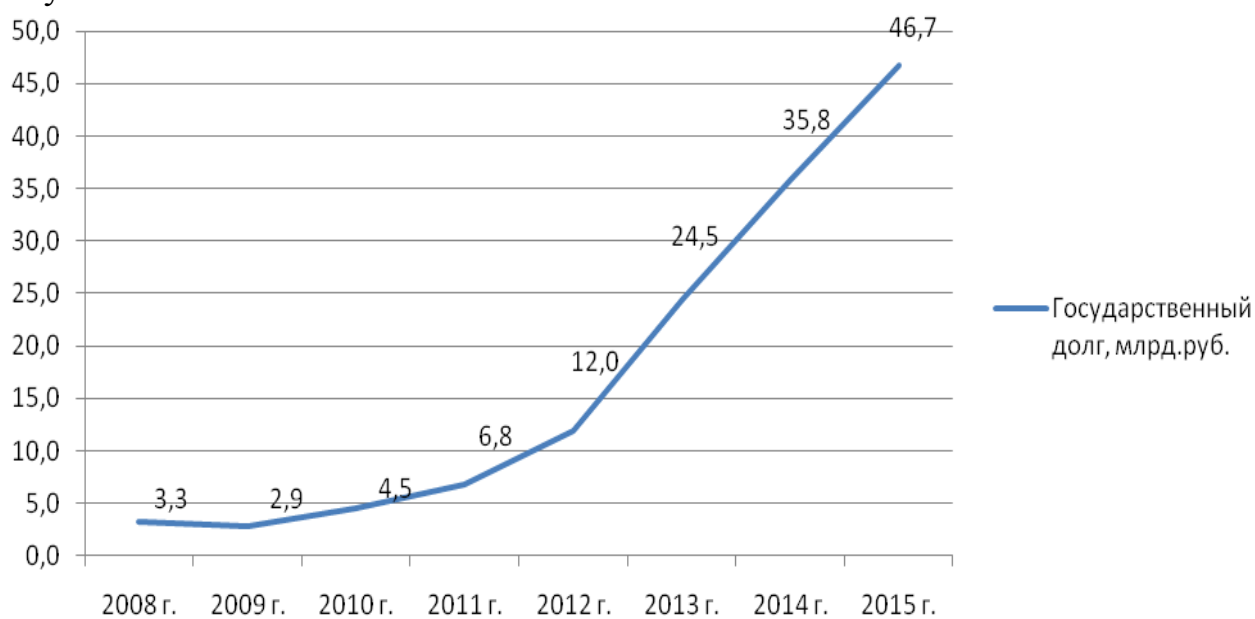


Рис. 1 – Динамика государственного долга Новосибирской области за 2008-2015 гг.

В рамках решения проблемы недостатка финансовых ресурсов 10 мая 2016 года мэрия Новосибирска утвердила решение о выпуске облигаций. Город планировал занять 3 млрд. руб. – 3 млн. облигаций номиналом 1000 руб. каждая. Это 10-летние биржевые облигации с обращением на Московской бирже (МБ).

Кредитный рейтинг у Новосибирска действительно скромный: 25 февраля 2016 года агентство Fitch Ratings присвоило городу кредитный рейтинг уровня «ВВ» – неинвестиционный уровень (спекулятивные облигации).

Представим динамику дотаций, субсидий и субвенций НСО в 2010-2014

гг. (см. таблицу 2).

Таблица 2

Динамика дотаций, субсидий и субвенций в Новосибирскую область за 2010-2014 гг., млн. руб.

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014
Дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности	38	41	41	52	54
Субсидии	3	15	12	18	18
Субвенции	7	18	15	19	18

Источник: [3].

Как видим, размер дотаций на протяжении пяти лет увеличивался, также как и субсидий и субвенций, при этом размер дотаций превышал суммы субсидий и субвенций.

Выявим проблемы обеспечения НСО финансовыми ресурсами и предложим возможные пути их решения (см. таблицу 3).

Таблица 3

Проблемы обеспечения Новосибирской области финансовыми ресурсами и предложения по их решению

Проблема	Путь решения	Экономический эффект
Рост уровня безработицы	Гранты и налоговые каникулы для вновь созданных малых предприятий	Снижение уровня безработицы, рост валового регионального продукта, рост общего числа предприятий и организаций
Снижение количества предприятий и организаций		
Высокая доля задолженности по налоговым поступлениям	Разъяснительная работа и бесплатные консультации в УФНС в выходные дни	Снижение общей задолженности по налогам и сборам в бюджет региона, пополнение доходов бюджета
Рост государственного долга области	Общественный контроль над расходами и целевым использованием денежных средств со стороны общественных организаций	Снижение величины государственного долга, рост доверия к местным органам власти
Низкая собираемость налогов и сборов в бюджет	Проведение разъяснительной работы с начала третьего квартала года, дни открытых дверей каждый месяц второго полугодия	Рост информированности налогоплательщиков, снижение задолженности по налогам и сборам
Неконтролируемость расходования дотаций из федерального центра	Контроль общественными организациями	Снижение объемов дотаций, целевое расходование средств
Дублирование субсидий по направлениям финансирования.	Принятие решений о выдаче в конце предшествующего года	Учет величины субсидий при формировании расходной части бюджета.

Источник: составлено автором.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Госдолг Новосибирской области обновил рекорд и превысил 46 миллиардов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.ngs.ru/more/2353533>. – Дата доступа: 20.05.16 – Загл. с экрана.
2. Данков А. Проблемы эффективности использования субнациональных финансовых ресурсов [Электронный ресурс] / А. Данков, С.Митрохин. – Режим доступа: <http://www.old.rcb.ru/Archive/articles.asp?id=3006>. – Дата доступа: 22.05.16 – Загл. с экрана.
3. Официальный сайт города Новосибирска. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://novosibirsk.ru>. – Дата доступа: 09.05.16 – Загл. с экрана.
4. Финансово-кредитный энциклопедический словарь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://finance_loan.academic.ru. 04.05.16 – Загл. с экрана.

Anashkin Mihail Aleksandrovich, Master's Degree Student, Scientific Adviser Candidate of Sc. (Economics), Ass. Professor Muzyko E. I.

Novosibirsk State Technical University
630073, Novosibirsk, Prospect K. Marksa, 20
Anashkin M. A., e-mail: anashkinmihail@mail.ru

Abstract:

In the article the main problems of providing the Novosibirsk region with financial resources are considered. One of urgent problems is the assessment of a condition of financial resources of the region today. Relevance of a subject is caused by the fact that in economy the role of regional finance immeasurably increases in ensuring social and economic rise both the country in general, and the subjects of the Russian Federation entering it. Regions of the Russian Federation have received economic independence, legislatively their status is issued as subjects of territorial administration. Receipt of finance in regional economy, both from external, and from internal sources depends on a financial condition and financial appeal of the region. Having revealed problems of financial resources of the region, it is possible to find ways of their decision which will lead to high-quality growth of development of the region and, therefore, and to development of economy in general. Creation of new system of the public relations obliges to solve differently problems of finance, the budget, the interbudgetary relations, functioning of credit and monetary system, etc.

Key words: financial appeal, financial potential, region, assessment, financial resources.

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Аратова Марина Михайловна

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)791-64-49

Аратова М.М., email aratova_marina@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Аратова Марина Михайловна,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел(960)791-64-49

Аннотация

Доходы от нефтяных месторождений можно получать двумя способами, такими как нефтедобыча и нефтепереработка. Нефтепереработка в России развита намного хуже, чем нефтедобыча. Российской федерации нужно развивать сферу нефтепереработки, так как она более прибыльна, актуальна и открывает новые перспективы для страны. В статье проводится исследование на примере компании «ВПК-ойл». Выдвигаются проблемы фирмы и пути их решения.

Ключевые слова: *Нефтедобыча, нефтепереработка, компания «ВПК-ойл», увеличение мощности, месторождения нефти.*

Нефть – богатство России. Нефтяная промышленность РФ тесно связана со всеми отраслями народного хозяйства, имеет огромное значение российской экономики. Спрос на нефть всегда опережает предложение, поэтому в успешном развитии нашей нефтедобывающей промышленности заинтересованы практически все развитые государства мира.

По разведанным запасам нефти Россия занимает второе место в мире вслед за Саудовской Аравией. Запасы России - 20,2 млрд. т. [2].

Вклад нефти и газа в ВВП России составляет около 30%, в доходы бюджета — около 50%, в объем российского экспорта — около двух третей, причем доля продажи нефти и газа в доходах бюджета и ВВП все последние года росла [6].

Однако теперь в доходах бюджета доля нефти и газа, скорее всего, будет снижаться. Во-первых, потому что будет падать цена на внешних рынках, во-вторых, из-за снижения экспортных пошлин на нефть и введения системы льгот и вычетов по внутренним налогам на нефть[5]. Иными словами, от тех же объемов проданных энергоносителей государство будет получать меньше.

По данным Росстата можем сделать выводы, что лидерами по нефтедобыче стали Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО и Республика Татарстан. На эти три региона приходится около 65% добытой в 2015 году в России нефти. При этом только ХМАО обеспечил более 50%

добычи черного золота. Новосибирская область добывает 0,4 % от общей добычи по России [6].

Новосибирская область — одна из наиболее индустриально развитых в Сибири: создаёт около 10 % всей промышленной продукции, основная часть которой приходится на предприятия тяжёлой промышленности, расположенные в основном в Новосибирске, Искитиме и Бердске. В настоящее время возрождается машиностроение, которое обеспечивает 20% машиностроительной продукции Сибири. В машиностроительном комплексе доминируют электротехническое машиностроение. в НСО черная металлургия составляет 10%, от всей промышленности области. Большинство нефти добывается в Верх-Тарском нефтяном месторождении - расположенном в Северном районе НСО. Оно считается самым крупным месторождением в области. Извлекаемые балансовые запасы месторождения составляют — 32 миллиона тонн нефти, геологические — 68 миллионов тонн нефти. Добываемая на Верх-Тарском месторождении нефть по своим свойствам очень близка к марке «Brent». Верх-Тарская нефть характеризуется высоким качеством с минимальным количеством примесей. Нефть — малопарафинистая, малосернистая. При переработке Верх-Тарской нефти выход светлых фракций на 25 % выше, чем в среднем по России.

В 2007 году был построен перерабатывающий завод на Верх-Тарском месторождении, мощность которого составлял до 50 тыс. тонн в год. Данное предприятие принадлежит фирме ООО «ВПК-ойл». Уставной капитал фирмы составил 273.5 млн.руб[4].

С каждым годом объём переработки нефти увеличивается, так в 2007 году объём составил 50 тыс.тонн в год. В сентябре-октябре 2014 компания завершила реализацию одного из этапов проекта: реконструкцию производственных мощностей, что позволило увеличить объём переработки нефти на 63% до 500 000 тонн в год, а уже к 2015 году повысили до 600 тыс.тонн в год. И на этом организация не планирует останавливаться[4].

Проблемы, с которыми столкнулась организация:

1.Одной из проблем ВПК-ойл является удалённость от всех коммуникаций, что создаёт главную сложность при освоении запасов нефтяного сырья в Новосибирской области.

2.До начала 2014 года компания была очень в шатком состоянии, ведь маржинальность нефтеперерабатывающих предприятий крайне нестабильна и непредсказуема в периоды высокой волатильности цен на нефть.

3. Недостаточная техническая оснащённость нефтедобывающего завода.

Решение проблемы:

Компания, понимает что для дальнейшего развития следуем многоуровневая модернизация, что подразумевает под собой экономическую оптимизацию. Для этого с ВПК-ойл разработали программу модернизации нефтедобывающего завода, в которой будет 2 этапа.

ООО «ВПК-Ойл» и СибирскийСбербанк подписали инвестиционное соглашение, предусматривающее открытие кредитной линии лимитом 3,15

млрд рублей.

Кредитные средства будут направлены на реализацию 70% стоимости первого этапа программы модернизации нефтеперерабатывающего завода в Новосибирской области, в рамках которого планируется производство 80 тыс. тонн битумов в год и 300 тыс. тонн дизтоплива. Общая его стоимость 4,5 млрд рублей. Общая стоимость инвестпрограммы составляет \$650 млн. В рамках первого этапа стоимостью \$150 млн предполагается запуск в 2017 году производства битума, в 2018 году — дизтоплива стандарта Евро-5, в 2019 году — бензинов классов Евро-4 и Евро-5[3].

Второй этап модернизации стоимостью \$500 млн предусматривает увеличение мощности НПЗ по переработке сырья до 1,8 млн нефти в год с 600 тыс. тонн в настоящее время[3].

По второму этапу, 85% должны вложить инвесторы, которыми послужит китайская компания International Engineering Division и НОТОО, остальное — сама компания»[1].

Вся добываемая нефть очень высокого качества, поэтому это дает компании очень большой потенциал. И мы можем предположить, что в результате 2-х этапов модернизации, компания выйдет на новый уровень, который позволит конкурировать с более крупными компаниями, и организация сможет выйти на международный рынок и продавать свою продукцию за пределами страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Лелекова М.«ВПК-Ойл» привлек китайских инвесторов[Электронный ресурс] //http://resfo.ru/social/17-branches/news-branches/7016-vpk-ojl-privlek-kitajskikh-investorov.html/(дата обращения 22.03.17)
2. Ершов, Ю. А. Мировая энергетика в 2030-м / Ю. А. Ершов // Азия и Африка сегодня. – 2009. – № 6. – С. 9–13
3. ВПК-Ойл привлечет 3,15 млрд руб. кредита [Электронный ресурс] //http://www.oilexp.ru/news/vpk-ojl-privlechets-315-mlrd-rub-kredita-u-sberbanka-na-modernizacii-novosibirskoj-npz/110081/(дата обращения 23.03.17)
4. [Электронный ресурс] //http://vpk-oil.ru/ (дата обращения 24.03.17)
5. Шевелева А.В. История создания и современное состояние вертикально-интегрированных нефтяных компаний в России // Журнал Вестник МГИМО-университета. - Выпуск № 5. - 2009.
6. [Электронный ресурс] //http://www.gks.ru/ (дата обращения 17.03.17)

PECULIARITIES OF FUNCTIONING OF OIL REFINING IN THE NOVOSIBIRSK REGION

Aratova Marina Mihailovna
Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, PR.
Karla Marksa, 20, tel: (960)791-64-49
Aratova M. M., email aratova_marina@mail.ru

Abstract

Revenues from oil fields can be obtained in two ways such as oil production and refining. Oil refining in Russia developed much worse than oil production. The Russian Federation needs to develop the field of oil refining, as it is more profitable, relevant and opens new perspectives for the country.

Keywords: *Oil extraction, oil refining, the company "VPK-OYL", the increase in power.*

ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

*Бадмаева Валерия Геннадьевна, студент;
Научный руководитель: Литвинцева Галина Павловна, д.э.н.
профессор.*

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. 8(913)455-21-36

Бадмаева В.Г. e-mail: lera.badmaeva@mail.ru

Литвинцева Г.П. e-mail: litvintseva-g@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Новосибирский государственный
технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса,
20, тел. 8(913)455-21-36

Аннотация. В статье рассмотрен методический подход к оценке уровня развития человеческого капитала региона. В подходе использованы показатели, отражающие значимые характеристики способностей людей и созданных в регионе возможностей для их реализации. Определен уровень развития человеческого капитала в Новосибирской области по сравнению с другими регионами Сибирского федерального округа России. Предложены основные рекомендации развития человеческого капитала Новосибирской области.

Ключевые слова: человеческий капитал, промышленный регион, капитал образования, капитал здоровья, методика оценки.

В современных условиях основополагающим фактором развития является человек, его способности, компетенции, талант и экономическая продуктивность. Одной из базовых категорий экономической науки и практики становится понятие «человеческий капитал», отражающее совокупность качеств, характеристик человека, определяющих его продуктивность, способность приносить выгоды и блага как себе лично, так и обществу [1]. Проблемы развития человеческого капитала (ЧК) отличаются значительной остротой в индустриальных регионах России, что обусловлено характерными для них социально-экономическими особенностями. Зачастую качество условий труда и уровень вознаграждения в промышленных и инновационных секторах оставляет желать лучшего [2]. Гипертрофированная роль энерго-сырьевого сектора и некоторых транзакционных отраслей обуславливает недостаточный уровень развития сфер, непосредственно связанных с накоплением ЧК (сфера образования, здравоохранения, культуры, науки и др.) [3].

Для исследования состояния человеческого капитала Новосибирской области (НСО) воспользуемся индикаторным подходом. Он представляет дифференцированную характеристику человеческого капитала в разрезе

отдельных компонентов, что важно с точки зрения исследования их роли в модернизации экономики индустриального региона. Кроме того, преимуществом индикаторного подхода является непосредственное использование открытых данных государственной и муниципальной статистики.

Индикаторный подход базируется на подборе показателей, отражающих состояние человеческого капитала и его отдельных компонент по всему кругу объектов исследования. После расчета индикаторов возможно получение единой интегральной оценки путем аддитивной свертки частных показателей либо методами снижения размерности (факторный, кластерный анализ).

Проведенный авторами анализ существующих методик индикаторной оценки человеческого капитала регионов России, разработанных Петрыкиной И. Н.[4], Хмелева Г. А. [5] позволяет прийти к выводу, что создать «идеальную» систему индикаторов человеческого капитала региона невозможно. Всегда можно дискутировать о более полном раскрытии того или иного его элемента на базе большего числа показателей, о соответствии используемого показателя сущности этого элемента, а также о достоверности тех или иных данных, которые предоставляет официальная статистика. Поэтому основная задача видится в соответствии методики оценки главнейшим характеристикам человеческого капитала, а также задачам экономической модернизации индустриального региона.

Учитывая высказанные соображения, предлагаются следующие индикаторы человеческого капитала, представленных в таблице 1 [6].

Таблица 1

Индикаторы оценки человеческого капитала региона

Элемент человеческого капитала	Приоритеты развития человеческого капитала	Индикаторы человеческого капитала
Капитал здоровья	Сокращение потерь рабочего времени, снижение рисков вложений в человеческий капитал	Ожидаемая продолжительность жизни при рождении, число лет
Капитал компетентности	Профессиональное обучение	Удельный вес работников со средним специальным и высшим образованием в общей численности занятых, процентов
Капитал культуры	Развитие информационной и инновационной культуры	Численность абонентских устройств для подвижной связи на 1 тыс. чел. населения
Капитал творчества	Продуцирование интеллектуальной собственности для обновления экономики	Численность персонала, занятого исследованиями и разработками, в расчете на 100 тыс. чел. населения
Капитал мотивации	Развитие трудовой мобильности, заинтересованности в труде	Уровень безработицы, процентов
Капитал благонадежности	Минимизация отрицательного ЧК. Повышение ответственности, дисциплинированности	Число зарегистрированных преступлений на 100 тыс. чел. населения

В рамках предлагаемой методики предусматривается построение интегрального (сводного) показателя методом аддитивной свертки, для чего необходима предварительная нормализация частных показателей. Для нормализации показателей используются соотношения, в зависимости от того, считается ли наилучшим минимальное или максимальное значение показателя:

– для показателей, характеризующих благоприятное воздействие:

$$K_i^H = \frac{(X_i - X_{\min})}{(X_{\max} - X_{\min})}, \quad (1)$$

– для показателей, характеризующих негативное влияние:

$$K_i^H = \frac{(X_{\max} - X_i)}{(X_{\max} - X_{\min})}, \quad (2)$$

где K_i^H – нормализованное значение i -того показателя;

X_{\min} – минимальное наблюдаемое значение i -того показателя;

X_{\max} – максимальное наблюдаемое значение i -того показателя.

Интегральная оценка человеческого капитала H определяется по формуле [6]:

$$H = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^m (K_i^H)^2}{6}}, \quad (3)$$

где m – число регионов, включенных в анализ.

Полученная интегральная оценка может использоваться для сравнительной характеристики человеческого капитала, как в пространстве, так и во времени. Она позволяет адекватно отразить уровень развития и основные свойства человеческого капитала индустриального региона как территориальной социально-экономической системы с присущими ей чертами. Используя изложенную методику, была сформирована информация о достигнутых показателях состояния человеческого капитала в регионах Сибирского федерального округа (СФО) РФ, представленная в таблице 2 [7].

Таблица 2

Показатели оценки человеческого капитала в регионах Сибирского федерального округа РФ, 2015 г.

Регион	Ожидаемая продолжительность жизни при рождении, число лет	Удельный вес работников со средним специальным и высшим образованием в численности занятых, %	Численность абонентских устройств подвижной связи на 1 тыс. чел. населения, единиц	Численность персонала, занятого исследованиями и разработками, чел.	Уровень безработицы, %	Число зарегистрированных преступлений на 100 тыс. чел. населения, единиц
	1	2	3	4	5	6
Республика Алтай	68,44	53,2	1518,2	138	9,7	2480
Республика Бурятия	69,15	55	1480	1266	9,2	2835
Республика Тыва	63,13	60,7	1399,3	384	18,6	2682
Республика Хакасия	68,68	54,3	1839,9	220	5,8	2568
Алтайский край	70,44	52,7	1588,9	3154	8	2041
Забайкальский край	67,34	47,3	1421,2	495	10,4	3075
Красноярский край	69,69	56	1707,7	7543	6,2	2176
Иркутская область	67,37	50,1	2051,7	4671	8,2	2219
Кемеровская область	68,31	54,4	1658,4	1491	7,7	2304
Новосибирская область	70,86	57	1845,9	21621	6,9	1934
Омская область	70,41	50,4	1914,1	4714	6,8	1554
Томская область	71,25	52,9	1763,2	9448	7,7	2148
Медиана	68,7	53,6	1682,3	4595,4	8,8	2334

Из приведенных данных видно, что Новосибирская область занимает лидирующее место по капиталу творчества, его характеризует показатель численность персонала, занятого исследованиями и разработками. На втором месте НСО находится по таким показателям, как ожидаемая продолжительность жизни при рождении, удельный вес работников со средним специальным и высшим образованием в численности занятых и число зарегистрированных преступлений на 100 тыс. чел. Такие показатели как уровень безработицы, численность абонентских устройств подвижной связи

отстают и требуют первоочередного внимания, т.к. они занимают 3 и 4 место соответственно из 12 регионов.

Рассмотрим оценку человеческого капитала Новосибирской области по интегральному показателю в сравнении с другими регионами Сибирского федерального округа. График, иллюстрирующий достигнутое значение интегрального показателя состояния человеческого капитала в регионах СФО, представлен на рисунке 1.

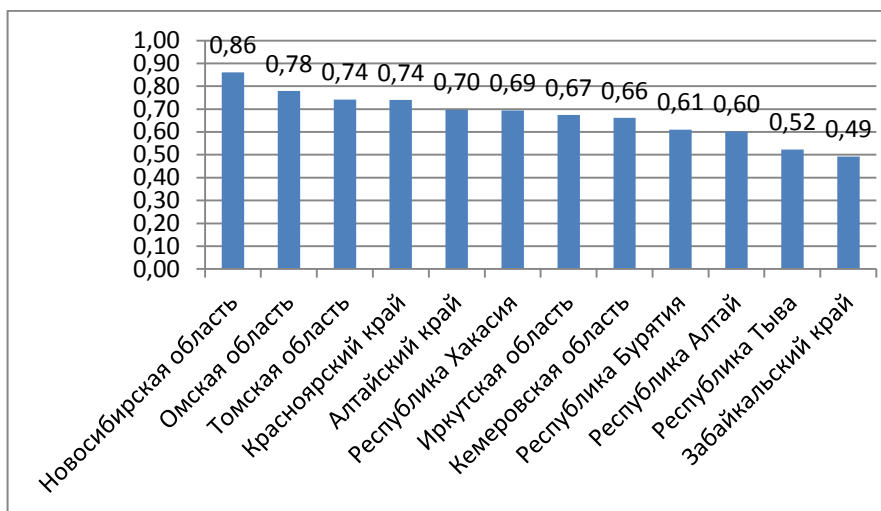


Рис. 1. Показатель интегральной оценки человеческого капитала в регионах Сибирского федерального округа в 2015 г.

Обзор данных, приведенных в таблице 2, позволил определить место Новосибирской области в СФО по развитию человеческого капитала. По показателям состояния человеческого капитала Новосибирская область занимает лидирующую позицию.

Таким образом, сравнительный анализ регионов Сибирского федерального округа позволяет выделить основные проблемные моменты развития человеческого капитала Новосибирской области:

- 1) высокий уровень безработицы;
- 2) недостаточная численность абонентских устройств подвижной связи на 1 тыс. чел. населения;
- 3) достаточно высокий уровень преступности.

Выделение указанных проблем позволяет сделать вывод, что приоритеты развития человеческого капитала Новосибирской области связаны с укреплением капитала мотивации, улучшением культурной обстановки и повышением дисциплинированности, ответственности.

Рассмотрим потребности в развитии конкретных элементов человеческого капитала в интересах экономической модернизации применительно к Новосибирской области с учетом результатов проведенного ранее сравнительного анализа (табл. 3).

**Основные направления развития человеческого капитала
Новосибирской области**

Потребность в развитии конкретных элементов ЧК	Уровень развития элемента ЧК в НСО (по результатам сравнительного анализа)	Необходимые направления развития человеческого капитала
1. Капитал здоровья	Наблюдается позитивная динамика, однако регион не является лидером по данному показателю (2 место)	Увеличение уровня здоровья и рост продолжительности жизни
2. Капитал компетентности	Уровень формального образования рабочей силы достаточно высок (2 место)	Активизация специфичной профессиональной подготовки и переподготовки, в т.ч. на уровне предприятий и организаций
3. Капитал мотивации	В регионе в уровень безработицы выше среднего по СФО (4 место)	Капитал развит не достаточно на высоком уровне, требуется принятие мер для сокращения безработицы
4. Капитал культуры	По соответствующему показателю регион находится на устойчивых срединных позициях в СФО (3 место)	Данный элемент капитала развит на среднем уровне
5. Капитал творчества	Регион является лидером по численности персонала, занятого исследованиями и разработками (1 место)	Элемент капитала развит на достаточно высоком уровне
6. Капитал благонадежности	Уровень девиантных проявлений в регионе ниже средних показателей в СФО (2 место)	Капитала благонадежности развит на достаточно высоком уровне

Как видно из данных таблицы 3, наиболее актуальным и необходимым в контексте экономической модернизации Новосибирской области представляется развитие капитала культуры и мотивации.

Устранение выявленных проблем позволит более четко и системно вести работу по развитию человеческого капитала и способствовать экономической модернизации области.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Корицкий А. В. Человеческий капитал как фактор экономического роста регионов России. – Новосибирск: Сибирский ун-т потребительской кооперации, 2010. – 368 с.

2. Литвинцева Г. П., Кузьмина Е. В. Оплата труда в инновационной деятельности и проблемы ее статистического учета // Вестник НГУЭУ. – 2012. – Т. 2. – № 4. – С. 54–66.

3. Литвинцева Г. П., Гахова Н. А. Динамика транзакционного сектора экономики России: как учил Д. Норт // Journal of Institutional Studies. – 2016. – Т. 8, № 2. – С. 38–50.

4. Петрыкина И. Н. Методический подход к оценке уровня развития человеческого капитала региона и его апробация // Вестник Воронежского государственного университета. – 2014. – № 1. – С. 22–28.

5. Хмелева Г. А. Человеческий капитал как условие формирования инновационной экономики региона. – Самара: Изд-во САГМУ, 2012.

6. Шепелева Н. А., Акулова А. О. Специфика развития человеческого капитала в индустриальном регионе // Вестник НГУЭУ. – 2016. – № 4. – С. 253–262.

7. Регионы России. Социально-экономические показатели-2016 [электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_14p/Main.htm (дата обращения: 22.03.2017)

EVALUATION OF HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT IN THE NOVOSIBIRSK REGION

Badmaeva Valeriya Gennadievna, student;

Research supervisor: Scientific adviser - Doctor of Economics Science, Professor

Litvintseva Galina Pavlovna

Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk,
Karl Marx Avenue, 20, ph. 8 (913) 455-21-36

E-mail: lera.badmaeva@mail.ru

E-mail: litvintseva-g@mail.ru

Address for correspondence: Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Avenue, 20, ph 8 (913) 455-21-36

Abstract. The methodical approach to an estimation of a level of human capital development of a region is considered in the article. The approach uses indicators that reflect significant characteristics of people's abilities and the opportunities created in the region for their implementation. The level of human capital development in the Novosibirsk region is determined in comparison with other regions of the Siberian Federal District of the Russian Federation. The main recommendations for the development of human capital of the Novosibirsk region are proposed.

Keywords. Human capital, industrial region, capital of education, capital of health, method of estimation.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ОБОРУДОВАНИЯ

Бушанов Евгений Викторович¹;

Яцко Владимир Александрович¹, к.т.н., доцент

¹ Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)943-93-88

Бушанов Е. В., e-mail kurash1994@gmail.ru

Яцко В. А., e-mail jatsko@ngs.ru

Адрес для корреспонденции: Яцко Владимир Александрович,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, кафедры производственного
менеджмента и экономики энергетики тел. (913)943-93-88

Аннотация: Рассматриваются вопросы повышения эффективности организации технического обслуживания и ремонта оборудования за счет использования информационных технологий. Дается краткий обзор современных концепций управления ремонтным хозяйством, ориентированных на автоматизацию процессов управления производством. Рассмотрены основные функциональные возможности, реализованные в рамках таких концепций управления ремонтным хозяйством. Приведены результаты исследований зарубежных консалтинговых компаний, отражающие распространенность систем автоматизации технического обслуживания и ремонта оборудования и выгоды, получаемые при использовании таких систем.

Ключевые слова: бизнес-процессы, ремонтное хозяйство, информационные технологии, автоматизация

1. Введение

Повышение эффективности производственной деятельности предприятия предполагает совершенствование как основных производственных бизнес-процессов, так и обслуживающих бизнес-процессов предприятия. В последние годы для оптимизации обслуживающих бизнес-процессов (в частности, бизнес-процессов технического обслуживания и ремонта оборудования) широко и достаточно успешно применяются различные концепции, предполагающие автоматизацию процессов учета, анализа, прогнозирования и планирования деятельности ремонтного хозяйства.

2. Аналитический обзор информационных концепций управления техническим обслуживанием и ремонтом оборудования

В настоящее время по оценкам экспертов затраты, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом оборудования, составляют от 5 до 15% в себестоимости продукции и доходят до 30% на некоторых предприятиях. Очевидно, что снижение этих затрат может существенным образом сказаться на

эффективности деятельности предприятия в целом [1, 2].

Для решения этой задачи предлагается использовать различные системы автоматизации ремонтного хозяйства. Для эффективного решения задачи автоматизации ремонтного хозяйства во многих случаях предлагаются комплексные решения, охватывающие разнообразные аспекты деятельности предприятий, напрямую или косвенно связанные с техническим обслуживанием и ремонтом оборудования (в частности, это относится к системам класса EAM и подсистемам EAM в составе ERP-систем).

Существует несколько концепций управления ремонтным хозяйством. Более 25 лет назад появились системы CMMS (Computerized Maintenance Management Systems), ориентированные на сокращение затрат на обслуживание оборудования и повышение производительности (коэффициента готовности). В 90-х годах большинство этих систем значительно функционально продвинулись и аналитическая компания Gartner Group ввела термин EAM (Enterprise Asset Management - управление активами предприятия) [3].

В рамках CMMS решаются следующие задачи: ведение образа оборудования; планирование ремонтных воздействий; прогнозирование отказов; формирование ремонтной документации, необходимой для подготовки ремонта; заказ запчастей (ТМЦ); заказ ТМЦ через заводские подразделения (отдел снабжения, отдел оборудования, др.); складской учет ТМЦ; история ремонтов; анализ работы ремонтной службы.

Если CMMS-системы рассчитаны на автоматизацию управления бизнес-процессами строго в рамках планово-предупредительного обслуживания и ремонтов, то системы EAM являются дальнейшим развитием систем управления ремонтным хозяйством и поддерживают все функции CMMS систем [4]. Основные дополнительные возможности EAM-систем: обработка данных о полном жизненном цикле работы оборудования; анализ причин аварий и поломок. Кроме того, современные EAM-системы ориентированы на использование Web-интерфейса и, как следствие, являются более гибкими и позволяют получать и вводить информацию удаленно, через Интернет-порталы.

Деление на CMMS и EAM-системы не является строгим. CMMS-системы могут расширяться до функциональности близкой к EAM за счет дополнительных модулей, например финансов и расширения функций управления персоналом.

Таким образом, EAM-системы позволяют решать четыре основные задачи управления: управление финансами; управление материально-техническим обеспечением; управление кадрами; управление активами (полное описание активов, предупредительный ремонт, руководство запросами на обслуживание, составление расписания и смет на работы). [5]

Кроме того, ряд разработчиков выделяет системы ACP (Asset-Centric Procurement), предназначенные для осуществления закупок с учетом потребностей в ремонтах и модернизации.

Американская ARC Group использует термин APM (Asset Performance

Management), обозначающий концепцию, расширяющую EAM за счет функций мониторинга, контроллинга и анализа эффективности работы и обслуживания основных фондов.

Особое место отводят концепции MRO (Maintenance, Repair & Operations; Maintenance, Repair & Overhaul - техобслуживание, ремонты и модернизация/капремонты), так как она предполагает организацию технического обслуживания и ремонта в отраслях и на предприятиях критических с точки зрения непрерывности и безаварийности функционирования (авиация, городской и железнодорожный транспорт, атомная энергетика, вооруженные силы и т.п.).

Развитые EAM-системы реализуют такие современные концепции управления ремонтным хозяйством как TPM (Total Productive Maintenance, ремонт «по состоянию») и RCM (Reliability Centered Maintenance, «ремонт, ориентированных на надежность»).

Относительно новым является подход к управлению жизненным циклом основных фондов в интеграции с управлением жизненным циклом других важных активов – продукции, персонала, отношений с заказчиками. Такой подход носит название 3LM (Integrated Lifecycle Management = EAM/Asset Lifecycle Management (ALM) + Customer Lifecycle Management (CLM) + PLM (Product Lifecycle Management). Реализация такого интегрированного подхода позволяет принимать решения на основе знания всех факторов, учитывать производственные планы при планировании технического обслуживания и ремонтных работ.

Несмотря на указанные возможности систем автоматизации управления ремонтным хозяйством, эти системы пока еще не нашли повсеместного применения. Например, по оценкам зарубежных экспертов лишь около 18% предприятий используют EAM-системы, 18% – используют старые CMMS-системы, а 46% – бумажные системы [3].

Однако, практика использования подобных систем доказала свою эффективность. Согласно исследованиям консалтинговой группы A.T. Kearney, изученные случаи внедрения EAM-систем характеризовались получением, в среднем, следующих выгод: повышение производительности ремонтных работ 29%; повышение коэффициента готовности 17%; сокращение складских запасов 21%; уменьшение случаев нехватки запасов 29%; увеличение доли плановых ремонтов 78%; сокращение аварийных работ 31%; сокращение сверхурочных работ 22%; сокращение времени ожидания запчастей 29%; сокращение срочных закупок ТМЦ 29%; экономия при закупке ТМЦ 18%.

Aberdeen Group называет еще несколько потенциальных выгод: повышение отдачи от имеющихся у компании основных фондов; более эффективное бюджетирование ремонтов; повышение прибыльности компании.

Программные решения, реализующие концепцию EAM, можно условно разделить на две группы [5]. В первую группу входят решения, предоставляемые в рамках развитых ERP-систем (IFS Applications, SAP Business Suite, Oracle E-Business Suite, 1С:Предприятие 8, Галактика). Во

вторую группу входят «централизованные» ЕАМ-системы, функционирующие самостоятельно (IBM Maximo, Mincom Ellipse, Infor EAM, DPSI iMaint, НПП СпецТек (Spectec) TRIM).

4. Выводы

В целом, можно сделать вывод о том, что хотя внедрение ЕАМ-систем является нетривиальной задачей и требует определенных и немалых затрат ресурсов (финансовых и трудовых), однако, как показывает опыт использования подобных систем, реализация современных концепций к автоматизации ремонтного хозяйства позволяет получать несомненный экономический эффект.

Библиографический список:

1. Ремонтное хозяйство [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.grandars.ru/college/biznes/remontnoe-hozyaystvo.html>
2. Ченцов Н.А., Фонотов И.М. Автоматизация ремонтной службы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://donix-ua.com/soft/a-6.html>
3. Maintenance and repair management. – Режим доступа: <http://www.ifsworld.com/ru-ru/solutions/service-and-asset/ru-upravlenie-toir/>
4. Концепции технического обслуживания и ремонтов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://global-system.ru/?id=59>
5. Maximize ROA with superior enterprise asset management (EAM) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.sap.com/solution/lob/asset-management.html>

IMPROVEMENT OF BUSINESS-PROCESSES OF TECHNICAL MAINTENANCE AND REPAIR OF EQUIPMENT

*Bushanov Evgenii Viktorovich*¹, e-mail kurash1994@gmail.ru
Yatsko Vladimir Aleksandrovich 1, candidate of technical sciences,
associate professor, e-mail jatsko@ngs.ru

¹ Novosibirsk State Technical University, 20, Marx Avenue, Novosibirsk,
Russia, 630073

Abstract: The issues of improving the efficiency of the maintenance and repair of equipment through the use of information technology are considered. A brief review of modern concepts of management of the repair economy, focused on automation of production management processes, is given. The main functional possibilities realized within the framework of such concepts of management of a repair economy are considered: financial management; logistics management; personnel management; fixed asset management, monitoring; controlling and analysis of the efficiency of work and maintenance of fixed assets. The results of studies of foreign consulting companies are presented, reflecting the prevalence of automation systems for maintenance and repair of equipment and the benefits obtained with the use of such systems.

Keywords: Business processes, repair facilities, information technology, automation

ТРАНСФЕРТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ КАК МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Волков Роман Валерьевич, магистрант,

научный руководитель Мельников Владимир Васильевич, к.э.н., доцент,

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел (913)909-38-38

Волков Р.В., email volk7755@yandex.ru

Мельников В.В., email v.melnikov@corp.nstu.ru,

Адрес для корреспонденции: **Волков Роман Валерьевич,**
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)909-38-38

Аннотация. В работе показаны преимущества трансфертного ценообразования для промышленных компаний. Описана модель трансфертного ценообразования в промышленности, направленная на повышение эффективности компании. Выделены возможности трансфертного ценообразования как для экономических, так и для учетных целей. Указаны возможные недостатки трансфертного ценообразования при его использовании для повышения эффективности. Граничными условиями использования трансфертного ценообразования являются отсутствие высоких требований к качеству продукции промышленного предприятия и наличие рыночной конкуренции. Трансфертное ценообразование наиболее эффективно для производственных компаний, действующих на потребительских рынках

Ключевые слова: трансфертное ценообразование; эффективность; промышленность; цели трансфертного ценообразования; прибыль компании

Необходимость трансфертного ценообразования в экономическом плане определяется разделением труда в рамках одной компании. Оно предполагает повышение эффективности бизнеса за счет установления цен для внутренних расчетов между подразделениями одного холдинга. Данные цены выступают инструментом повышения эффективности бизнеса подразделений в составе холдинга, поскольку в экономическом плане они формируют прибыль данного подразделения. Особое значение использование механизмов трансфертного ценообразования имеет для промышленности, где широко используется производственная кооперация, включающая в себя, помимо прочего, распределение объемов производства между различными компаниями, в составе холдинга, либо специализацию данных компаний на производстве отдельных видов продукции, используемых другими подразделениями для создания продукта, ориентированного на конечного потребителя.

В практике управления трансфертное ценообразование может носить

как экономический характер, то есть ориентироваться на повышение эффективности бизнеса, так и использоваться для учетных целей [6]. В случае экономического использования трансфертного ценообразования, предполагается выделение консолидированных в рамках одной структуры подразделений, каждое из которых продает продукцию по внутренним ценам, обозначаемым как трансфертные цены. В плане ценообразования консолидированные подразделения промышленного предприятия, объединяют в себе характеристики затратных и прибыльных структур, то есть они в любом случае должны генерировать прибыль, являющаяся внутренней прибылью организации [2].

Еще одним параметром консолидированного подразделения в производственных структурах должна быть функциональная конкуренция с другими подразделениями. Иначе говоря, с экономической точки зрения продукция консолидированных подразделений должна быть заменяемой, как показано на рис. 1.

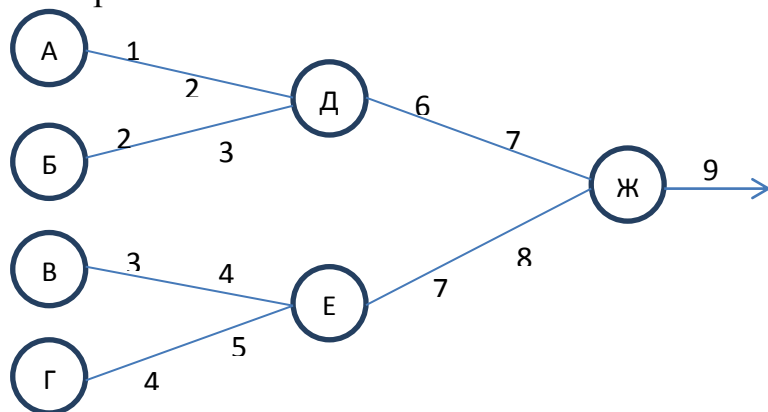


Рис. 1. Формирование трансфертных цен на основе конкуренции между подразделениями промышленной компании как основа повышения эффективности ее деятельности

Из рисунка 1 видно, что в экономическом смысле каждый последующий потребитель внутренней продукции производственного предприятия может иметь возможность выбора источников поставок продукции между, как минимум, двумя поставщиками, причем продукция должна быть заменяемой не только по поставщикам, но и по потребителям.

В результате формируется конкурентная модель, в которой лучших результатов достигает именно то подразделение, которое предлагает лучшую трансфертную цену [4]. Эффективность для промышленной компании в целом достигается, поскольку конечная цена продукции, сформированная на основе трансфертного ценообразования, предлагается рынку лучше, чем в отсутствие внутренней конкуренции между подразделениями. Подобный подход определяет экономическую эффективность трансфертного ценообразования для промышленности. Одновременно достигается эффективность по управленческим расходам, поскольку каждое из консолидированных подразделений в составе производственного холдинга характеризуется относительной независимостью, причем в подобной независимости

прослеживается только внутренняя независимость [3].

В плане повышения эффективности промышленного предприятия также следует учитывать цели установления трансфертных цен, представленные на рисунке 2, которые предложены Р.Н. Энтони и Д. Диреном [5]. По мнению исследователей, независимо от конечных целей формирования механизма трансфертного ценообразования, оно должно быть экономически обосновано.



Рис. 2. Цели установления трансфертных цен на промышленном предприятии

Даже при условии преимущественно учетного использования трансфертного ценообразования, оно должно быть ориентировано, главным образом, на достижение экономических интересов производственной компании.

В целом, с подобной позицией можно согласиться, поскольку производственная компания всегда стремится к получению максимальной прибыли. Как следствие, и цели, контролируемых подразделений должны быть обусловлены получением прибыли, причем эффективность достигается при условии стремления каждого из контролируемых подразделений к достижению максимальной прибыли при существующих трансфертных ценах.

В то же время, не во всех случаях рыночное ценообразование является наиболее эффективным, если производственная компания стремится использовать данный механизм, в основном, для учетных целей, а возможности рыночного ценообразования фактически ограничены внутренним рынком компании. Как пример можно привести космическую отрасль, единственным потребителем продукции которой в России является государство. Данная отрасль формируется огромным количеством независимых производителей, тем не менее, рыночные цены могут устанавливаться только условно, поскольку закупочные цены также формируются при государственном участии. При этом, если использовать механизм конкуренции между контролируемыми подразделениями, существенно снижается качество продукции и надежность создаваемых космических объектов. Иначе говоря, при общем соответствии целей трансфертного ценообразования соображениям эффективности в любом

случае требуется учитывать специфику отрасли.

Следовательно, трансфертное ценообразование эффективно для промышленных предприятий, действующих на конкурентных рынках и производящих продукцию, ориентированную на конечного потребителя. В основе данной модели, определяющей возможность повышения эффективности производственной компании, лежит внутренняя конкуренция. Каждый из участников трансфертного ценообразования, как на уровне поставщика, так и на уровне потребителя, должен иметь возможность выбора, по меньшей мере, из двух потребителей и двух поставщиков. При данном условии достигается повышение эффективности деятельности промышленной компании в целом. Тем не менее, данная модель применима не во всех случаях, в частности, она не гарантирует высокое качество продукции, а только приемлемое с точки зрения конечных потребителей качество. Кроме того, использование трансфертного ценообразования неэффективно в регулируемых государством отраслях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баранов А.О., Гильмундинов В.М., Павлов В.Н., Тагаева Т.О. Перспективы развития экономики России в 2012-2014 гг // ЭКО. - 2011. - № 12. - С. 4-21.
2. Бесфамильный А.С. Трансфертное ценообразование как инструмент финансового анализа деятельности предприятий//Статистика и Экономика. 2015. № 4. С. 10-12.
3. Смирнова А.А., Тимохина С.А. Трансфертное ценообразование: проблемы и перспективы//В сборнике: Тенденции развития экономики России и стран СНГ Материалы международной заочной научно-практической конференции. Новосибирский государственный аграрный университет. 2015. С. 144-147.
4. Сухова А.И., Мелконян Е.В. Трансфертное ценообразование. СПб.: СПбУЭиФ, 2014. – 164 с.
5. Anthony R.N., Dearden J. Management Control Systems. U.S.A. NY, Pittsford: Castle Rock, 1998. – 724 p. с. 235. Энтони Р.Н., Дирен Д. Системы контроля менеджмента. США. Нью-Йорк, Питтсфорд: Кастл Рок, 1998. – 724 с.
6. McKinley J., Owsley J. Transfer pricing and its effect on financial reporting (МакКини Д., Оусли Д. Трансфертное ценообразование и его влияние на финансовую отчетность) [Электронный ресурс]: <http://www.journalofaccountancy.com/issues/2013/oct/20137721.html> (дата обращения 22.03.2017).

TRANSFER PRICING AS A MEAN OF INCREASING EFFECTIVENESS OF A PRODUCTION COMPANY

*Volkov Roman Valerievich, Master's Degree student, volk7755@yandex.ru,
scientific director Melnikov Vladimir Vasilyevich, Ph.D. (Economic),
Associate Professor, v.melnikov@corp.nstu.ru,
Novosibirsk State Technical University,
20, Prospekt K. Marksa, Novosibirsk, 630073, Russia, (913)-909-38-38*

Abstract. The work covers the advantages of transfer pricing for production companies. It describes model of transfer pricing for production related to the increase in its effectiveness. The opportunities of transfer pricing were stipulated not only for the economic targets but for the accounting needs also. The possible goals regarding the promotion in economic effectiveness were marked. The edge criteria of transfer pricing effectiveness are the absence of high technical requirements to the products and market competition. Transfer pricing is the most effective for the production of commodities

Keywords: transfer pricing; effectiveness; production; transfer pricing goals; company's profit

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

*Ганова Екатерина Александровна, магистрант,
Музыка Елена Игоревна, к.э.н., доцент,
Новосибирский государственный технический университет
630073, г. Новосибирск, пр. К. Маркса, 20
Ганова Е.А., e-mail: ekaterinaganova@gmail.com
Музыка Е.И., e-mail: mei927@mail.ru*

Адрес для корреспонденции: Музыка Елена Игоревна, Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, Пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)-989-07-13

Аннотация:

В статье рассматривается роль инвестиционного потенциала в совокупном потенциале основных секторов экономики региона, оценивается инвестиционный потенциал Новосибирской области и проводится его сравнение с инвестиционным потенциалом Красноярского края, Томской области, Хабаровского края, выявляются преимущества Новосибирской области в ключе повышения ее инвестиционного потенциала. Анализ инвестиционной привлекательности региона необходим для принятия решений об инвестировании в тот или иной регион. Именно от инвестиционного потенциала зависит поступление инвестиций в регион из внутренних и внешних источников.

Ключевые слова: инвестиционный потенциал, инвестиционная привлекательность, инвестиционный риск, регион.

Целью исследования является оценка инвестиционного потенциала Новосибирской области.

Инвестиционная привлекательность региона включает в себя две составляющие: инвестиционный потенциал и инвестиционный риск. Чем выше инвестиционный потенциал и ниже инвестиционный риск, тем выше инвестиционная привлекательность региона. Принято считать, что инвестиционный риск является отрицательным явлением, поскольку он приводит к убыткам. Более подробно остановимся на инвестиционном потенциале региона.

В настоящее время не существует однозначного определения термина «инвестиционный потенциал». Наиболее широкое определение сформулировано автором С.Г. Сериковым: «Инвестиционный потенциал – это способность региона обеспечивать свои потребности в инвестиционных ресурсах без применения заемного капитала и других привлеченных

источников» [1, с. 42].

На настоящий момент выделяют девять основных видов экономических потенциалов в регионе. Виды потенциалов представлены в таблице 1.

Таблица 1

Виды экономических потенциалов в регионе

Вид потенциала	Характеристика	Влияние инвестиций
Производственно-экономический	Обеспечение эффективного роста производства, который должен осуществляться не экстенсивным, а интенсивным путем.	Внедрение производственных технологий, неиспользуемых в регионе ранее
Инвестиционный	Характеристика объекта инвестирования, привлечение инвестиций в инвестиционные проекты, инвестиционная привлекательность региона	Рост объема инвестиций в регионе
Инновационный	Показывает степень развитости инновационной сферы в регионе, долю новой продукции в общем объеме производства, наличие новых технологий	Разработки новой продукции
Человеческий	Социальная и экономическая дифференциация населения, квалификационный уровень и уровень образования населения	Создание новых рабочих мест
Потенциал рыночной инфраструктуры	Наличие и функционирование банковско-кредитной системы, фондового рынка, венчурных фондов	Развитие инвестиционных компаний
Потенциал производственной инфраструктуры	Оценка влияния производственной инфраструктуры на инвестиционный потенциал региона	Внедрение производственных программ
Потенциал природных ресурсов	Показывает оценку источников природных ресурсов. При этом важно определить, данная оценка характеризует определенный источник на настоящий период времени или же показывает варианты развития экономики региона в будущем	Открытие новых месторождений полезных ископаемых

Экспортный	Оценка конкурентоспособности товаров и услуг, произведенных в регионе	Повышение качества продукции
Потенциал системы государственного управления	Применяемые органами государственной власти механизмы регулирования проектов в частном секторе	Взаимодействие органов государственной власти и частного бизнеса

Источник: [2, с. 130 – 133].

Как видно из таблицы 1, инвестиционный потенциал оказывает влияние на каждый вид потенциалов в регионе и занимает важнейшее место в совокупном потенциале различных секторов экономики региона. Ведь привлечение инвестиций в большей степени зависит именно от инвестиционного потенциала региона.

По методике О.С. Звягинцевой был рассчитан инвестиционный потенциал Красноярского края, Новосибирской области, Томской области и Хабаровского края за период 2005-2014 гг. (см. рисунок 1).

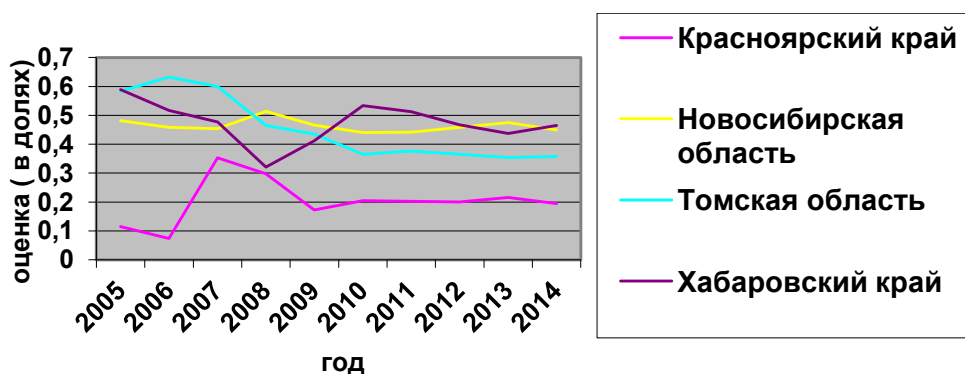


Рисунок 1 – Инвестиционный потенциал Красноярского края, Новосибирской области, Томской области, Хабаровского края в 2005-2014 гг.

Согласно нашим расчетам регионами с инвестиционным потенциалом ниже среднего уровня являются Новосибирская область, Хабаровский край и Томская область. Регионом с минимальной инвестиционной привлекательностью является Красноярский край.

Новосибирская область является регионом с инвестиционным потенциалом ниже среднего уровня, поскольку многие показатели ниже аналогичных, взятых в среднем по России. В ближайшие годы возможен переход Новосибирской области в категорию регионов со средним инвестиционным потенциалом.

Новосибирская область обладает следующими преимуществами:

- 1) поддержка инвестиционной деятельности со стороны государства:
 - наличие Инвестиционного агентства Новосибирской области, которое оказывает бесплатную помощь инвесторам;

– предоставляются налоговые льготы: налог на имущество организации составляет 0% вместо 2,2%, налог на прибыль – 13,5% вместо 18%;

– предоставляется субсидирование;

– проведение конференций, форумов, выставок и пр.;

2) законодательная база, направленная на развитие инвестиционной деятельности: закон Новосибирской области от 14.04.2007 N97-ОЗ «О государственном регулировании инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений», государственная программа Новосибирской области «Стимулирование инвестиционной и инновационной активности в Новосибирской области на 2015-2021 гг.» от 01.04.2015 N126-п и многие другие законодательные акты;

3) географическое положение: город Новосибирск является столицей Сибирского федерального округа. Имеется: железнодорожный транспорт с магистралями и станциями, сеть автомобильных дорог федерального и регионального значения, международный аэропорт, выходы автомобильных дорог в другие страны.

4) развитая логистика (система транспортных терминалов);

5) возможность выхода на международный рынок: Новосибирская область является центром распределения грузов между Европейской частью России, Дальним Востоком и странами Средней и Центральной Азии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Безнос Д.С. Ресурсный и проектный подходы к определению сущности инвестиционного потенциала региона / Д.С.Безнос // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. – 2014. – С. 42 – 46.

2. Звягинцева О.С. Оценка уровня инвестиционной привлекательности регионов на основе комплексной методики определения интегрального показателя / Звягинцева О.С. // Проблемы современной экономики. – 2010. – №1 (33). – С. 63.

ASSESSMENT OF THE INVESTMENT POTENTIAL OF THE NOVOSIBIRSK REGION

*Ganova Ekaterina Aleksandrovna, Master's Degree student,
Muzyko Elena Igorevna, Candidate of Sc. (Economics), Ass. Professor*

Novosibirsk State Technical University

630073, Novosibirsk, Prospect K.Marksa, 20

Ganova E.A., e-mail: ekaterinaganova@gmail.com

Muzyko E.I., e-mail: mei927@mail.ru

Abstract: Investment attractiveness of the region includes two components: investment potential and investment risk. The higher investment potential and lower investment risk, the higher the investment attractiveness of the region. It is considered that the investment risk is a negative phenomenon because it leads to losses. This article examines the role of investment potential in the total potential of the main sectors of the region's economy, assessment of the investment potential of the Novosibirsk region and its comparison with the Krasnoyarsk Region, the Tomsk Region, the Khabarovsk Territory, estimation of the benefits of the investment potential of the Novosibirsk region. Key to the process of the various transformations in the political, social, economic and other spheres is given to investment attractiveness. The flow of investments into the region from internal and external sources depends on its investment potential. The urgent topic today is how to increase the potential of the region, in particular its investment potential.

Key words: investment potential, investment attractiveness, investment risk, region.

МЕТОД МАРКЕТИНГОВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСА: А/Б ТЕСТИРОВАНИЕ

Габко Евгений Сергеевич, магистрант, Чахлова Кристина Викторовна, магистрант; Низовкина Наталья Геннадьевна, кандидат экономических наук

Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (914)110-95-73

Габко Е.С., e-mail: evgeny.grabko@gmail.com

Чахлова К.В., e-mail: christina1310@mail.ru

Низовкина Н.Г., e-mail: nizovkina@corp.nstu.ru

Адрес для корреспонденции: Чахлова Кристина Викторовна

Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (914)110-95-73

Аннотация

На сегодняшний день предприятия стараются развиваться в интернет пространстве, так как от этого зависит их успешное функционирование на рынке товаров и услуг. Для того чтобы поддерживать это развитие необходимо привлекать новых клиентов с помощью интернет-рекламы, предоставлять им полезный контент, внедрять новые методики привлечения клиентов, а также анализировать и тщательно следить за метрикой рекламных кампаний, сайтов, страниц в социальных сетях, чтобы замерять эффективность и улучшать ее. Одним из эффективных методов анализа является А/Б тестирование. Использование этого метода позволяет измерять показатели эффективности и совершенствовать веб-ресурсы.

Ключевые слова

а/б тестирование, эффективность, интернет-маркетинг, конверсия, веб-ресурс

А/Б тестирование – это маркетинговый метод повышения эффективности интернет ресурсов. Данное тестирование позволяет узнать какие изменения на сайте или в рекламных объявлениях влияют на действия клиентов (переход, покупка, регистрация и т.д) [1,52].

В основном А/Б тестирование применяют для оценки сайтов. С помощью данного метода можно узнать, как внедряемые изменения на веб-страницах влияют на показатель конверсии. При проведении данного метода тестируют два варианта страниц сайта (вариант А и вариант Б) и разделяют трафик на равные части и направляют на тестируемые страницы. По итогам тестирования собирается вся информация, и оцениваются результаты.

Для тестирования, необходимо определить, какие элементы веб-страницы будут подвержены доработке. Чаще всего элементами тестирования

сайтов являются:

- дизайн веб-страниц;
- текста, заголовки;
- положительные отзывы;
- формы для отправок заявок, регистраций;
- цены на товары или услуги;
- расположение конверсионных кнопок и их внешний вид.

Можно выделить следующие этапы проведения А/Б тестирования:

1. *Анализ необходимой веб-страницы.* Для этого нужно оценить трафик посещаемой веб-страницы и выявить ее недостатки, чтобы произвести изменения;

2. *Внедрить изменения* на одну из вариантов веб-страниц;

3. *Создать А/Б тестирование.* Для проведения теста лучше всего воспользоваться специализированными сервисами.

4. *Анализ полученных результатов.* Необходимо сравнить конверсии, если на веб-странице с внесенными изменениями коэффициент конверсии выше, значит, внедряемые изменения увеличили эффективность веб-ресурса.




При проведении А/Б тестирования маркетологи используют специализированные сервисы, так как с их помощью можно поставить цели и задачи, а также отслеживать весь процесс тестирования. Наиболее распространенные сервисы: Realroi, ABtest, Changeagain, Content Experiment.

Также А/Б тестирование было проведено авторами данной статьи для одностраничного сайта на проект «Как получать по 189 заявок на свои услуги ежедневно?» для интернет-маркетолога Аносова Сергея.

Для проведения теста было подготовлено два сайта. На каждый из них было направлено по 100 целевых посетителей, стоимость одного посетителя 5,35 рублей. По итогам на сайте А было оставлено 8 заявок, на сайте Б была оставлена 21 заявка. Соответственно на сайте А конверсия 8%, а стоимость заявки составила 66 рублей. На сайте Б конверсия 21%, стоимость заявки 25 рублей. Как мы видим сайт Б в 2,6 раза более эффективно генерирует заявки и помогает получать гораздо более дешевые заявки и экономит рекламный бюджет.

КАК ПОЛУЧАТЬ ПО 189 ЗАЯВОК НА СВОИ УСЛУГИ ЕЖЕДНЕВНО?

Вы узнаете на **бесплатном онлайн-семинаре** Аносова Сергея, для **бизнес-консультантов**
Так же в программе:

-  Как найти **свой сегмент рынка** и занять его на **87%**?
-  Как внедрить **закрытую систему** маркетинга за **34,7 часа** и сразу **получить результат**?
-  Секретную методику "Заявка за 3,7 рубля"



Введите Ваши данные для регистрации на бесплатный онлайн семинар

Введите имя

Введите электронную почту

ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ!

Рисунок 1 – Одностраничный сайт (Вариант А)

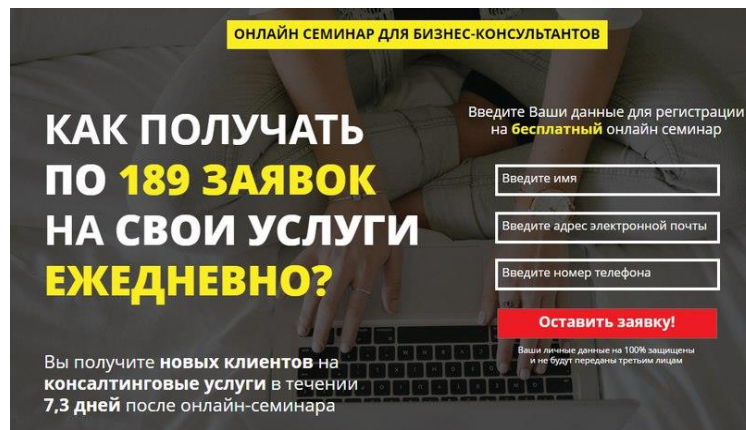


Рисунок 2 – Одностраничный сайт (Вариант Б)

Как мы видим сайт Б в 2,6 раза более эффективно генерирует заявки и существенно экономит рекламный бюджет.

А/Б тестирование помогает оценить эффективность внедряемых изменений и совершенствовать интернет ресурсы для того чтобы получать от сайта максимальные результаты с минимальными затратами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Данченко Л. А., Дейнекин Т. В. Понятие и значение комплексного интернет-маркетинга в деятельности предприятий // Маркетинг в России и за рубежом. 2014. № 1. С. 109–118

METHOD OF MARKETING RESEARCH ONLINE RESOURCE: A/B TESTING

Evgeniy Sergeevich Grabko, master, Christina Viktorovna Chahlova, master; PhD in economics Natalia Gennadijevna Nizovkina

Novosibirsk state technical University, Karla Marksa str. 20, Novosibirsk city, Russia, 630073, tel. (914)110-95-73

E.S. Grabko, e-mail: evgeny.grabko@gmail.com

C.V. Chahlova, e-mail: christina1310@mail.ru

N.G. Nizovkina., e-mail: nizovkina@corp.nstu.ru

Address for correspondence: Chahlova Christina Viktorovna Novosibirsk state technical University, Karla Marksa str. 20, Novosibirsk city, Russia, 630073, tel. (914)110-95-73

Abstract

Nowadays, businesses are trying to develop in the Internet space, because on this depends their successful operation in the market of goods and services. In order to support this development, it is necessary to attract new customers through online advertising, provide them with useful content, introduce new techniques for attracting customers, and analyze and closely monitor the metrics of advertising campaigns, websites, pages on social networks, to measure efficiency and improve it. One of the most effective methods of analysis is A / B testing. Using this method allows to measure performance metrics and improve web resources.

Keywords:

a/b testing, effective, internet-marketing, metric, web-resource.

АНАЛИЗ ЗАТРАТ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ

*Ермолаева Елена Николаевна, кандидат
экономических наук, доцент*

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4

Ермолаева Е.Н., e-mail 2107166@mai.ru

Адрес для корреспонденции: **Ермолаева Елена Николаевна**,
Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4, ИНЖЭКИН,
каф.502, тел. (499)158-20-51

Аннотация: В статье рассматриваются затраты по обычным видам деятельности авиакомпании.

Ключевые слова: затраты.

В настоящее время любое авиапредприятие должно уделять огромное внимание учету и управлению затратами. Успех деятельности предприятия зависит от того, какое значение придает руководство предприятия управлению затратами. Для принятия оптимальных управленческих и финансовых решений необходимо знать свои затраты и в первую очередь разбираться в информации о производственных расходах. Анализ затрат позволяет выяснить их эффективность, установить, не будут ли они чрезмерными, проверить качественные показатели работы, правильно установить цены, регулировать и контролировать расходы, планировать уровень прибыли и рентабельности производства и продаж. Рассматривая затраты от обычной деятельности в разрезе элементов затрат ПАО «Аэрофлот» за 2015 и 2014 годы необходимо использовать различные методы стратегического и оперативного управления. Структура себестоимости ПАО «Аэрофлот» представлена в таблице 1. Согласно данным таблицы 1, наибольшая доля затрат приходится на затраты от операций по соглашениям код- шеринг, затраты на авиа ГСМ и затраты на оплату лизинга воздушных судов.

Рост затрат в 2015 году по отношению к 2014 году преимущественно обусловлен: ростом объемов перевозок пассажиров; значительным рейсом количества рейсов; ростом среднесписочной численности, связанной с увеличением объемов работ; увеличением страховых взносов в государственные внебюджетные фонды в связи с ростом численности работников и увеличением предельной величины базы для начисления страховых взносов в ФСС до 670 тыс. руб. (в 2014 году – 624 тыс. руб.), в ПФР – до 711 тыс. руб. (в 2014 году – 624 тыс. руб.), увеличением с 01.01.2015 г. размеров дополнительных тарифов страховых взносов до 9,8% (в 2014 г. 6,4%)

для отдельных категорий плательщиков страховых взносов в зависимости от установленного класса условий труда по результатам специальной оценки условий труда

Таблица 1

Структура себестоимости ПАО «Аэрофлот»

Наименование показателя	За 2015 год	За 2014 год	Доля 2015, %	Доля 2014, %
1	2	3	4	5
Материальные затраты	85668 816	76 217 474	24,18	28,09
В том числе затраты на авиа ГСМ	67 705 414	62 437 990	19,1	23
Затраты на оплату труда	28 533 747	26 171 904	8,05	9,65
Отчисления на социальные нужды	7 275 026	5 844 953	2,05	2,15
Амортизация	2 455 280	2 328 310	0,69	0,86
Лизинговые платежи	48 054 650	29 333 336	13,56	10,81
Наземное обслуживание	23 106 444	16 796 114	6,52	6,19
Затраты связанные с поддержанием парка ВС и АД в состоянии летной годности	16 428 854	8 201 185	4,64	3,02
Страхование имущества	803 747	531 397	0,23	0,2
Затраты от операций по соглашениям код- шеринг	71 156 658	48 369 163	20,08	17,83
Обслуживание в аэропорту	13 801 005	11 840 643	3,89	4,36
Обслуживание на трассе	10 954 878	8 531 860	3,09	3,14
Затраты по бронированию (Sabre и другие системы бронирования)	11 350 805	6 637 524	3,2	2,45
Агентское вознаграждение по продаже авиаперевозок	7 956 378	5 120 526	2,25	1,89
Затраты на рекламу	3 865 381	4 357 126	1,09	1,61
Прочие затраты	22 938 403	21 039 343	6,47	7,75
Итого затраты по обычным видам деятельности	354 350 072	271 320 858		

Рост затрат в 2015 году по отношению к 2014 году также обусловлен:

ростом затрат на авиатопливо, который связан с увеличением налета часов по всему парку на 7,2%; увеличением затрат по наземному обслуживанию в связи с ростом ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание, увеличением затрат на предоставление услуги АО «МАШ» в связи с изменением тарифов за наземное обслуживание; открытием новых направлений, увеличением количества рейсов на 12,3 %; увеличением суммы лизинговых платежей, связанного с увеличением парка ВС; увеличением затрат, связанных с поддержанием парка ВС и АД в состоянии

летней годности по причине расширения парка ВС иностранного производства; влиянием изменения валютного курса на затраты, номинированные в иностранной валюте; внесение изменений в Учетную политику Общества в части развернутого отражения затрат по договорам 100% код-шеринга; увеличение затрат на обслуживание в аэропорту и на трассе, связанным с увеличением количества рейсов на 12,3 %, увеличением пассажирооборота на 10,4%; увеличением затрат по бронированию, связанным с ростом объема бронирования, ростом количества услуг, предоставляемых ГДС; увеличение затрат по статье «Агентское вознаграждение по продаже авиаперевозок» обусловлено тем, что с 1 января 2015 года внесены изменения в действующую систему мотивации агентской сети на территории РФ в части базового и бонусного вознаграждения, изменились пороги объемов продаж, значения которых для начисления бонусного комиссионного вознаграждения стали более лояльными.

Вывод: в связи с отсутствием детальной информации (сметы затрат), предоставленной ПАО «Аэрофлот» на сайте раскрытия информации, провести более глубокую калькуляцию затрат по предоставленным наименованиям калькуляционных статей не представляется возможным. Несмотря на недостаток информации, для вывода ПАО «Аэрофлот» из кризиса потребуется целенаправленная управленческая политика, которая должна заключать в себе меры по сокращению затрат, погашению долгов, увеличению объема продаж. Необходимо использовать кардинально новые методы управления, ввести систему бюджетирования по центрам ответственности. Знание затрат образующих факторов и степени их влияния на величину затрат предприятия позволит воздействуя на факторы формирования затрат в долгосрочном периоде оказывать управленческое воздействие на саму величину полных затрат предприятия.

Библиографический список:

1. http://www.nnre.ru/delovaja_literatura/priemy_antikrizisnogo_menedzhmenta/p1.php#metkadoc6
2. <http://vladimir.lapenkov.ru/2.7-t-htm.htm>
3. <http://www.ippnou.ru/article.php?idarticle=009106>
4. <http://d.skrin.ru/disclosure/7712040126/?DTI=9>

ANALYSIS OF COSTS BY CONVENTIONAL ACTIVITIES OF AIRLINES

Ermolaeva Elena Nikolaevna, candidate of economic sciences, associate professor, e –mail: 2107166@mail.ru
Moscow Aviation Institute (National Research University), 125993, Russia,
Moscow, Volokolamskoye sh., 4

Abstract: The article considers the costs of ordinary types of airline business
Keywords: Cost

ПРОГНОЗ ВНУТРЕННИХАВИАПЕРЕВОЗОК АВИАКОМПАНИИ"АЭРОФЛОТ"

Кадыкова Александра Александровна, магистр менеджмента,

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4

Кадыкова А.А., e-mail eler1963@mai.ru

Адрес для корреспонденции: **Кадыкова Александра Александровна,**
Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4, ИНЖЭКИН, каф.502, тел. (499)158-20-51

Аннотация: В статье рассматриваются актуальные вопросы прогнозирования внутренних авиаперевозок авиакомпании.

Ключевые слова: прогнозы, корреляционно-регрессионный анализ, авиаперевозки, занятость пассажирских кресел.

Российский рынок авиаперевозок характеризуется высокой концентрацией. Пять крупнейших компаний контролируют около 61% рынка пассажирских авиаперевозок. Авиакомпания «Аэрофлот» постоянно расширяет географию полетов. Так, из Санкт-Петербурга в летнем расписании 2017 года появились новые регулярные направления в такие города как Костанай, Якутск, Пекин, Гонконг. Для краткосрочного прогноза авиакомпании нам понадобится провести анализ операционных и производственных показателей. Основной проблемой что в 2015 как и в 2016 году являлся период осенних месяцев. Пока авиакомпания не может найти оптимальный выход из данной ситуации. За 2016 г. резко увеличилась цена авиабилеты по России, что спровоцировало у покупателей желание искать наиболее доступные по цене рейсы. Основным показателем, характеризующим рентабельность рейса авиакомпании по внутренним рейсам является коэффициент коммерческой загрузки. Поэтому для прогноза были выбраны наиболее значимые показатели, характеризующие деятельность авиакомпании в ближайшей перспективе по внутренним рейсам за последние 22 месяца: процент занятости кресел (Y), налет часов по всему парку (X_1), пассажирооборот (X_2), процент коммерческой загрузки (X_3). Результаты множественного регрессионного анализа представлены в таблице 1.

Таблица 1

Результаты множественного регрессионного анализа коэффициента занятости пассажирских кресел

	Коэффициенты	Стандартная ошибка	t	ρ	Нижние 95%	Верхние 95%	Нижние 95,0%	Верхние 95,0%
Y	31,615	4,9216	6,4238	4,78728E-06	21,27584	41,956	21,27584	41,956
X ₁	-0,0005	0,0001	-3,985	0,000866815	-0,000812	-0,00025	-0,00081	-0,00025
X ₂	0,0110	0,0009	11,842	6,24003E-10	0,009075	0,01299	0,009075	0,01299
X ₃	0,7852	0,083	9,3696	2,40912E-08	0,609204	0,961369	0,609205	0,961369

Таким образом, на основании множественного регрессионного анализа можно сделать вывод о виде уравнения регрессии:

$$\hat{y} = 31,615 - 0,005x_1 + 0,0110x_2 + 0,7852x_3,$$

При увеличении налёта часов по всему парку (x_1) на 1 час. коэффициент занятости пассажирских кресел уменьшится на 0,0005 % при постоянстве переменных x_2, x_3, x_4 . При увеличении пассажирооборота (x_2) на 1 млн. пкм. коэффициент занятости пассажирских кресел увеличится на 0,0109 % при постоянстве переменных x_1, x_3, x_4 . При увеличении процента коммерческой загрузки (x_3) на 1 % коэффициент занятости пассажирских кресел увеличится на 0,07943 % при постоянстве переменных x_1, x_2, x_4 .

Уравнение статистически значимо, если $F_{\text{факт}} = 174,33 > F_{\text{табл}} = 3,15$, т.е. можно говорить о высокой степени адекватности анализируемого уравнения. F -значимость, равная $1,73373E-13$ говорит о том, что действительно имеет место быть устойчивая зависимость функции Y от воздействующих факторов. Статистически значимыми (существенными) в полученной модели являются не все коэффициенты уравнения, так как $t_{\text{кр}} = 2,1000$

$$b_1 = -0,005 \text{ при переменной } x_1 \text{ (т. к. } |t_{b_1}| = 3,985 > 2,1000);$$

$$b_2 = 0,0110 \text{ при переменной } x_2 \text{ (т. к. } |t_{b_2}| = 11,842 > 2,1000);$$

$$b_3 = 0,7852 \text{ при переменной } x_3 \text{ (т. к. } |t_{b_3}| = 9,3696 > 2,1000);$$

Из полученных данных следует, что статистически значимым является все коэффициенты b_1, b_2, b_3 .

Следовательно, проверим все коэффициенты путём анализа ρ -значения.

$$\rho_{b_1} = 0,0008 < \rho = 0,05;$$

$$\rho_{b_2} = 6,24003E - 10 < \rho = 0,05;$$

$$\rho_{b_3} = 2,40912E - 08 < \rho = 0,05;$$

Как видно выше, все рассмотренные коэффициенты статистически значимы, и можно сделать вывод о неслучайном характере влияния всех изученных факторов на коэффициент занятости пассажирских кресел.

Оценку качества построенной модели дает ошибка аппроксимации. Средняя ошибка аппроксимации \bar{A} равна 0,7782%, и не превышает

допустимый предел, следовательно, построенная модель качественная. Остатки дают нам понять, что прогноз сделан качественно и модель множественной регрессии для выбранных факторов имеет место быть. По результатам краткосрочного прогноза мы можем сделать вывод: Коэффициент занятости кресел будет равен 0,80, что говорит о высокой рентабельности рейсов и как следствие увеличение пассажиропотока



Рис. 1. Краткосрочный прогноз для авиакомпании «Аэрофлот» по внутренним рейсам.

По графику прогноза можно сделать вывод, что 14 точек из 22 легли на полиномиальную линию тренда. Эта модель с применением полинома является наиболее эффективной.

Вывод: по результатам данного исследования можно говорить о том, что множественный регрессионный анализ дает авиакомпании «Аэрофлот» на внутренних рейсах основания для определения наиболее важных факторов, на которые следует обращать внимание при построении прогноза и бизнес-процессов, а также позволяет спрогнозировать некоторые величины, напрямую влияющие на успешность авиакомпании. Вместе с этим остаются поводы для размышлений: следует помнить, что 6,19% приходятся на неучтенные причины и не приняты во внимание, поскольку мы решили ограничиться рассмотрением более понятных и очевидных воздействий на наш результат. Можно предположить, что к концу 2015 началу 2016 года коэффициент занятости кресел будет равен 0,90, что говорит о высокой рентабельности рейсов и как следствие увеличение пассажиропотока.

Библиографический список:

1. Б.Н.Кузык Оборонно-промышленный комплекс России: прорыв в 21 век. М.; Российский биографический институт,1999.
2. Наука и высокие технологии на рубеже третьего тысячелетия (социально-экономические аспекты развития) Руководители авт. колл. В.Л.Макаров, А.Е.Варшавский. - М.; Наука, 2001.
3. Российская цивилизация: Черес тернии к звёздам. Сборник М.; Вече 2003

FORECAST OF INTERNAL AIR TRANSPORTATION OF "AEROFLOT" AIRLINES

Kadykova Alexandra Alexandrovna, master of Management, e –mail:
eler1963@mail.ru

Moscow Aviation Institute (National Research University), 125993, Russia,
Moscow, Volokolamskoye sh., 4

Abstract: The article deals with topical issues of forecasting domestic airline air transportation.

Keywords: forecasts, correlation-regression analysis, air transportation, passenger load factor

ОТ МАЛОГО БИЗНЕСА К КРУПНОМУ: SWOT-АНАЛИЗ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗРАБОТКИ КОРПОРАТИВНОЙ СТРАТЕГИИ

Кардымон Анастасия Константиновна¹, магистрант; Клавсуц Ирина Львовна доцент кафедры менеджмента, к.т.н.¹

¹Новосибирский государственный технический университет, 630073, Новосибирск, пр-т К. Маркса, 20, Российская Федерация

Кардымон А.К., e-mail: anaka1010@gmail.com

Клавсуц И.Л., e-mail: klavsuts@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Кардымон Анастасия Константиновна, 630001, Новосибирск, ул. Ельцовская, 35-48, Российская Федерация, тел. (960)7884552

Аннотация: Сегодня любая компания, ориентированная на развитие, нуждается в стратегическом планировании. Стратегический план дает руководству основу для принятия решений, обеспечивает рациональное распределение ресурсов и их концентрацию на ключевых направлениях деятельности при достижении поставленных целей. В рамках данного исследования определена миссия компании ООО «МВЦ «Сибирь», проведен комплексный ситуационный анализ рынка позиционирования, разработана корпоративная стратегия. В процессе разработки стратегии одним из основных инструментов, используемых при анализе рынка позиционирования, применяется такой инструмент, как SWOT-анализ. В статье рассматривается методика проведения SWOT-анализа в рамках разработки корпоративной стратегии организации ООО «МВЦ «Сибирь» и определение альтернативных планов стратегического развития на основе проведения SWOT-анализа.

Ключевые слова: корпоративная стратегия; SWOT-анализ; малый бизнес; диверсификация; франчайзинг; рынок позиционирования.

Сегодня самостоятельные путешественники, получившие возможность чаще ездить за границу на фоне укрепления рубля, теряют интерес к внутренним направлениям. По данным систем самостоятельного поиска и бронирования в этом году сокращается интерес к поездкам по России на майские праздники. Число поисковых запросов на авиабилеты по России упало на 15%. Суммарно на долю внутренних поездок приходится всего 24% запросов. При этом в случае с зарубежными направлениями число запросов выросло на 8%, в общей структуре их доля составляет 76%. Среди наиболее востребованных направлений на будущие называют Италию, Испанию, Чехию, Германию и Францию [2].

Объектом исследования выступает компания Общество с ограниченной ответственностью «Международный визовый центр «Сибирь». Основная

деятельность компании – помощь в оформлении документов с целью получения визы. Данное предприятие имеет возможности к росту и расширению, поскольку популярность самостоятельного туризма растет в связи с его ценовым преимуществом перед покупкой пакетных туров.

Целью исследования является разработка корпоративной стратегии организации ООО «МВЦ «Сибирь» на стратегический период 05.01.2017 – 05.01.2019.

Стратегия любой компании начинается с миссии. Миссия организации ООО «МВЦ «Сибирь» на стратегический период с 05.01.2017 по 05.01.2019: «Международный визовый центр «Сибирь» помогает клиентам гарантированно и предельно быстро получить визу любого типа от 4 до 20 рабочих дней (туристическую, гостевую, деловую, студенческую, рабочую, иммиграционную, визу для воссоединения семьи, журналистскую визу).

Конкурентными преимуществами организации:

1) ключевые отличия:

- оформление виз на такие нестандартные направления, как Гибралтар, ЮАР, Саудовская Аравия, Алжир, Индонезия;
- подготовка пакета документов для получения визы за 1 рабочий день;

2) ключевые компетенции: высокая квалификация сотрудников;

3) прочие ключевые факторы успеха: гарантия получения визы (возврат стоимости услуг при отказе в получении визы).

С целью определения возможностей и угроз для предприятия были проанализированы участники рынка позиционирования, а именно: клиентов, конкурентов, поставщиков, партнеров [1].

Клиентами ООО МВЦ Сибирь являются физические лица (85%) и юридические лица (15%). К окончанию стратегического периода планируется увеличение доли юридических лиц до 50% (рис. 1).

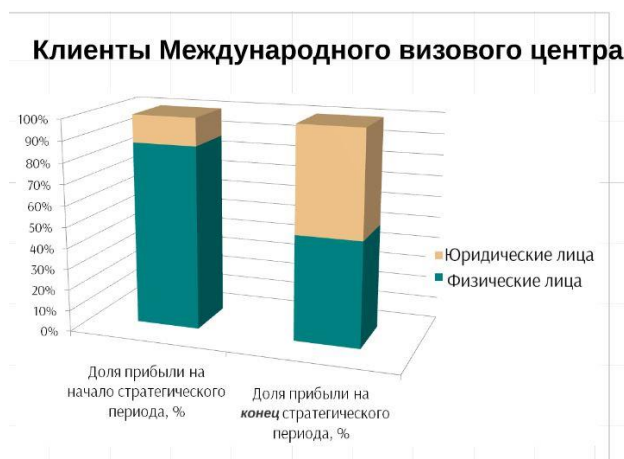


Рис. 1 Клиенты ООО «МВЦ «Сибирь»

Также клиенты ООО МВЦ Сибирь можно распределить по стратегическим зонам хозяйствования, то есть по направлениям деятельности на рынке. Сейчас клиентами компании являются жители Новосибирской области (40%), Кемеровской области (30%), Томской области (15%), Красноярского края (10%), других регионов (5%). К концу стратегического

периода планируется увеличение числа регионов, входящих в стратегические зоны хозяйствования, а именно привлечение клиентов из Омской области, Республики Хакасия (рис. 2).

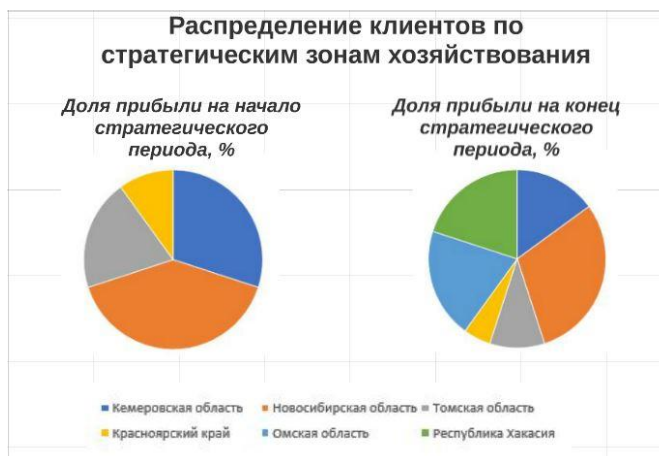


Рис. 2 Распределение клиентов ООО «МВЦ «Сибирь» по стратегическим зонам хозяйствования

Были проанализированы партнеры компании, которые делятся на генеральных, информационных, партнеров-банков (рис. 3, 4, 5).

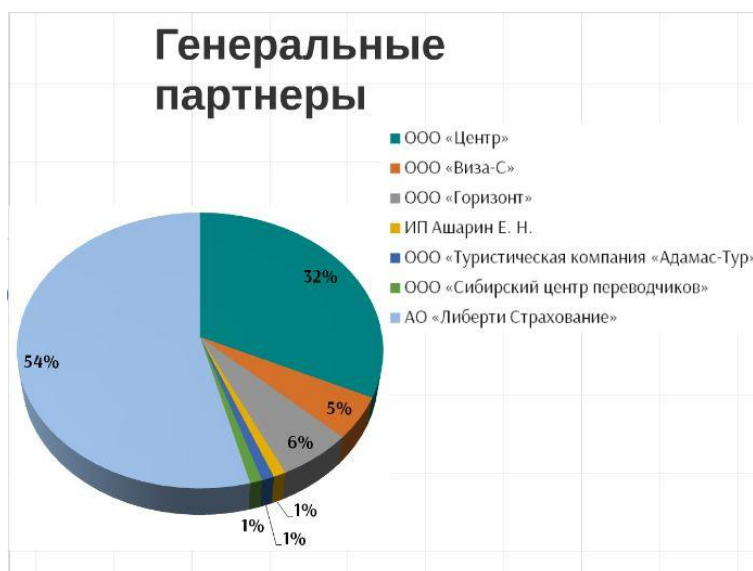


Рис. 3 Генеральные партнеры ООО «МВЦ «Сибирь»

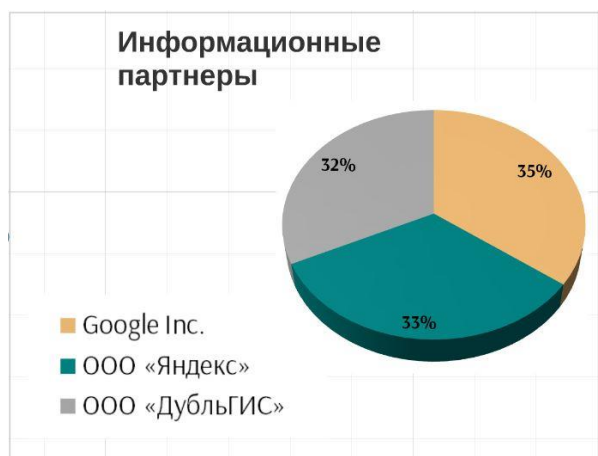


Рис. 4 Информационные партнеры ООО «МВЦ «Сибирь»

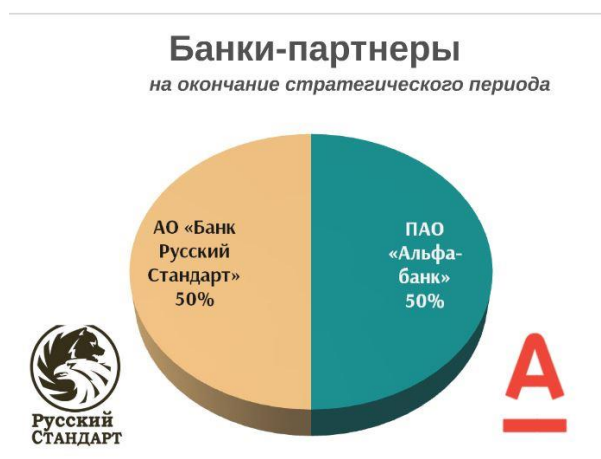


Рис. 5 Партнеры-банки ООО «МВЦ «Сибирь»

После анализа рынка позиционирования, необходимо определить способы его расширения. Для компании такими способами является создание сети предприятий по системе франчайзинга и рекламная кампания с внедрением затратных и незатратных методов.

Анализ рынка позиционирования позволяет выявить возможности и угрозы, исходящие от его участников, а также определить сильные и слабые стороны компании. Все это составляет основу для проведения SWOT-анализа, цель которого – разработка двух-четырёх альтернативных стратегических целей/планов организации с целью выполнения миссии [1].

SWOT-анализ позволяет разработать минимум два альтернативных плана, один из которых является оптимистичным и предполагает наличие свободной ниши на рынке, другой – пессимистичным, предполагает отсутствие свободной ниши. Затем по каждой альтернативе составляются стратегические цели.

Оптимистичный план разрабатывается на основе корреляции возможностей организации и ее сильных сторон, и показывает наилучший путь развития компании, к которому она должна стремиться (рис. 6).

Стратегические цели по итоговому SWOT-анализу

Альтернатива 1. Наличие спроса на услуги ООО «МВЦ «Сибирь»

O1-S1, S2, S3: Создание сети предприятий по системе франчайзинга	O2-W3: Заключение договора с ПАО «Альфа-Банк» на выдачу кредита на срок 2 года за 12% годовых в размере 500000 рублей
T5-W5: Разработка и проведение мероприятий по повышению лояльности клиентов: создание группы «МВЦ «Сибирь» Вконтакте (проведение опросов (1-2 в неделю), акций и конкурсов (1 раз в месяц))	T3, T6-S1: Заключение договора с новыми поставщиками ООО «Комус», ООО «ДЭФО» с целью уберечь себя от непредвиденных обстоятельств: прекращение сотрудничества, резкое повышение цен на оборудование (срок действия договора 01.01.2018 – 01.07.2019 гг.).

Рис. 6 Стратегические цели по оптимистичному варианту

Пессимистичная альтернатива возникает при сопоставлении угроз и слабых сторон организации, показывая наихудший вариант развития ситуации. Этот план должен быть направлен на избежание этой альтернативы (рис. 7).

Стратегические цели по итоговому SWOT-анализу

Альтернатива 2. Отсутствие спроса на услуги ООО «МВЦ «Сибирь»

O2, O5-S6: Разработка партнерских программ с языковыми школами (заключение договора с языковыми школами Я, Бостон), туристическими агентствами (заключение договора с туристическим агентством «География»)	O3-W1: Проведение рекламной кампании с использованием: 1) рекламного пакета «2ГИС Базовый»; 2) рекламного пакета «2ГИС Приоритет»; 3) Google AdWords
T1-S1, S2: Разработка и продвижение новых номенклатурных позиций: продажа подарочных сертификатов, авиа и ж/д билетов, туров, туристических сим/карт; подбор и бронирование гостиниц, составление индивидуальных маршрутов путешествий (до 05.01.2019 г.).	T1-W1,W2: Реклама, не требующих затрат: 1) рассылка предваряющих электронных писем в турагентства, школы, вузы и банки; 2) холодные звонки в турагентства, школы, вузы и банки.

Рис. 7 Стратегические цели по пессимистичному варианту

Таким образом, разработаны 2 альтернативных стратегических плана развития компании «МВЦ «Сибирь», которые в дальнейшем уточняются и дополняются целями/планами, разработанными на основе проведенных PEST-анализа и SNW-анализа.

На основе проведения комплексного ситуационного анализа разрабатываются 2-4 альтернативных плана стратегического развития организации. Стоит отметить, что в зависимости от количества уровней управления в компании, разрабатывается разное число стратегий. В диверсифицированных компаниях 4 уровня стратегического планирования: корпоративная стратегия, стратегия отдельных бизнесов, функциональные

стратегии, операционные. В однопрофильных компаниях стратегия разрабатывается для трех уровней: бизнес, функциональные, операционные [3].

В результате аналитического соединения принятой системы стратегических целевых приоритетов с установленными стратегическими целями была разработана программа конкретных действий, т.е. корпоративная стратегия развития организации ООО «МВЦ «Сибирь».

Список литературы:

1. Клавсуц И. Л. Стратегический менеджмент: учебник / И.Л. Клавсуц, Г.Л. Русин, И. В. Цомаева – Изд-во НГТУ, 2014. – 188 с.

2. Мерцалова А. Путешественники перелетают за рубеж [Электронный ресурс] / Коммерсантъ: электрон. версия газ. 2017. 09 мар. №39. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/3236794> (дата обращения: 15.03.2017)

3. Томпсон-мл. Артур А., Питереф Марнгарет, Гэмбл Джон, Стрикленд III А. Дж. Стратегический менеджмент. Создание конкурентного преимущества / Артур А. Томпсон-мл., М. Питереф, Дж. Гэмбл, А. Дж. Стрикленд III – Изд-во Вильямс, 2015. – 592 с.

FROM SMALL BUSINESS TO LARGE: SWOT-ANALYSIS AS A TOOL FOR DEVELOPING A STRATEGY

Kardymon Anastasia Konstantinovna¹, master's degree student
Klavuts Irina Lvovna¹, Ph.D. (Engineering) Associate Professor

¹Novosibirsk state technical university,
630073, Russia, Novosibirsk, pr. Karla Marksa, 20
anaka1010@gmail.com

A good strategy is designed to fit organizational capability with environmental opportunity. It is best summarized by the SWOT approach and has very close links with the case study approach pioneered by the Harvard Business School. The paper sees strategy as the rational product of a management, consciously and deliberately finding a fit between the internal strengths and weaknesses of an enterprise and the external threats and opportunities it faces. A strategy is viewed as an explicit, simple and unique conception. Through SWOT-analysis there is a range of options from which the strategy to be implemented is chosen. The paper deals with the development of alternative strategic plans based on the SWOT-analysis for the company "MVTs" Sibir" LLC.

Key words: strategy; SWOT-analysis; small business; diversification; franchising; market positioning.

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ДИРИЖАБЛЕЙ В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Кузнецов Андрей Геннадьевич, магистрант

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4

Кузнецов А.Г., e-mail ekb@mai.ru

Адрес для корреспонденции: **Кузнецов Андрей Геннадьевич**,
Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4, ИНЖЭКИН,
каф.502, тел. (499)158-20-51

Аннотация: В статье рассматриваются оценка экономической эффективности пассажирских дирижаблей в районах Крайнего Севера

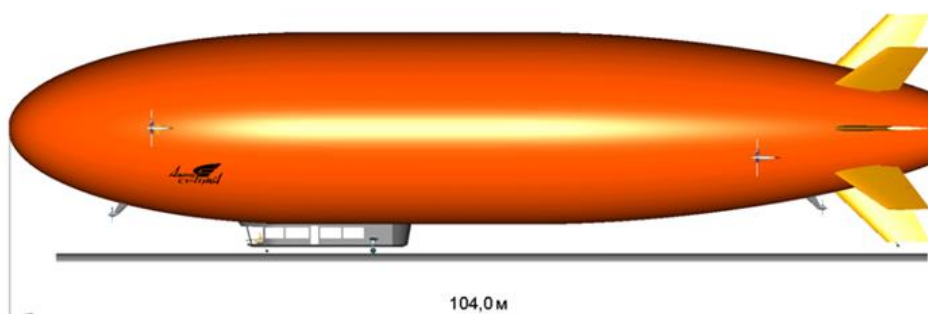
Ключевые слова: затраты, экономическая эффективность.

Возрождение полярной авиации как основы создания перспективной региональной транспортной системы Крайнего Севера является одной из важнейших задач нового витка освоения Арктики.

Заполярные регионы обеспечивают создание 15% ВВП страны и 25% российского экспорта. Локальные авиаперевозки – приоритетная экономическая потребность Севера. Авиация стала заложником экономики и сложившихся проблем в обществе. В регионах уже никто не верит в заявления авиационных властей страны по увеличению объёмов производства гражданских самолётов. Спорные «Суперджеты» не спасут ситуацию на локальном уровне. Реновация парка гражданской техники идёт крайне медленно. С 2013 г. правительство РФ снизило пошлины на покупку иностранных самолётов, при этом отечественные авиазаводы простаивают или закрываются, а снижение пошлин называется стратегической программой развития авиации [1]. Следует также принять во внимание, что районы Крайнего Севера характеризуются относительно малым пассажиропотоком и относительно большими дальностями полета при отсутствии развитой инфраструктуры наземного (альтернативного) транспорта. Этот факт доказывает, что авиация играет решающую роль в развитии данного региона и крайне необходимо разрабатывать, производить и применять более дешёвые в эксплуатации авиационные транспортные системы, чем самолеты и вертолеты.

Альтернативой применения самолетов и вертолетов может быть дирижабль. Техническая возможность применения в суровых климатических условиях дирижаблей известна: прежде всего, решены проблемы обледенения корпуса дирижабля [2], кроме того, стала возможна швартовка при помощи 1-2 человек [3], а также автоматизация взлета и посадки [4]. Необходимость в применении дирижаблей в районах Крайнего Севера вытекает из

необходимости обеспечения их сравнительно дешевым транспортом при минимальных вложениях в инфраструктуру, что должно явиться локомотивом в бурном экономическом развитии данного региона России. В связи с этим поставлен вопрос: как начинающему эксплуатанту, перед которым встает проблема выбора закупки того или иного вида воздушного судна, определить наиболее эффективный с точки зрения экономики летательный аппарат (ЛА)? Наиболее близким из известных критериев эффективности ЛА, позволяющим в дальнейшем посчитать цену билета является показатель стоимости выполнения годовой транспортной операции на определенном маршруте [5]. Для ответа на данный вопрос был проведен расчёт стоимости выполнения годовой операции (СВГО) по перевозке пассажиров, выполняемой группой (парком) дирижаблей разработки фирмы «Аэростатика» А-300МУ, а также его конкурентами, исходя из потребного годового объема пассажиропотока в районах крайнего севера при годовом налете 4000 ч. Проведено сравнение полученных результатов с и сделаны выводы. В качестве конкурентов выбраны: самолет L-410UVP-E20, вертолет Ми-172.



Дирижабль А-300МУ, разработчик ЗАО «Аэростатика»



Самолет L-410UVP-E20 на
грунтовой взлетно-посадочной полосе



Вертолет Ми-17 (модификация
Ми-8)

Рис. 1 Конкурирующие ЛА для применения на Крайнем Севере

Таблица 1

Летно-технические характеристики конкурирующих ЛА

Характеристика	А-300МУ	L-410UVP-E20 [7]	Ми-172 [6]
Экипаж, чел	2	2	3
Число пассажиров, чел.	36	19	26
Масса пустого ЛА, кг	12700	4050	7514
Взлетная масса ЛА, кг	26300	6600	11878
Тип (модель) двигателя	4 ДД (RED A03-V12)	2 ТВД (GE H80-200)	2 ТВД(ТВ3-117ВМ)
Мощность, л.с.	4x480	2x800	2x2000
Максимальная скорость, км/ч	151	395	250
Крейсерская скорость, км/ч	140	310	230
Практическая дальность, км	1500	1500	715

При оценке экономической эффективности применялась экономико-математическая модель (ЭММ) описанная в книге (Монографии) д.т.н. Кирилина А.Н. Дирижабли (2013г) [3] с некоторыми дополнениями и адаптацией под данную задачу: добавлен модуль расчета СВГО группы (парка) ЛА с учетом капитальных вложений в виде годового платежа по кредиту, взятому на покупку или строительство всего комплекса, дополнительно определены свои формулы и коэффициенты для расчета расходов на техническое обслуживание (для расчета самолета и вертолета), а также для оценки эффективности самолета и вертолета использовалась структура косвенных эксплуатационных расходов соответствующая данным ЛА в определенном регионе. В итоге получилась новая ЭММ, где в СВГО входит себестоимость выполнения годовой операции и капитальные вложения. В себестоимость выполнения годовой операции входят прямые эксплуатационные расходы (ПЭР) и косвенные (КЭР). ПЭР связаны с затратами на ЛА, КЭР связаны с затратами на наземный комплекс. Капитальные вложения учитывают возникшие у эксплуатанта затраты на покупку ЛА и строительство наземного комплекса. Исходные данные для расчета представлены в таблице 2.

Таблица 2

Основные исходные данные для расчета эффективности ЛА

№	Название параметра	Дирижабль А-300МУ	Самолет Л-410	Вертолет Ми-172
1	Цена ЛА, руб	285 000 000	325240800	81000000 0
2	Удельная стоимость двигателя в расчете на 1 л.с., руб/л.с.	24375	23000	23000
3	Коэффициент непроизводственного налета ЛА/двигателя	1,05/1,07	1,05/1,07	1,05/1,07
4	Коэффициент стоимости капитального ремонта ЛА/двигателя	0,11/0,5	0,11/0,5	0,11/0,5
5	Амортизационный (полный) срок службы ЛА/двигателя, ч	60000/9000	15000/6600	23000/45 00
6	Срок службы ЛА/ двигателя до капитального ремонта, ч	20000/3000	4000/3600	2000/150 0
7	Стоимость 1 куб.м. несущего газа, руб/м ³	900	-	-
8	Объем корпуса (оболочки) дирижабля, м ³	26000	-	-
9	Удельный расход топлива двигателя, кг·л.с./ч	0,16	0,21	0,23
10	Средняя часовая ставка летно-подъемного состава, руб/ч	3600	3600	3600
11	Ставка кредита, % в год	12	12	12
12	Срок возврата кредита, лет	10	10	10

Проведенный анализ полученных данных позволил сделать следующие выводы: СВГО по перевозке пассажиров у дирижабля А-300МУ (445 865 000 руб/год, при дальности полета 700 км, пассажиропоток 40 000 чел.) ниже в 1,2 раза, чем у самолета L-410UVP-E20 и в 3 раза чем у вертолета Ми-172 на всем диапазоне изменения пассажиропотока (от 40 000 до 100 000 чел.), а также изменения дальности полета (от 500 до 1500 км) с 700 км исключая вертолет, при годовом налете 4 000 ч, КЭР для данных моделей ЛА и условий эксплуатации вносят очень малый вклад в СВГО (у дирижабля 5% от СВГО), особенно у вертолета и самолета (менее 1% от СВГО). Основным конкурирующими показателями являются ПЭР и капитальные вложения.

Библиографический список:

1. «<http://pro-arctic.ru/16/05/2014/technology/8454>,» [В Интернете].
2. Болдырева А. А. Научно-методическое обеспечение проектирования воздушно-газовой системы многоцелевых, транспортных и высотных дирижаблей жесткого типа нового поколения: диссертация кандидата технических наук: 05.07.02 / Болдырева Анна Александровна; [Место защиты: Московский авиационный институт].- Москва, 2015.- 118 с.
3. А. Н. Кирилин, Дирижабли, М: МАИ-ПРИНТ, 2013.
4. Федоренко Р.В. Методы проектирования и исследования автопилота взлета и посадки роботизированного дирижабля: диссертация

кандидата технических наук: 05.02.05 / Федоренко Роман Викторович; [Место защиты: Южный федеральный университет].- Таганрог, 2011.- 150 с.

5. С. А. Саркисян, Э. С. Минаев и П. А. Ничаев, Экономическая эффективность перевозок грузов воздушным транспортом, М: Транспорт, 1984.

6. «<http://www.russianhelicopters.aero/ru/helicopters/civil/mi-817/features.html>», [В Интернете]

7. «<http://www.virtairlines.ru/db/Let%20L-410UVP-E20>,» [В Интернете].

EVALUATION OF ECONOMIC EFFECTIVENESS OF PASSENGER AIRCRAFT IN THE AREAS OF THE EDGE NORTH

Kuznetsov Andrey Gennadievich, Graduate student, e –mail: ekb@mai.ru

Moscow Aviation Institute (National Research University), 125993, Russia, Moscow, Volokolamskoye sh., 4

Abstract: The article considers the estimation of economic efficiency of passenger airships in the regions of the Far North

Key words: Costs, economic efficiency.

УПРАВЛЕНИЕ ЗАНЯТОСТЬЮ НА РЕГИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ ТРУДА

*Лыкова Олеся Александровна, к.э.н. доцент, Мелконян Артур
Арамайисович, магистр*

Донской Государственный Технический Университет,

Пл. Гагарина 1, г. Ростов-на-Дону, 344000, Россия

Лыкова О.А. olesia_post@mail.ru

*Адрес для корреспонденции: Лыкова Олеся Александровна, 344116,
Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Парижской Коммуны, 2.*

Аннотация: Показано, что перемещение трудовых ресурсов на региональном рынке труда формирует потоки населения, оптимизация которых является важнейшей задачей государственного управления занятостью трудовых ресурсов на региональном уровне. Представлена структура управления занятостью трудовых ресурсов, отражающая интересы ее участников, позволяющая изучить взаимосвязи и характер отношений между субъектом и объектом управления и показывающая, что эффективное государственное управление занятостью трудовых ресурсов приводит к согласованию целей субъектов управления.

Ключевые слова: Рынок труда, занятость, регион, кадровый потенциал, численность населения, трудовые ресурсы, региональное управление трудом и занятостью.

Состояние человеческого потенциала региона характеризуется следующими показателями:

1. Прогрессирующая убыль населения. Так, коэффициент естественного прироста по Ростовской области в рассматриваемом периоде является отрицательным, и хоть и наблюдается тенденция к снижению, в 2016 году он составляет -2,2 единицы, в то время как по стране в целом 0,0, а по ЮФО -1,1[1].

2. Смертность населения в трудоспособном возрасте составляет 7,8 чел./1000 у мужчин и 2,2 у женщин, что ниже общероссийских показателей – 8,4 и 2,4 соответственно[1].

3. Снижение численности женщин в возрасте 20-29 лет (наиболее активном репродуктивном возрасте), что может привести к снижению числа родившихся.

4. Высокая доля населения области, проживающего в неблагоприятных условиях.

5. Высокая изношенность коммунальной инфраструктуры. Средний процент износа основных фондов ЖКХ составляет 50-60% [1].

6. Высокая заболеваемость населения. По показателю общей заболеваемости населения на 1 000 человек населения Ростовская область значительно превосходит показатели других регионов ЮФО и средний по

Российской Федерации уровень: по данным за 2015 год 801,2 заболеваний против 692,8 и 778,2 соответственно по ЮФО и Российской Федерации [1].

7. Ухудшение экологии. Интенсивное развитие промышленности и сельского хозяйства в Ростовской области не могло не отразиться на состоянии окружающей среды. Рост городов, подпитываемый растущими потребностями населения, усложнением производственных, экономических и социальных взаимосвязей, способствует процессам загрязнения атмосферного воздуха, водных объектов, почв, увеличению количества отходов, вытесняет с улиц городов зеленые насаждения [2].

С целью повышения эффективности функционирования регионального народнохозяйственного комплекса в 2007г. разработаны два взаимоувязанных между собой документа: «Стратегия социально-экономического развития Ростовской области до 2020г.» и «Программа экономического и социального развития Ростовской области на 2008-2012гг.» (а в дальнейшем «Программа экономического и социального развития Ростовской области на 2013-2016гг.»). Стратегические цели Программы увязаны с главной целью Стратегии социально-экономического развития Ростовской области - повышение конкурентоспособности экономики Ростовской области, пространственное развитие региона, повышение качества жизни населения Ростовской области [3].

Стратегическими целями Программы являются:

- Повышение благосостояния и обеспечение благоприятных условий жизни населения Ростовской области;
- Обеспечение высоких темпов экономического роста;
- Обеспечение устойчивости территориального развития.

Вышеуказанные цели Программы вытекают из выбранного варианта Стратегии развития региона. Направления и приоритеты долгосрочного развития Ростовской области определяются в рамках двух сценариев перспективного развития – консервативного и инновационного, увязанных с позиций формирования приоритетных направлений развития ЮФО (опираясь на Стратегию социально-экономического развития ЮФО) и России в целом (в соответствии с «Концепцией долгосрочного развития РФ 2020»). Базовым для Ростовской области является сценарий инновационного развития, приоритетные направления развития в котором сформированы на основе приоритетов и направлений развития ЮФО и Российской Федерации [4].

В случае консервативного пути развития рост происходит за счет экстенсивного использования сырьевых ресурсов региона (наращивание добычи и первичной переработки). При этом необходимо наращивать новые технологии и инвестировать в человеческий капитал, создать диверсификацию и расширить базовый сектор экономики в направлении переработки и добычи сырья, так и включать новые виды производственной деятельности.

Остановимся на ряде целевых установок и задач, поставленных в Программе и Стратегии, которые в определенной степени касаются проблем повышения эффективности занятости населения в условиях развития

современных технологий и повышения стоимости человеческого капитала. При этом следует иметь в виду, что достижение целей Программы обеспечивают базовые условия для достижения главной цели Стратегии социально-экономического развития Ростовской области.

Как отмечается в Стратегии, основной проблемой на рынке труда, сдерживающей долгосрочное устойчивое социально-экономическое развитие Ростовской области, является дисбаланс в профессионально-квалификационном и территориальном спросе и предложении рабочей силы.

1. Дефицит кадров на рынке труда. В регионе наблюдается устойчивый рост спроса на трудовые ресурсы, что подтверждается и низким показателем регистрируемой безработицы – 0,9 процента (в Российской Федерации – 1,3%). Этот процесс совместно с демографическими тенденциями, а именно превышением показателей смертности населения над показателями рождаемости и снижением миграционного притока в Ростовскую область, будет усиливаться. Наиболее проблемными с точки зрения поиска и привлечения персонала уже являются традиционные производства, которые характеризуются не самыми благоприятными условиями труда и невысокой заработной платой (некоторые обрабатывающие производства, сельское хозяйство, транспорт и другие). Как правило, особенностью этих видов деятельности уже является высокий средний возраст работающих. Ощутимый дефицит кадров будет испытывать Ростовский агломерат, как основная зона экономического развития региона. Также при реализации комплексных инвестиционных планов модернизации кадровый вопрос станет актуальным для монопрофильных городов - Гуково и Зверево.

2. В условиях роста дефицита трудовых ресурсов одним из факторов, сдерживающих реализацию трудового потенциала Ростовской области, является квалификационный дисбаланс. На рынке труда уже ощущается дефицит работников инженерных специальностей и квалифицированных рабочих. Более 70% вакансий, заявленных работодателями в органы государственной службы занятости, приходится на рабочие профессии, что не соответствует структуре предложения рабочей силы.

Данный дисбаланс на рынке труда во многом объясняется, прежде всего, несоответствием спроса на образовательные услуги в разрезе специальностей потребностям рынка труда. Это обусловлено как экономическими причинами (уровень оплаты труда, социальные гарантии и т. п.), так и социальными (престижность профессии, социальный статус и т. п.). Таким образом, после окончания вузов выпускники вынуждены или работать не по специальности, или уезжать из региона, или работать на должностях, не требующих высшего образования.

3. Территориальный дисбаланс в основном обусловлен недостаточной трудовой мобильностью населения и высокой дифференциацией социально-экономического развития различных муниципальных образований. По показателю напряженности на рынке труда разрыв между минимальным значением в городе Новочеркасске (0,8 человек на одну вакансию) и

максимальным в Обливском районе (38,5 человек на одну вакансию) составлял 48 раз. Также значительная (почти двукратная) дифференциация наблюдается между уровнем зарегистрированной безработицы в городских округах и муниципальных районах. В разрезе муниципальных образований самая высокая потребность заявлена работодателями в городах Ростове-на-Дону, Таганроге, Каменск-Шахтинский, Волгодонске, Новошахтинске и в Белокалитвинском, Красносулинском, Сальском, Усть-Донецком, Морозовском, Миллеровском районах.

Библиографический список:

1. Официальный сайт Федеральной службы Госстатистики РФ.- Режим доступа: www.gks.ru
2. Лыкова, О.А., Жирнова, Е.В. Критерии и пути достижения эффективности социальной политики / Строительство и архитектура - 2015. С. 173-175.
3. Лыкова, О.А. Институциональный механизм управления эффективностью деятельности органов местного самоуправления / Journal of Economic Regulation, 2016. - Т. 7. № 3. С. 89-102.
4. Лыкова, О.А. Критерии и пути достижения эффективности социальной политики / Инженерный вестник Дона, 2015 - Т. 38. № 4 (38). С. 49.
5. Подольная, Н.Н. Экономическая пассивность населения на рынке труда / Экономический анализ: теория и практика, 2015 - № 12 (411). С. 38-45.
6. Садыкова, Э.Ц. Динамика и оценка структурных сдвигов в экономике региона / Современные проблемы науки и образования, 2013 - № 6. С. 423.

THE MANAGEMENT OF EMPLOYMENT ON THE REGIONAL LABOR MARKET

Lykova Olesya Aleksandrovna, Ph. D. associate Professor; Melkonian Arthur
Aramaisovich, MSc

Don State Technical University,

344000, Russia, Rostov-on-don, Gagarin Square 1,

Lykova O. A., email: olesia_post@mail.ru

Address for correspondence: Olesya Aleksandrovna Lykova, 344116, Russia,
Rostov-on-don, Parizhskoy Communy st., 2.

Abstract: the movement of labor on the regional labor market generates flows of population, the optimization of which is the most important task of government employment of labor resources at the regional level. The structure of the management of employment of labor resources, reflecting the interests of its members, allowing to explore relationships and the nature of the relationships between subject and object of management, and showing that an effective state management of employment of labor resources leads to align goals of management subjects.

Key words: labor market, employment, region, human capacity, population, workforce, regional directorate of labor and employment.

ОБЗОР МЕТОДИК ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА

Матвеевко Дарья Олеговна, студент,
Музыка Елена Игоревна, к.э.н., доцент,
Новосибирский государственный технический университет
630073, г. Новосибирск, пр. К. Маркса, 20,
Матвеевко Д.О., email: darya_zima@bk.ru
Музыка Е.И., email: mei927@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Музыка Елена Игоревна, Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, Пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)-989-07-13

Аннотация. В статье рассматриваются методики оценки инвестиционной привлекательности регионов, получившие распространение в крупнейших странах мира. Раскрыто содержание основных методов оценки инвестиционного потенциала и климата, используемых крупными рейтинговыми агентствами. Выделены преимущества и недостатки наиболее часто используемых на сегодняшний день методик. Сделан вывод, о том, что целесообразнее давать оценку инвестиционной привлекательности исходя из анализа полного комплекса социально-экономических показателей региона.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, инвестиционный потенциал, регион, методика оценки.

Фактором устойчивого социально-экономического развития региона является высокий уровень инвестиционной активности, который обусловлен инвестиционной привлекательностью. Информация об инвестиционной привлекательности региона с практической точки зрения для инвесторов дает представление об инвестиционных возможностях региона. На данный момент существует множество методик оценки инвестиционной привлекательности, в основе которых лежат разные теоретические подходы.

Для привлечения инвесторов и активизации их деятельности, регион должен обладать информационной открытостью, то есть участвовать в составлении независимыми экспертами, институтами и организациями инвестиционных рейтингов.

Оценка инвестиционной привлекательности стран в мировой истории осуществляется уже на протяжении 30 лет. Одна из первых методик была разработана в Гарвардской школе бизнеса и получила название методики сравнительной оценки. Она основывалась на использовании экспертного метода оценки совокупности ряда показателей стран, таких как законодательные условия для иностранных инвесторов, устойчивость

национальной валюты, вывоз капитала и возможность его использования, а также политическая ситуация в стране, уровень инфляции. В дальнейшем большинство методик сравнительной оценки инвестиционной привлекательности региона развивались по пути постепенного расширения системы параметров, оцениваемых экспертными комиссиями, а также применения статистических показателей, что обуславливает наличие количественной составляющей. К таким количественным показателям относятся: объем валового внутреннего продукта, наличие и качество природных и человеческих ресурсов, инфраструктура, государственное регулирование, уровень развитости торговли, последующие результаты инвестирования, географическое положение региона либо страны и политический режим.

На сегодняшний день в США создана организация «Climate Change Investment», которая составляет ежегодную статистическую карту, отражающую общую экономическую ситуацию в конкретном регионе, на основе анализа которой можно принять инвестиционное решение. В методике данной организации используются такие показатели оценки инвестиционного климата как эффективность инвестиций, потенциал развития территории, населения, эффективность взаимодействия администрации с населением, перспективы в образовательной сфере [1].

Рассмотрим некоторые методики оценки инвестиционной привлекательности регионов, используемые в России.

Методика агентства «Эксперт-РА» включает в себя инвестиционный потенциал, описанный девятью видами потенциалов (природно-ресурсный, трудовой, производственный, инновационный, институциональный, инфраструктурный, финансовый, потребительский, туристический), и инвестиционный риск, включающий шесть видов рисков (экономический, финансовый, социальный, экологический, криминальный, управленческий) [2].

Инвестиционный потенциал территории представляет собой совокупность предпосылок для инвестиций, которые в свою очередь зависят от наличия разнообразных сфер и объектов инвестирования, а также от экономического состояния территории. Инвестиционный риск в данной методике – это вероятность потери инвестиций и дохода от них. Исследования являются объективными, поскольку имеют максимально широкий охват оценки потенциалов, перечисленных выше. Также следует отметить, что в методике используются статистические данные и дается экспертная оценка с использованием научных и литературных источников.

Еще одной методикой является методика оценки инвестиционного климата регионов «Института экономики РАН», согласно которой определяется сводный показатель инвестиционного потенциала как сумма множества средневзвешенных оценок по всем факторам (характеристика экономического потенциала, общие условия хозяйствования, зрелость рыночной среды в регионе, политические факторы, социальные и социокультурные, организационно-правовые, финансовые факторы) (см. формулу (1)). Оценка

каждого из семи факторов производится как средняя балльная оценка показателей, характеризующих определенный фактор. Такая методика рассчитана на государственные органы, осуществляющие бюджетное финансирование.

$$Q = \sum(X_i * P_i), \quad (1)$$

где Q – обобщающая взвешенная оценка инвестиционного климата региона; X_i – средняя балльная оценка j -го фактора для региона; P_i – вес i -го фактора.

Методика оценки рейтинга социально-экономического положения субъектов РФ агентства «РИА РЕЙТИНГ» [3] состоит в использовании шкалы по баллам: от 1 – лучший до 100 – худший. При анализе присваивается балл рейтинга субъекту по каждому показателю, который определяется по формуле средней арифметической. Затем данному значению присваивается рейтинговый балл региона по группе факторов. Используются четыре фактора: показатели масштаба экономики, эффективности экономики, бюджетной сферы, социальной сферы.

После этого рассчитывается интегральный рейтинговый балл субъекта РФ как среднее геометрическое. Субъекты РФ ранжируются по четырем группам отраслевой специализации экономики регионов: финансово-экономические центры; экспортно-ориентированные регионы; промышленные регионы; аграрно-промышленные регионы.

Существуют методики, которые основываются на анализе экономической ситуации в конкретной отрасли. Например, доктор экономических наук, профессор И. А. Бланк за основу берет макроэкономический анализ отраслевых характеристик [4]; А. Серпилин – анализ деятельности крупнейших фирм в отрасли [5]. Важно, что данные модели оценки инвестиционной привлекательности являются прикладными и узкоспециализированными для конкретной отрасли, которая интересует инвестора, а, следовательно, более точными. К недостаткам можно отнести, во-первых, сложность получения полной и достоверной информации, требуемой для расчетов. Во-вторых, в моделях возможна различная интерпретация полученных результатов. И, в-третьих, проецирование результатов исследований конкретных фирм на всю отрасль не всегда может дать требуемую точность полученных данных.

Помимо всех вышеперечисленных методик существует комплексный подход, который дает наиболее полную оценку инвестиционной привлекательности региона. Агентствами присваиваются рейтинги, которые оценивают деятельность всей отрасли в целом. Выделяются позиции отдельных компаний на рынке сбыта, анализируются поставщики и конкуренты, определяется эффективность компании и уровень технологий, используемых в производственном процессе [6].

В заключении необходимо отметить, что расчет инвестиционной

привлекательности региона требует проведения трудоемких и дорогостоящих процедур экспертной оценки и их сопоставления с входными критериями модели. Данная технология, присущая большинству известных методик, не позволяет конечному пользователю в должной степени убедиться в объективности полученных данных и может быть использована лишь как ориентир для более четкой оценки инвестиционной привлекательности региона. Также негативным фактором является излишняя ограниченность представленных методик, которая не подразумевает включение новых критериев и объектов исследования. Для полноценного решения задачи оценки инвестиционного климата в регионе инвестор должен располагать обширным и гибким инструментом анализа и прогнозирования инвестиционных процессов в регионе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Грацинская В.Г., Пучков В.Ф. Методология оценки инвестиционного климата в регионах. – СПб: Изд-во СПбГУТД, 2008. – с.72.
2. Концепция проекта «Рейтинг инвестиционной привлекательности регионов России» [Электронный ресурс]. URL: <http://raexpert.ru/ratings/regions/concept/> (дата обращения: 27.02.2017).
3. Рейтинг социально-экономического положения субъектов РФ в 2012 году / Методика рейтинга/ [Электронный ресурс]. URL: <http://ria.ru/infografika/20130611/942488689.html> (дата обращения: 27.02.2017).
4. Бард, В.С. Инвестиционный потенциал Российской экономики / В.С. Бард [и др.]. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – с. 320.
5. Сивелькин, В.А. Статистическая оценка инвестиционного климата на региональном уровне /В.А. Сивелькин, В.Е. Кузнецова // Вопросы статистики. – 2003. – №11. – с. 64.
6. Крюков В., Петров Н. Государственное регулирование инвестиционных процессов // Экономист. – 2008. – № 5. – с. 91

THE REVIEW OF METHODS OF EVALUATIONS INVESTMENT REGION'S ATTRACTIVENESS

Matveenko Daria Olegovna, student;
Muzyko Elena Igorevna, Candidate of Economic Sciences, Associate
Professor,
Novosibirsk State Technical University
630073, Novosibirsk, prospect K. Marksa, 20,
Matveenko D. O., email: darya_zima@bk.ru
Muzyko E. I., email: mei927@mail.ru

Abstract: The article considers methods of evaluation the investment attractiveness of the regions, which are basically used in the largest countries of the world. We describe the content of the main methods of evaluation the investment potential and climate used by major rating agencies. Advantages and disadvantages of these methods for are highlighted. The paper discusses the "Expert-RA" mythodology, which is used predominantly in Russia, also the methods which are used by "Institute of Economics of RAS" and RIA rating agency. Theoretical material is also contains formulas for better understanding. It is concluded that the most appropriative way to assess the investment attractiveness is based on an analysis of the full range of socio-economic indicators of the region. Calculating the investment attractiveness of the region requires labor-intensive and usually expensive procedures. To reach the decision of assessing the investment climate in the region, the investor must have an extensive and flexible tool for analyzing and forecasting investment processes in the region.

Keywords: investment attractiveness, investment potential, region, methods of evaluation.

РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СНИЖЕНИЮ ЗАТРАТ АВИАКОМПАНИИ "АЭРОФЛОТ РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ"

Михайловская Наталья Михайловна, старший преподаватель,

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4

Михайловская Н.М., e-mail 2107166@mail.ru

Адрес для корреспонденции: **Михайловская Наталья Михайловна**,
Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4, ИНЖЭКИН,
каф.502, тел. (499)158-20-51

Аннотация: В статье рассматриваются мероприятия по снижению затрат авиакомпании.

Ключевые слова: затраты, мероприятия по снижению затрат, себестоимость лётного часа.

Очень часто на предприятиях встречается ситуация, когда вопросами составления бюджетов и план-фактной отчетности, более всех озабочены специалисты планово-экономического отдела (ПЭО), либо финансовой службы. В этом случае, их задача сводится к тому, чтобы своевременно собрать планы с подразделений, свести их в единый бюджет и регулярно сверять с фактическими данными. Отчитываются перед руководителем организации за исполнение бюджетов, зачастую, тоже они. При такой ситуации, роль системы бюджетного управления исключительно формальная, она не способна повлиять на сокращения затрат и повышение эффективности деятельности предприятия. Основная причина – отсутствие вовлеченности руководителей подразделений в процесс бюджетного управления и управления затратами. План мероприятий по сокращению затрат должен включать: статьи затрат, которые целесообразно снизить; календарный план мероприятий, с указанием ответственных лиц; предполагаемый эффект: ожидаемая сумма экономии по соответствующей статье затрат и расходы по реализации соответствующего мероприятия.

План мероприятий по сокращению затрат составляется, как правило, в рамках бюджетного процесса, на этапах составления или корректировки бюджетов. Персональная ответственность за исполнение плана по сокращению затрат — крайне важная составляющая в его реализации. Распространенной ошибкой является назначение ответственным за снижение затрат сотрудника финансовой службы. В большинстве случаев, это не приводит к каким-либо положительным результатам. Более того, из-за потери времени и запоздалой реакции на возникшую проблему, расплачиваться предприятию приходится многократно большими затратами. На основе всего выше сказанного, можно перечислить следующие мероприятия, которые позволят снизить затраты:

новые поколения самолётов с большим количеством автоматизированных процессов и систем, не требующих участия человека; использование двигателей новых конструкций позволит увеличить тягу самолёта; указанные два мероприятия также позволят снизить расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт самолётов, а также сократить косвенные расходы. Исходя из выше перечисленных мероприятий, произведем расчет, который наглядно покажет снижение затрат. Для упрощения определений обозначим самолёты старых поколений "А", новых - "Б". Произведем расчет на основе статистических данных и данных компании.

Поколение "А".

Расходы на ГСМ: $R_{гсм} = \text{среднечасовой расход топлива} * K \text{ доп. расходов} * \text{Оптовая цена 1т. топлива.} = 6,8 * 250 * 1,1 = 1\ 870 \text{ USD}$

Расходы на техническое обслуживание: $R_{то} = \text{тех. ремонт} * \text{материальные затраты на выполнение работ} = 3 * 200 = 600 \text{ USD}$

Расходы на заработную плату: $R_{зп} = Z \text{ повр./ время} + Z_{зд} + Z_{доп} = Z_{осн} + Z_{доп} = (9\ 943 + 1946 + 4379) / 75 + 63 + 6326 = 6\ 601 \text{ USD}$

Расходы на социальное страхование: $R_{сс} = R_{зп} * p\% / 100 = 6\ 601 * 0,302 = 1\ 903 \text{ USD}$. Косвенные расходы: $R_{кос} = R_{пп} * 0,4 = 21948 * 0,4 = 8779 \text{ USD}$

$R_{пр} = R_{пп} * 0,09 = 21948 * 0,09 = 1\ 975 \text{ USD}$

$R_{пп} = R_{гсм} + R_{ам} + R_{то} + R_{зп} + R_{сс} + R_{асб} + R_{ан.сб} = 21948 \text{ USD}$

$R_{ам} = 524 \text{ USD}, R_{асб} = 7\ 165 \text{ USD}, R_{ан.сб} = 461 \text{ USD}$

Для наглядности посчитаем расходы на летный час: $Сл.ч. = R_{пп} + R_{кос} = 21948 + 8779 = 30727 \text{ USD}$. В дальнейшем сравним полученную сумму с расходами, понесенными после внедрения мероприятий.

Поколение "Б".

Расходы на ГСМ: $R_{гсм} = \text{среднечасовой расход топлива} * K \text{ доп. расходов} * \text{Оптовая цена 1т. топлива.} = 2,4 * 250 * 1,1 = 660 \text{ USD}$

Расходы на техническое обслуживание: $R_{то} = \text{тех. ремонт} * \text{материальные затраты на выполнение работ} = 1,62 * 250 = 405 \text{ USD}$

Расходы на заработную плату: $R_{зп} = Z \text{ повр./ время} + Z_{зд} + Z_{доп} = Z_{осн} + Z_{доп} = (9\ 943 + 1946 + 4379) / 75 + 63 + 6326 = 4\ 572 \text{ USD}$

Расходы на социальное страхование: $R_{сс} = R_{зп} * p\% / 100 = 4\ 572 * 0,302 = 1\ 380 \text{ USD}$

Косвенные расходы: $R_{кос} = R_{пп} * 0,4 = 9600 * 0,4 = 3840 \text{ USD}$

$R_{пр} = R_{пп} * 0,09 = 9\ 600 * 0,09 = 864 \text{ USD}$

$R_{пп} = R_{гсм} + R_{ам} + R_{то} + R_{зп} + R_{сс} + R_{асб} + R_{ан.сб} = 9\ 600 \text{ USD}$

$R_{ам} = 1\ 577 \text{ USD}, R_{асб} = 844 \text{ USD}, R_{ан.сб} = 354 \text{ USD}$

Для наглядности посчитаем расходы на летный час: $Сл.ч. = R_{пп} + R_{кос} = 9600 + 3840 = 13440 \text{ USD}$.

После проведения всех расчетов сравним результаты: расходы на 1 л.ч. поколения "А" = 30727 USD; расходы на 1 л.ч. поколения "Б" = 13440 USD

Разница составила: $30727 - 13440 = 17287 \text{ USD}$

Исходя из расчетов, можно сказать, что перечисленные мероприятия позволили снизить затраты практически в два раза, что делает их применение

целесообразным. Однако, решение о том, как именно бороться за сохранение предприятия и получение прибыли в условиях кризиса, всегда будут принимать руководители предприятий и их топ менеджмент.

Библиографический список:

1. Ермолаева Е.Н., Мачнев Е.А., Семенов П.Н. Управление затратами. - М.: ИВАКО Аналитик, 2010, -205 с.: ил.
2. http://www.aeroflot.ru/ru-ru/flight/plane_park
3. <http://ar2012.aeroflot.3ebra.com/financial-report/costs-of-operational-activity/>
4. <http://bitfactor.ru/methods>

DEVELOPMENT OF ACTIVITIES TO REDUCE COSTS OF AIRLINE «AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES»

Mikhaylovskaya Natalia Mikhailovna , senior lecturer, e –mail: 2107166@mail.ru

Moscow Aviation Institute (National Research University), 125993, Russia, Moscow, Volokolamskoye sh., 4

Abstract: The article considers measures to reduce the costs of the airline.

Key words: Costs, measures to reduce costs, the cost of flying hours.

ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОГО ПРОЦЕССА ПО МОДЕЛИ ОТКРЫТЫХ ИННОВАЦИЙ НА РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

*Степанова Юлия Анатольевна¹, магистрант; Горевая Евгения Сергеевна²,
доцент кафедры менеджмента, к.э.н.*

^{1,2}Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20

Степанова Ю.А., email thejulliaast@gmail.com

Горевая Е.С., email gorevayaes@yandex.ru

Адрес для корреспонденции: Горевая Евгения Сергеевна,

Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)912-73-05

Аннотация: Статья содержит теоретическое описание типов модели открытых инноваций: «outside-in», «inside-out», «coupled». Приведена их характеристика и механизмы реализации. Далее рассматриваются российские предприятия на предмет их инновационной деятельности в рамках модели открытых инноваций и их принадлежность к той или иной модели. По результатам данного анализа выделяются особенности рассматриваемого процесса на российских предприятиях: для большей части предприятий, осуществляющих инновационную деятельность, характерен тип «outside-in» модели открытых инноваций. Так же, автором описано распределение компаний в соответствии с типами моделей и выделены возможные причины данного явления.

Ключевые слова: открытые инновации, инновационный процесс, модель открытых инноваций, российское предприятие, модель «outside-in», модель «inside-out», модель «coupled».

В современных высококонкурентных условиях все большую популярность приобретает парадигма инновационной деятельности, предложенная американским профессором Генри Чесбро – открытые инновации. Суть модели открытых инноваций состоит в том, что организация должна максимально использовать внешние идеи и знания в своей внутренней деятельности с одной стороны, и с другой – передавать во внешнее потребление неиспользуемые собственные идеи и технологии. Данная модель позволяет сократить издержки организации в отношении собственной деятельности, так как подразумевает разделение активности с другими, готовыми к взаимодействию, единицами. Таким образом, организация экономит и время, и деньги, и способствует стабилизации и развитию экосистемы того бизнеса, в котором она существует [1].

Осуществление бизнес-процессов организации по модели открытых

инноваций возможно тремя путями: организация может реализовывать открытые инновации типа «outside-in», «inside-out» и «coupled».

Модель типа «outside-in» подразумевает открытие собственных инновационных процессов компании для многих видов внешних потреблений и сотрудничества. Это происходит посредством лицензирования интеллектуальной собственности, рекогносцировки (scouting), краудсорсинга, посредничества, соревнований и турниров, путем создания сообществ.

В модели же «inside-out» предполагается выход неиспользуемых и недостаточно используемых идей и активов за пределы организации, чтобы другие заинтересованные субъекты могли использовать их в своих бизнес-моделях. Выход можно реализовать с помощью продажи лицензий на интеллектуальную собственность и технологии, передачи в дар интеллектуальной собственности и технологии, образования дочерних компаний, корпоративного венчурного капитала или создания корпоративных инкубаторов.

Третий тип модели, «coupled» включает в себя оба вышеприведенных типа и является сочетанием целенаправленных притоков и оттоков знаний для совместной разработки и / или коммерциализации инноваций. «Coupled»-модель характеризуется созданием стратегических альянсов, совместной деятельностью, организацией консорциумов, групп компаний, бизнес-экосистем, платформ инноваций [2].

Графическое представление рассматриваемых типов моделей открытых инноваций представлено на рис. 1.

Анализ лучших практик показывает, что все три типа модели осуществляемы и имеют положительные показатели эффективности реализации. Например, «outside-in»-модель реализуется компанией Samsung Group в качестве программы Samsung NEXT, в IBM Corp., «inside-out»-модель действует в Millennium Pharmaceuticals Ink. и «coupled»-модель, наиболее распространенная из всех, осуществляется в таких компаниях как Xerox PARC, Intel Corp., Google Ink. и других.

Что касается российского опыта в данной области, то необходимо отметить сравнительно недавний приход смены парадигмы на бизнес-арену.

Лидирующее положение целесообразно отнести к технопарку «Сколково», и небезосновательно. Технопарк отвечает характеристикам модели типа «coupled» по ряду причин.

Во-первых, «Сколково» имеет свой технологический катализатор, где развиваются технологические сервисы для участников Сколково и сторонних технологических компаний. Во-вторых, инновационный центр «Сколково» предлагает услуги исследований и разработок для участников проекта «Сколково» и сторонних компаний, где развивает собственную научно-исследовательскую инфраструктуру в 23 лабораториях и аккредитует внешних операторов в качестве центров коллективного пользования по направлениям «Прототипирование», «Испытания», «Биомедицина», «Метрология». В-третьих, создан Хакспейс Технопарка «Сколково». Это оснащенная

современным технологическим оборудованием площадка для создания прототипов. Здесь предоставляется бесплатный доступ к рабочему месту и технологическому оборудованию, пользование ресурсами площадки, участие в акселерационных программах, гранты на прототипирование, исследования, защиту интеллектуальной собственности и участие в выставках, повышение квалификации, специализированные курсы и образовательные программы, свободное использование программного обеспечения от партнеров [3].

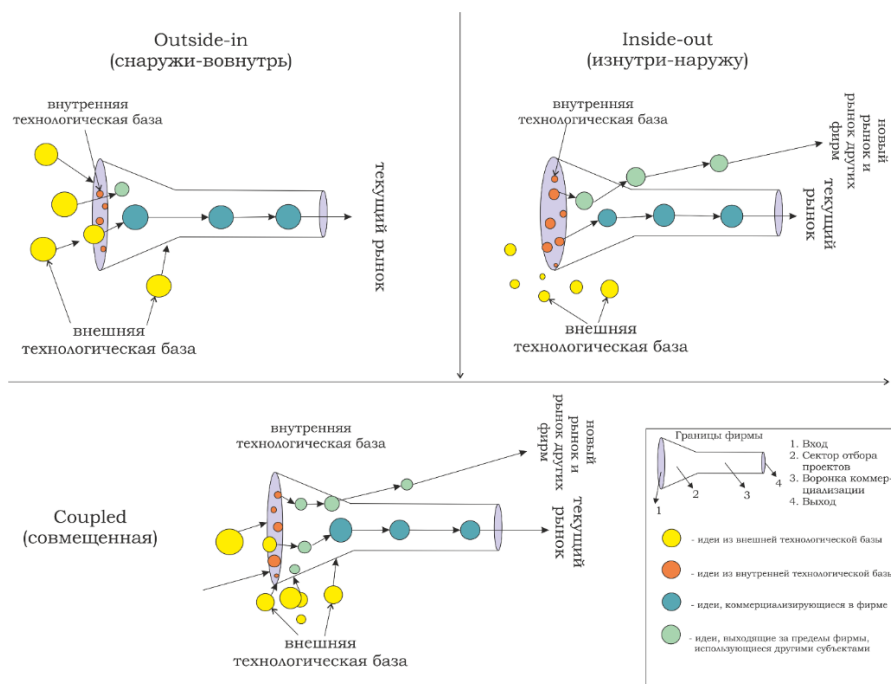


Рис. 1 – Типы моделей открытых инноваций

Рассмотрим ряд примеров отечественных компаний, которые реализуют разные типы модели открытых инноваций.

Одним из ярких примеров является Госкорпорация Ростех. Центр открытых инноваций Корпорации, созданный в 2015 году и осуществляющий свою деятельность в рамках базовых кафедр Корпорации в РЭУ им. Г.В. Плеханова и РУДН проводит работу по реализации курса на открытые инновации. «Единое окно» – один из механизмов открытых инноваций Корпорации Ростех, направленный на сбор, экспертизу и рассмотрение поступающих инновационных проектов и предложений на предмет их возможной совместной реализации с холдинговыми компаниям и организациями Корпорации [4].

Венчурный фонд «Гражданские технологии ОПК» Корпорации является пилотным проектом. Фонд ориентирован на инвестиции в проекты индустриального кластера, находящиеся на посевной стадии, с высоким потенциалом роста капитализации в кратко- и среднесрочном периодах [5].

Этому же типу соответствует мультиотраслевой инвестиционно-промышленный холдинг GS Group. Холдинг имеет свой инновационный город «Технополис GS», на базе которого действует бизнес-инкубатор, корпоративный венчурный «GS Venture». Кроме того, GS Group проводит

конкурсы и гранты [6]. На сегодняшний день в инвестиционный фокус фонда холдинга входят проекты в области телевидения, создания видеоконтента, производства микроэлектроники, потребительской электроники, разработки игр и смежных направлений.

Другая организация, «Лаборатория Касперского» работает в соответствии с типом «outside-in». Ее проект «Академия Касперского» – это проект по поддержке молодых талантов в области IT-безопасности. Здесь реализуются стажировки, курсы, онлайн обучение и проект под названием «Talent Lab» - международный конкурс для молодых исследователей и профессионалов в возрасте от 18 до 30 лет, которые заинтересованы в проблемах кибербезопасности, с которыми сталкивается мир [7]. Таким образом, «Лаборатория Касперского» обеспечивает свою деятельность внешними связями и идеями, которые способствуют инновационному развитию.

В соответствии с этим же типом модели развивается компания «МТС». На ее счету участие в проекте Changellenge, где проводятся чемпионаты по решению кейсов среди студентов разных направлений подготовки, а также в 2011 году компанией запущен проект «Телеком Идея», проводимый каждый год. Он представляет собой конкурс инновационных проектов молодежи в сфере информационно-коммуникационных технологий и услуг для решения коммерческих, социальных и государственных задач [8].

«ВКонтакте» тоже проводит ежегодный чемпионат, образуя платформу для поиска внешних идей и компетентных специалистов. VK Cup проводится на базе площадки Codeforces и Саратовского государственного университета [9].

Еще одним примером того же типа служит Банк «Открытие» с проектом «Open Fights». Ключевой идеей проекта является конкурс по созданию fintech-приложения, по результатам которого победившая команда получает годовой контракт с Банком на запуск этого приложения с условием сохранения прав на приложения у разработчиков [10].

Компания «НЭВЗ-Союз» заинтересовано в сотрудничестве с научными и исследовательскими институтами и организациями для модернизации и развития производства в области керамики, вакуумной коммутационной аппаратуры, силовых полупроводниковых приборов. Например, 1 октября 2011 года совместно с компанией ОАО «Роснано» образовано новое предприятие на базе ХК ОАО «НЭВЗ-Союз» - ЗАО «НЭВЗ-КЕРАМИКС». Также компания имеет ряд партнеров, направленных на научное сотрудничество [11].

«Аэрофлот – российские авиалинии» был участником Международного открытого конкурса заказных инноваций на проведение исследований и разработку концепций «Платформа развлечений на борту (In-Flight Entertainment)». Конкурс был организован Федеральной сетью бизнес-инкубаторов Open Innovation Inc. [12].

Открытые инновации используются и в ПАО «Сбербанк». В рамках данного направления «Сбербанк» реализует программы краудсорсинга

«Сбербанк, идея!» [13] и программу развития, обучения и привлечения специалистов «Сбербанк Талантов» [13].

Продолжая тематику проектов, основанных на краудфандинге, вниманию представляются такие российские компании как Planeta.ru [14], «С миру – по нитке» [15] и Boomstarter [16].

«Outside-in»-модель свойственна также ПАО «Лукойл». С целью внедрения передовых разработок в сфере геологоразведки и добычи в ПАО «Лукойл» создан Портал инновационного сотрудничества — электронная площадка, где любой поставщик эффективных технологий и оборудования — от крупных предприятий и отраслевых институтов до небольших организаций и физических лиц — может предложить свои наработки для использования в компании [17].

Таким образом, нами было рассмотрено 14 российских компаний, осуществляющих инновационную деятельность в рамках модели открытых инноваций. Очевидно, что из всех рассмотренных организаций, большинство придерживаются модели типа «outside-in» (см. рис. 2).

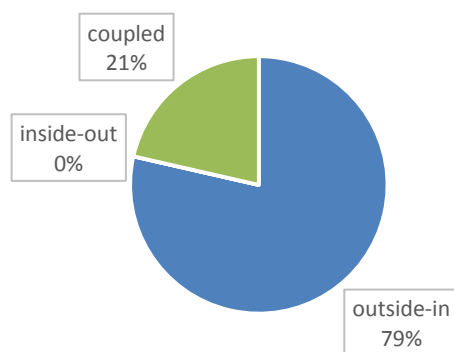


Рис. 2 – Распределение рассмотренных российских компаний по типам модели открытых инноваций

Такое распределение можно объяснить следующими аспектами, возникающими на арене открытых инноваций в российских условиях:

1) практическое отсутствие успешных примеров реализации модели типа «inside-out» из-за проблем защиты интеллектуальной собственности в РФ;

2) большее количество практик применения модели типа «outside-in» обусловлено возможностью снижения затрат за счет привлечения сторонних разработчиков и специалистов, популяризации бренда из-за роста интереса к компании потребителей и партнеров, так как они вовлекаются в деятельность компании и предпочтением меньшего риска по сравнению с моделью типа «inside-out», описанного выше;

3) низкая представленность модели типа «coupled» объясняется высокими ресурсными требованиями к организации, стремящейся к ней.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что на российских предприятиях в основном применяется модель открытых инноваций типа «outside-in», ввиду ее выгоды и содержания сравнительно меньших рисков.

К тому же, внедрение парадигмы открытых инноваций в российском бизнесе происходит сравнительно недавно и находится на начальном этапе, что также обуславливает выбор именно этого типа модели. Но нужно отметить: открытые инновации уже имеют немалое число сторонников и, соответственно, перспективы развития.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Chesbrough, H. W., & Appleyard, M. M. (2007). Open Innovation and Strategy. *California Management Review*, 50(1), 57-76.
2. Chesbrough, H., & Bogers, M. 2014. Explicating open innovation: Clarifying an emerging paradigm for understanding innovation. In H. Chesbrough, W. Vanhaverbeke, & J. West (Eds.), *Open Innovation: New Frontiers and Applications*. Oxford: Oxford University Press, 2014. p.3-28.
3. НИОКР-инфраструктура Технопарка «Сколково» // Технопарк «Сколково» URL: <http://sk.ru/technopark/rnd/> (дата обращения: 25.03.2017)
4. Окно открытых инноваций // Ростех URL: <http://rostec.ru/konkurs>
5. Технополис GS // GS Group URL: <http://technopolis.gs/> (дата обращения: 25.03.2017)
6. О нас // Академия «Лаборатории Касперского» URL: <https://academy.kaspersky.ru/about-us/> (дата обращения: 25.03.2017)
7. Программа «Телеком Идея» // МТС URL: <http://telecomideas.com/> (дата обращения: 25.03.2017)
8. Программа «VK Cup» // ВКонтакте URL: <https://vk.com/vkcup> (дата обращения: 25.03.2017)
9. OPEN FIGHTS // Банк «Открытие» URL: <http://rb.ru/open/> (дата обращения: 26.03.2017)
10. Совместная деятельность // НЭВЗ-Союз URL: http://ru.nevz.ru/partnership/union_deals (дата обращения: 26.03.2017)
11. Проект компании «Аэрофлот-российские авиалинии» URL: <http://aeroflot.openinnovation.ru/> (дата обращения: 26.03.2017)
12. Проект «Сбербанк, идея!» URL: <https://www.sbidea.ru/> (дата обращения: 27.03.2017)
13. Проект «Сбербанк Талантов» URL: <https://sberbank-talents.ru/Info/start/> (дата обращения: 25.03.2017)
14. О компании // Планета.ру URL: <https://planeta.ru/about> (дата обращения: 28.03.2017)
15. С миру по нитке: официальный сайт компании URL: <http://smipon.ru/> (дата обращения: 28.03.2017)
16. Boomstarter: официальный сайт компании URL: <http://boomstarter.ru/> (дата обращения: 28.03.2017)
17. Инновационное сотрудничество // Лукойл URL: <http://www.lukoil.ru/Business/technology-and-innovation/InnovativePartnership> (дата обращения: 25.03.2017)

PARTICULARITIES OF THE IMPLEMENTATION OF THE INNOVATION PROCESS IN TERMS OF OPEN INNOVATION AT RUSSIAN COMPANIES

*Stepanova Yuliya Anatolevna¹, master's degree student, Gorevaya Evgeniya
Sergeevna², Ph.D. in Economics, A.P.*

^{1,2}Novosibirsk state technical university, 630073, Russia, Novosibirsk, pr.
Karla Marksa, 20

Abstract: The article contains theoretical description of types of open innovation models: «outside-in», «inside-out», «coupled». Author gives their characteristics and mechanisms of the implementation. Further, it explores Russian companies and their innovation activity in terms of model of open innovation and what type of these models they use. In the end of the article author highlights particularities of explored process at the Russian companies: most of the companies, that have innovation activity, are realize it with «outside-in» type of the model of open innovation. Also, author describe spreading of the companies in appliance with types of the models and mark the roots of this fact.

Keywords: open innovation, innovation process, model of open innovation, russian company, model «outside-in», model «inside-out», model «coupled».

УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ НА КАЧЕСТВО В УСЛОВИЯХ ПРОЦЕССНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Суркова Екатерина Валерьевна, кандидат экономических наук,

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4

Суркова Е.В., e-mail surkova.ekaterin@mai.ru

Адрес для корреспонденции: Суркова Екатерина Валерьевна,
Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4, ИНЖЭКИН,
каф.502, тел. (499)158-20-51

Аннотация: В статье рассматриваются актуальные вопросы внедрения системы управления затратами на качество российских промышленных предприятий.

Ключевые слова: затраты, затраты на качество, процесс, управление качеством.

Внедрение на российских предприятиях международных стандартов ИСО 9004-2001 ориентирует производителей уделять больше внимания финансовым аспектам менеджмента качества в организации. Ключевой задачей, на наш взгляд, является обоснование концепции затрат на качество в условиях процессной организации промышленного производства, разработка организационного механизма внедрения системы анализа и учета затрат на качество и расчет экономической выгоды от внедрения такой системы. Основой организационного механизма должны являться принципы концепции всеобщего управления качеством (TQM).

Финансовые аспекты управления качеством основываются на системе планомерного учета, анализа и оценки затрат на качество[1]. Алгоритм организации работ по учету и оценке затрат на качество состоит из следующих шагов (рис. 1.)[3].

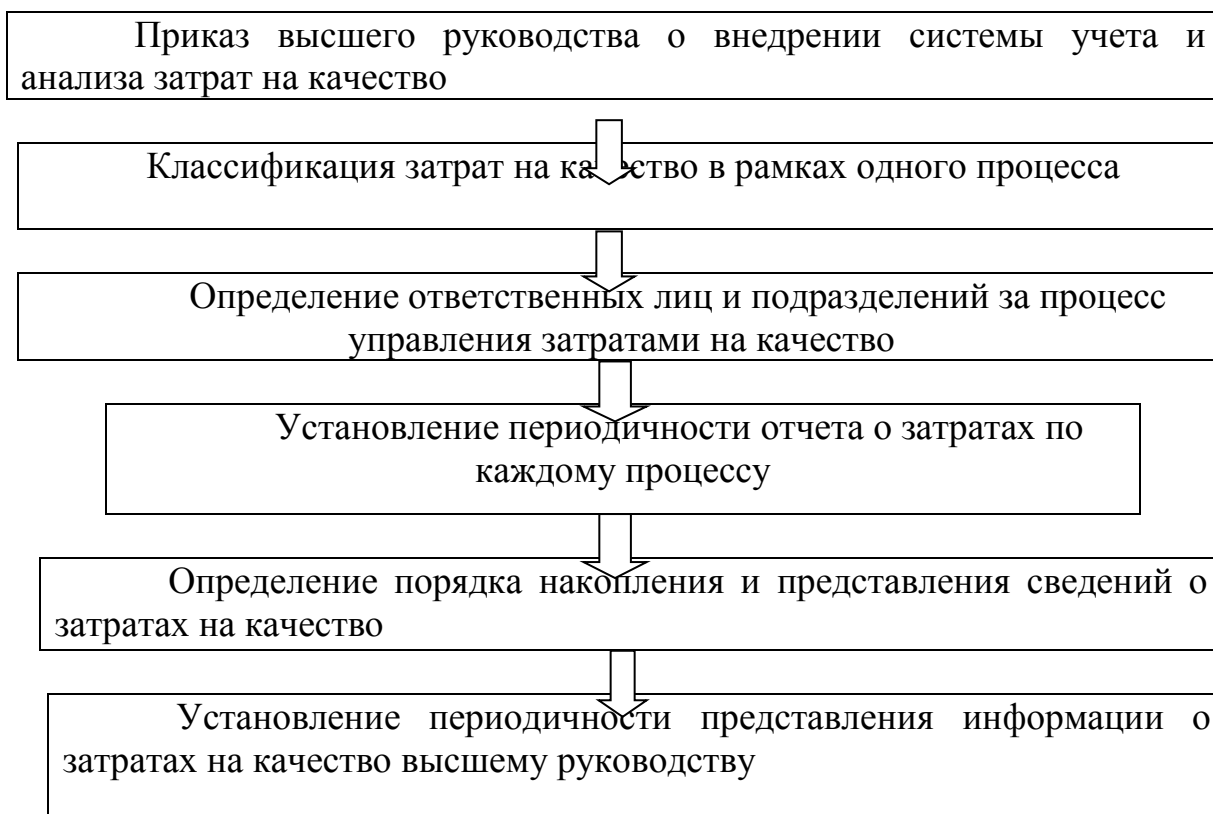


Рисунок 1. Алгоритм внедрения системы управления затратами на качество

Управление затратами на качество – это формирование управленческого воздействия с целью систематического исследования затрат на качество в пределах одного процесса и всей системы менеджмента качества организации для выявления несоответствий, и предотвращения их с помощью перераспределения затрат по элементам[2].

В результате анализа количественных данных процессов системы менеджмента качества за январь-ноябрь 2016 года на АО «Московское Машиностроительное предприятие им. Чернышева» эффективность системы менеджмента качества на предприятии составила:

$$\frac{\sum_{i=1}^n \text{Эсмк}}{n} = 84\% .$$

Такое значение эффективности свидетельствует о том, что 16% составили бесполезные затраты.

Значение результативности составило:

$$\frac{\sum_{i=1}^n P_{np\ i}}{n} = 78,3\% .$$

Значение данного показателя свидетельствует о том, что 21,7% фактического расхода ресурса на процессы является не запланированным. Результативность каждого процесса определялась по шкале и оценивалась

результативность каждого процесса и всей системы менеджмента качества предприятия.

В результате проведенного анализа было выявлено, что данные показатели положительно характеризуют функционирование системы менеджмента качества на предприятии, но останавливаться на достигнутом нельзя. Одной из основных задач внедрения данной методики является снижение себестоимости продукции и повышение ее качества, т.е. повышения конкурентоспособности в условиях конкурентной борьбы.

Согласно проведенному эксперименту по внедрению системы учета и анализа затрат на качество можно сделать следующие выводы и рекомендации:

-с учетом перехода промышленных предприятий на работу в условиях процессного подхода истинная цель анализа затрат на качество заключается в предупреждении несоответствий входных потоков и управляющих воздействий, и как следствие, улучшении качества выходных потоков и управляющих воздействий и функционирования отдельного процесса в целом;

-классификация процессов по функциональному признаку на управленческие, обеспечивающие, базовые и распределение затрат внутри отдельного процесса согласно модели Фейгенбаума А. [4] позволяет наиболее оптимально распределить все элементы затрат;

-систематическое и планомерное исследование затрат на качество каждого процесса позволяет анализировать основные экономические показатели процесса, а именно эффективность, результативность, эффективность предупредительных мероприятий, экономический эффект от проведенных мероприятий по улучшению функционирования процесса;

-каждый участник управления затратами на качество должен быть заинтересован в конечном результате, следовательно на предприятии целесообразно разработать мероприятия по стимулированию работы основных исполнителей по учету и анализу затрат на качество и включающие в себя материальные поощрения и моральные формы поощрения сотрудников, вовлеченных в процесс управления затратами на качество.

Таким образом, на основании проведенного исследования на промышленном предприятии особенно возрастает необходимость и значительная экономическая выгода от внедрения системы управления затратами на качество предприятия.

Библиографический список:

1. Еналеева Ю.Р. Управление затратами на качество на промышленных предприятиях //Дис.канд.экон.наук. Саранск: 2005.
2. Котенева Е. Управление затратами предприятия//М.- ИНФРА. 2013 с.46.
3. Суркова Е.В., Клоницкая А.Ю., Гусарова Ю.В. Организационный механизм внедрения системы управления затратами на качество российских предприятий авиастроения//Сборник XVI Международной научно-практической конференции «Управление качеством»//г. Москва 15.03.2017г.

Фейгенбаум А. Контроль качества продукции. Сокр. пер. с англ.// Авт.

предисл. и науч. ред. А. В. Гличев. М.: Экономика, 1986.

QUALITY RELATED COSTS SYSTEM MANAGEMENT FOR PROCESS
ORGANIZATION OF INDUSTRIAL PRODUCTION

Surkova Ekaterina Valeryevna, candidate of economic sciences, e –mail:
surkova.ekaterin@mai.ru

Moscow Aviation Institute (National Research University), 125993, Russia,
Moscow, Volokolamskoye sh., 4

Abstract: The article dedicates to the actual issues of implementation of the management quality related costs system in Russian industrial enterprises.

Key words: cost, quality related costs, process, quality management.

ПРОБЛЕМЫ МЕЖВИДОВОЙ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛА

*Чайка Надежда Кирилловна, кандидат
экономических наук, доцент,*

Кузнецов Андрей Геннадьевич, магистрант,

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4

Чайка Н.К., e-mail n.k.chaika@gmail.com, **Кузнецов А.Г.**, e-mail ekb@mai.ru

Адрес для корреспонденции **Чайка Надежда Кирилловна, Кузнецов Андрей Геннадьевич,**

Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет), 125993, Россия, г. Москва, Волоколамское ш., 4, ИНЖЭКИН, каф.502, тел. (499)158-20-51

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы межвидовой оценки экономической эффективности применения ЛА.

Ключевые слова: Экономическая эффективность, ЛА.

Проблема оценки эффективности перевозок грузов и пассажиров воздушным транспортом в мире встала после второй мировой войны, когда появилась коммерческая авиация. Поначалу использовались военные транспортные самолеты, но с появлением конкуренции проблема экономической оценки для выбора воздушного судна на конкретном маршруте встала более остро.

Первые работы в СССР по экономической оценке эффективности ЛА появляются в 60-х годах. Данная проблематика достаточно хорошо изучена, но в рамках одного вида ЛА, т.е. для самолета своя методика, а для вертолета своя. Для межвидовой оценки существовали очень приближенные методы, да и необходимости в этом не было: каждый вид воздушного транспорта имел свою нишу применения, т.к. под нее и создавался. В рамках этой ниши этот вид, а точнее сказать уже тип ЛА развивался и экономически оценивался по сравнению с предыдущими моделями [1][2][3][4]. С одной стороны, с приходом рыночной экономики в Россию, появились задачи, которые можно было решать уже различными видами транспорта. Бизнесмен уже смотрел, каким способом ему будет дешевле доставить груз или на каком ЛА выгоднее перевозить пассажиров. С другой стороны, производители воздушных судов стали их делать многоцелевыми, тем самым расширяя рынок сбыта. Вот тогда и появилась необходимость в межвидовой экономической оценке различных видов воздушного транспорта. Одним из самых распространенных критериев эффективности является себестоимость летного часа – величина абсолютная, по ней трудно судить (без учета конкретной задачи) об экономической эффективности объекта. Интегральным, а потому и более информативным

показателем, считается себестоимость тонно-километра [5]. Однако известны случаи когда оказывалось, что самолет Ан-2, у которого себестоимость тонно-километра ниже, чем у более современных самолетов того же класса, в сравнении с вертолетом Ми-8, у которого этот показатель выше в 4-е раза, чем у Ан-2, проигрывает вертолету в эффективности. Причиной тому является то, что в некоторых случаях, для выполнения транспортной операции воздушные суда затратят разное количество времени и пролетят разное расстояние в силу своих функциональных возможностей. Учет дальности и времени полета для конкретной транспортной задачи дает только критерий стоимости выполнения годовой (транспортной) операции (СВГО) [6]. Одной из проблем в оценке экономической эффективности является функциональные возможности ЛА по транспортировке различных грузов. Груз может обладать большими размерами и малым весом и наоборот. Разнородность в функциональных возможностях ЛА по транспортировке грузов различных габаритов и размеров представляет определенную сложность в учете данной специфике при межвидовой оценке только по экономической эффективности. У самолета есть достаточно жесткие ограничения по габаритам груза, тогда как у дирижабля и вертолета их нет, однако в этом случае груз будет создавать дополнительное сопротивление, что должно ухудшить топливную экономичность ЛА. В некоторых случаях целесообразно использовать, в качестве «нормирующего» груза, пассажира.

Для расчета СВГО можно применить экономико-математическую модель (ЭММ), структура которой представлена на рис.1. В СВГО входит себестоимость выполнения годовой операции и капитальные вложения. В себестоимость выполнения годовой операции входят прямые эксплуатационные расходы (ПЭР) и косвенные (КЭР). ПЭР связаны с затратами на ЛА, КЭР связаны с затратами на наземный комплекс. Капитальные вложения учитывают возникшие у эксплуатанта затраты на покупку ЛА и строительство наземного комплекса. Применяя данный подход к расчету конкурирующих видов ЛА, предлагается метод абсолютного сравнения критерия эффективности различных воздушных судов.

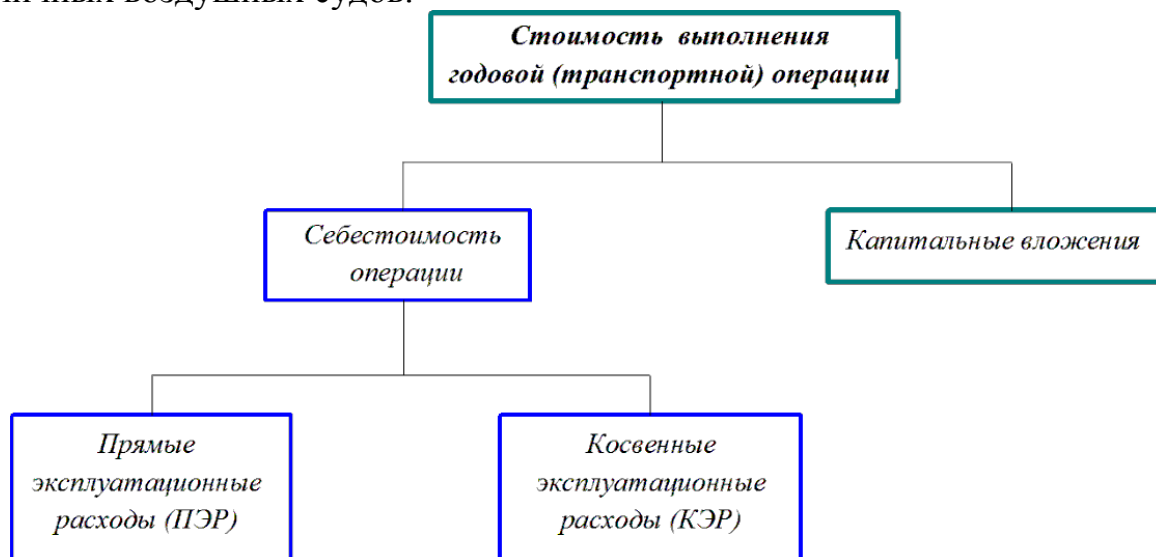


Рис. 1 Укрупненная структура затрат модели оценки экономической эффективности применения ЛА

В данной модели расчета прямые эксплуатационные расходы разделены на затраты, идущие на: амортизацию корпуса дирижабля, амортизацию двигателей, техническое обслуживание и ремонт корпуса дирижабля, техническое обслуживание и ремонт двигателей, топливо, несущий газ (гелий, для дирижаблей), заработную плату летно-подъемного состава (ЛПС), страховку ЛА, прочие расходы.

На рис.2 изображен механизм расчета СВГО в виде схемы предлагаемой ЭММ в качестве примера.

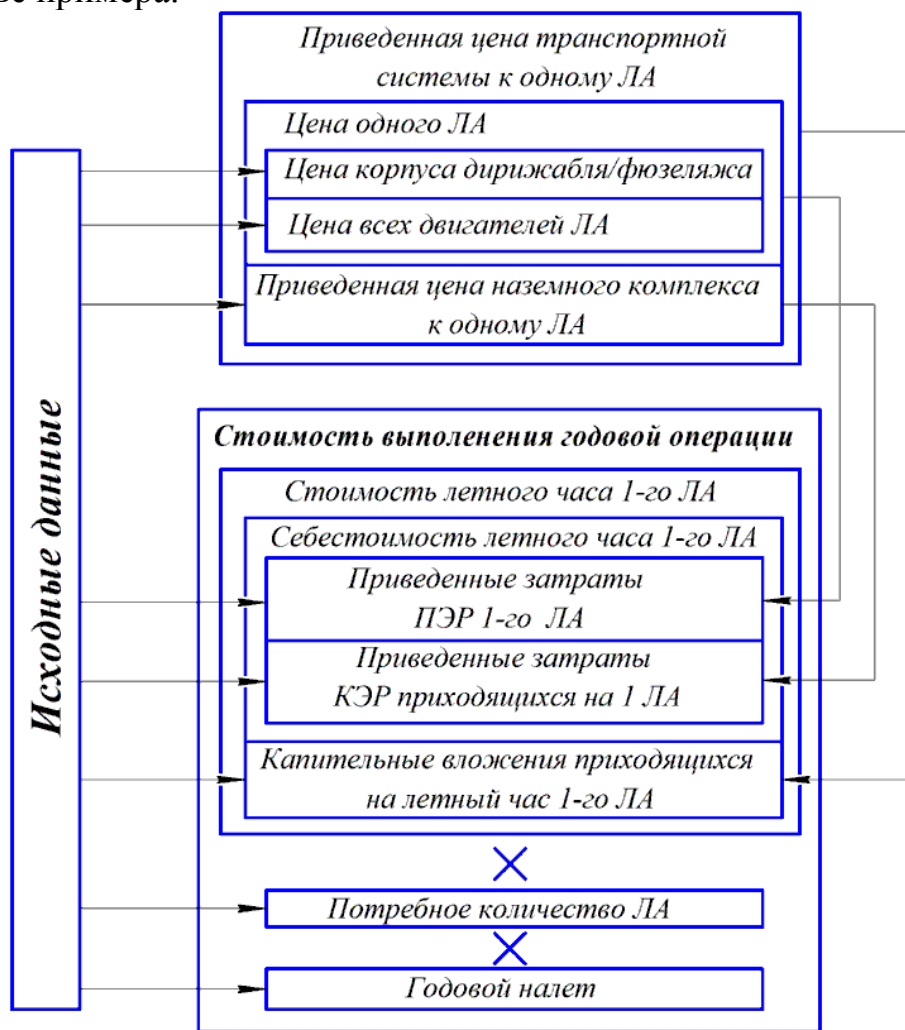


Рис. 2 Механизм ЭММ расчета СВГО

При оценке стоимости операции нельзя ограничиваться только текущими затратами (себестоимость операции), т.к. конкурирующие авиационные транспортные системы могут отличаться не только величиной текущих затрат, но и потребными капиталовложениями (единовременными затратами). Обычно текущие и единовременные затраты просто нельзя суммировать в силу разной размерности (руб/ед. времени и руб), тогда капитальные вложения приводят при помощи коэффициента эффективности капитальных вложений [6]. Новый подход в отношении к капитальным вложениям через кредит не требует приведения, т.к. размерности себестоимости операции и капитальных вложений будут совпадать (руб/год).

При необходимости перехода на размерность руб/час, капитальные вложения делят на годовой налет. Кроме того, такой подход в структуре затрат коррелируется (примерно совпадает) с затратами предприятия с точки зрения учета средств: себестоимость операции – это себестоимость услуги, которую оказывает предприятие по перевозке грузов или пассажиров, а расходы на обеспечение кредита – это денежные средства, взятые из прибыли предприятия. Что касается годового налета, то этот параметр зависит от многих факторов, таких как: техническое совершенство узлов и агрегатов ЛА (регламентные работы по техническому обслуживанию), время, необходимое на подготовку борта к полету (проверка состояния, заправка и др.), метеоусловия и т.д. Также необходимо учитывать простои по вине самого эксплуатанта и подготовленности обслуживающей команды и трудоемкость работ исходя из условий труда (климатических условий). В итоге, на этот параметр влияет как сама модель воздушного судна, так и организация работ эксплуатантом, а также риски связанные с простоями из-за откладывания полетов по метеоусловиям [7]. Очевидно, что данная модель имеет свою область применения: она необходима эксплуатантам, которые всерьез хотят заявить о себе как перевозчики пассажиров и грузов на уровне локальных (местных) авиаперевозок; она необходима также разработчикам ЛА для экономической оценки эффективности новых изделий; её могут использовать государственные органы для оценки и планирования расходов средств, выделяемых из бюджета на развитие транспортной инфраструктуры регионов.

Региональная привязка очень важна. Она дает информацию о специфике применения воздушных судов и специфике формирования инфраструктуры. Можно выделить основные факторы: модели, эксплуатирующихся воздушных судов, характерные расстояние между населенными пунктами, годовой пассажиропоток либо объем грузоперевозок, климатические и экономические условия эксплуатации ЛА. Также, одной из главных проблем является определение КЭР. Для каждой задачи с учетом региона применения ЛА структура затрат будет сильно отличаться. На сегодняшний день адекватной модели определения КЭР не существует. В качестве примера для локальной эксплуатации в районах Крайнего Севера предлагается следующая структура: на амортизацию зданий и сооружений (эллинга), на обслуживание и ремонт зданий и сооружений (эллинга), на амортизацию средств наземного обеспечения (СНО), на обслуживание и ремонт СНО, расходы (обслуживание и ремонт) на ВПП (только для самолета).

Библиографический список:

1. С. М. Егер, В. Ф. Мишин и Н. К. Лисейцев, Проектирование самолетов, М: Машиностроение, 1986.
2. Ю. С. Богданов и В. С. Брусов, Оценка эффективности транспортных самолетов: Учебное пособие., М: МАИ, 1982.
3. Ю. С. Богданов, Анализ и выбор параметров вертолетов народнохозяйственного применения: Учебное пособие., М: МАИ, 1985.

4. А. Н. Степанов, Методика проектирования пассажирских самолетов с учетом модификаций: Учебное пособие., М: МАИ, 1982.
5. А. Н. Кирилин, Дирижабли, М: МАИ-ПРИНТ, 2013.
6. С. А. Саркисян, Э. С. Минаев и П. А. Ничаев, Экономическая эффективность перевозок грузов воздушным транспортом, М: Транспорт, 1984.
7. Н. Н. Смирнов, Основы теории технической эксплуатации ЛА: пособие по проведению практических занятий "Определение показателей использования самолетов в рейсах и технически возможного годового налета на самолет", М: МГТУ ГА, 2014.

**PROBLEMS OF INTER-EVALUATION OF ECONOMIC
EFFECTIVENESS OF APPLICATION OF AIR**

**Chaika Nadezhda Kirillovna, candidate of economic sciences, associate
professor, e –mail: n.k.chaika@gmail.com**

**Kuznetsov Andrey Gennadievich, Graduate student, e –mail:
ekb@mai.ru**

**Moscow Aviation Institute (National Research University), 125993,
Russia, Moscow, Volokolamskoye sh., 4**

Abstract: The article considers the problems of interspecies estimation of the economic efficiency of aircraft application.

Keywords: Economic efficiency, aircraft.

АНАЛИЗ НОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТЬЮ РАБОТНИКОВ

Шумовская Анастасия Сергеевна¹, магистрант; Горевая Евгения Сергеевна², доцент, к.э.н

¹ ²Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)005-48-19

Шумовская А. С. e-mail: shumovskaya.a@gmail.com

Горевая Е. С. ² e-mail: gorevayaes@ya.ru

Адрес для корреспонденции: Шумовская Анастасия Сергеевна, Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)005-48-19

Аннотация: Управление инновационной активностью работников является ключевым элементом эффективного механизма инновационного развития предприятия. В данной статье рассмотрены восемь типов работников по вовлеченности персонала в творческую активность организации, и непосредственно сама инновационная активность работников и ее современные инструменты.

Ключевые слова: инновационная активность работников, управление инновационной деятельностью, мотивация, инструментарий управления инновационной активностью работников.

Организации, настроенные на серьезную конкурентную среду на всех рынках, как на региональных, так и на международных рынках, уделяют особое внимание инновационным разработкам. Если рассматривать историю рынка, можно заметить, что инновации являются успешными неизменными составляющими элементами бизнес-процесса для компаний, наиболее успешно действующих в конкурентной среде и ориентированных на сохранение и упрочение своих лидирующих позиций в будущем.

Актуальность исследования вытекает из высокой значимости в современных российских условиях инновационной проблематики, с которой справедливо связываются важнейшие ожидания как научно-исследовательского, так и практического характера.

Поэтому не случайно многие крупные компании, как зарубежные, так и отечественные, напрямую финансируют научные студенческие коллективы и сторонние исследовательские фирмы, занимающиеся разработкой различных инновационных проектов и направлений. Такой повышенный интерес объясняется просто – инновация способна дать настолько значительную отдачу, что позволит занять лидирующие позиции на рынке и серьезно оторваться от конкурентов. В таких ситуациях при успешном внедрении инноваций, компания способна с минимальными затратами достигнуть таких результатов, которые для конкурентов являются недостижимыми, поскольку конкуренты

используют традиционные методы работы и не имеют инновационной поддержки, данные компании будут иметь колоссальные финансовые и временные затраты для того, чтобы быть конкурентоспособными. Часто компания, занимающая лидирующие позиции за счет инноваций, так и остается в лидерах, потому что преимущества такого старта могут оказаться недоступны для других участников рынка, а компенсировать отставание другими способами практически невозможно.

Инновации чаще всего направлены на те определенные области, которые образуют сферу интересов предприятия или формируют регулирующие механизмы. Они могут относиться к разработке новых товаров или услуг, методам управленческого и мотивационного воздействия, венчурным проектам, технологиям, приемам рыночного влияния и др.

Характер и содержание их многообразны. Не обязательно они могут быть сопряжены с инвестиционными проектами. Это могут быть интересные организационные мероприятия, позволяющие дать существенный толчок в работе и не требующие заметных затрат. Одним из базовых инструментов данной сферы, который определяет эффективность всех инновационных процессов на предприятии, является управление инновационной активностью работников.

Инновационная активность работника является одним из проявлений интереса к его работе, следовательно, его стимулирование уменьшает отчуждение работников и повышает мотивацию. Стимулирование инновационной активности призвано привлечь персонал к инновационным разработкам, включиться в новаторскую работу, решать проблемы не по инструкции, а используя творческий подход. Другими словами, необходимо мотивировать персонал при помощи различного инструментария управления инновационной активностью работника.

Рационализаторская и инновационная деятельность работников является одним из проявлений заинтересованности в труде, следовательно, её стимулирование позволяет снизить отчуждённость труда работников и повысить мотивацию. Стимулирование инновационной активности призвано привлечь персонал к инновационным разработкам, включиться в новаторскую работу, решать проблемы не по инструкции, а используя творческий подход. Другими словами, необходимо мотивировать персонал при помощи различного инструментария управления инновационной активностью работника.

В этом аспекте существует множество примеров из жизни как крупных, так и мелких компаний. Например, компания «Юнилевер Русь» испытывала трудности с постоянством транспортных потоков. Оптимизировать работу не получалось, поскольку водители жаловались то на низкую заработную плату, то на условия труда. Было предложено одно очень смелое решение по реформированию системы оплаты за совершенную работу. Эффект превзошел ожидания, данная схема заработала, отношение водителей к выполнению своих функций резко изменилось, заказы стали выполняться заметно быстрее. Даже такого рода незначительные инновации по изменению оплаты труда вызывали

у руководства боязнь столкнуться с проблемой завышенных финансовых затрат. В итоге проблемное направление превратилось в хорошо отлаженный и функционирующий процесс.

Данный инновационный проект не потребовал никаких инвестиций, поскольку это было профессиональное управленческое решение, но по своей сути самая настоящая инновация, существенно ускорившая работу. В данном случае интенсивность инновационного потока идеи определяется инновационной активностью работников при принятии управленческих решений. Персонал – единственный из всех факторов производства несет в себе творческую составляющую.

Многие руководители знают, что в инновационном потоке только каждая седьмая-десятая идея дает тот эффект, который ожидается. Определение и анализ таких идей – вопрос компетенции. Механизм инновационного процесса, позволяющего значительно упрочить конкурентное положение предприятия, предполагает, прежде всего, формирование банка оригинальных идей и предпосылок для их последующей реализации. Непременным условием, которое должно соблюдаться при этом, является эмоциональная и психологическая готовность работников реализовать свои творческие способности.

Можно предложить деление специалистов на отдельные основные категории, которые представляют интерес с точки зрения их ценности для инновационного процесса.

1-й тип: творческие пассионарии (понятие пассионарности было предложено Л.Н. Гумилевым) – те работники, которые активно разрабатывают новые идеи и проекты независимо от того, насколько позитивно или негативно воспринимаются их предложения, а также оказывают побуждающее воздействие на других сотрудников, активизируя их творчество. Такой тип сотрудников наиболее редкий и самый ценный, поскольку не нуждается в дополнительном стимулировании и активно реализует две компоненты: творческую и психологически мотивирующую.

2-й тип: активно вырабатывающие новые идеи – сотрудники, которые занимаются творческим процессом независимо от условий, не оказывая влияния на других – активные креатив-работники.

3-й тип: обладающие высоким творческим потенциалом – предлагают свои идеи, и если они не находят отклика, перестают проявлять инициативу.

4-й тип: способные к творческому процессу – начинают проявлять активность, если ожидают получить вознаграждение за свои разработки.

5-й тип: имеющие творческие способности – начинают действовать только в случае побудительного воздействия, конкретных руководящих указаний или наставлений.

6-й тип: стремящиеся в условиях высокой мотивации к творчеству, но испытывающие недостаток знаний и профессионализма, способные и готовые к обучению.

7-й тип: имеющие скрытые творческие способности, о которых не

подозревают сами, – могут проявиться в условиях побуждения, организации соревнования и состязания.

8-й тип: не способные к творческой деятельности – не проявляются как креативные работники ни при каких условиях.

Наиболее ценными типами творческих работников по предложенной классификации являются первый и второй типы в силу того, что их творческую активность не нужно мотивировать и она проявляется при любых условиях. Однако нужно заметить, что такие типы встречаются редко, поэтому ценность их особенно велика. Среди недостатков следует отметить то, что они в отдельных случаях действуют в соответствии с собственными устремлениями и предпочтениями, не вполне принимая во внимание установки и требования фирмы. Третий, четвертый и пятый типы для своей активизации нуждаются в создании необходимых условий: атмосферы, мотивации, административного воздействия и т.д. Шестой и седьмой типы, кроме этого, предполагают необходимость организации процесса обучения или самообучения. Восьмой тип, как оказалось, зачастую трудно отделить от седьмого, поэтому они обычно воспринимаются как единая общность.

По мнению экспертов, доля работников той или иной категории в коллективе определяется следующими значениями (рис. 1, где min – наименьшее из названных значений в процентах, max – наибольшее).

Наблюдаемая разница в полученных значениях «min – max» может объясняться как различиями в профилях деятельности и характере функционирования предприятий (что влечет за собой вариацию требований к персоналу и его характеристикам), так и различиями в аналитической оценке групп сотрудников со стороны менеджеров. Для того чтобы получить наиболее полные данные, необходимо, по-видимому, сосредоточить внимание на фирмах, характеризующихся сравнимостью деятельности.



Рис. 1. Величина категорий работников в коллективе, оцениваемых с позиций креативности

Однако такой значительный разброс данных не позволяет оценить конкретную картину соотношения долей. Находя средневзвешенное из полученных значений, можно примерно оценить распределение среднестатистического коллектива по категориям (как это представлено на рис.

2).

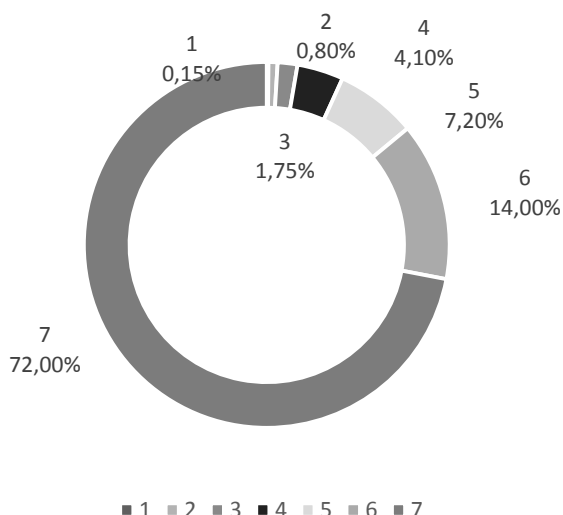


Рис. 2. Средние удельные значения категорий

Особое значение должно уделяться активизации инновационного процесса, мотивации творческих работников. Недостаток внимания, уделяемого этой области, может негативно сказаться на уровне инновационного потока. Данная функция целиком возлагается на менеджмент фирмы, поскольку именно управляющие воздействия определяют направления модифицирования мотивационной системы.

При отсутствии мотивационных механизмов и систем стимулирования творчества инновационная составляющая в результатах трудовой деятельности крайне низка – она поддерживается только первым и вторым типом творческих работников из представленных выше категорий. Часто говорят, что главным определяющим стимулом в большинстве случаев является уровень заработной платы. Но опытные менеджеры знают, что этим далеко не исчерпывается все, что работник стремится получить в виде компенсации за свой труд. Но в настоящее время, это не самый мотивирующий фактор.

Поскольку существует большое множество современных мотивационных инструментов. Современные инструменты инновационной активности работников за последние несколько лет значительно возросли в связи с внедрением новых IT-решений.

В широком применении такие IT - инструменты, как: форумы, сбор инновационных идей на почтовые ящики компаний, Google DOCs и один из самых сложных управленческих инструментов "Пряники."

"Пряники" это онлайн сервис, который позволяет создавать программу нематериальной мотивации в течение нескольких минут. Готовые инструменты позволяют управленцам быстро собрать эффективное признание программы, организовать конкурс или вдохновлять творческие подвиги. "Морковь" уже используется такими компаниями, как "Урал Банк", "Росатом", "Майкрософт", "М.Видео", "Джонсон & Джонсон", "Альторос", "Т-Systems" и другие.

Разумеется внедрение таких инструментов может нуждаться в проверке, проработке, обосновании, и зачастую это связано со значительными расходами,

организацией опытного производства, временные затраты и т.д. Но в случае подтверждения рыночной ценности идеи – прибыль от нее способна многократно перекрыть затраты. При этом получаемый инновационный эффект способен серьезно повысить продуктивность компании и ощутимо усилить ее конкурентные позиции на рынке.

Список источников:

1. Корпоративная социальная мотивационная сеть «Пряники» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pryaniky.com> (дата обращения: 25.02.2016)
2. Поляков В. В. Бизнес и Власть // Нематериальная мотивация сотрудников: миф или реальность - 2015 год
3. Крупнейшая в мире сеть профессиональных контактов [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.linkedin.com> (дата обращения: 28.02.2016)
4. Гумилев Л. Н. Пассионарная энергия и этнос в развитой цивилизации: Материалы Всерос. междисциплин. науч.-практ. конф. -М.: Изд-во СГУ, 2008. С. 5-8.

**NEW TOOLS' ANALYSIS FOR THE MANAGEMENT OF
EMPLOYEES' INNOVATIVE ACTIVITY**

¹Shumovskaya Anastasiya Sergeevna¹, master; Evgeniya Sergeevna Gorevaya², Associate Professor, Ph.D.

^{1 2} Novosibirsk State Technical University, 630073, Russian Federation, Novosibirsk, K. Marksa, 20, tel. (913)005-48-19

Shumovskaya A. S. ¹e-mail: shumovskaya.a@gmail.com

Gorevaya E. S. ² e-mail: gorevayaes@ya.ru

Management of employees' innovative activity is a key element of an effective mechanism of company's innovative development. This article describes the eight types of workers on staff involvement in the innovative activity of the organization and immediately employees' innovative activity and its modern tools.

Key words: innovative activity of employees, management innovation, motivation, management tools of innovation activity of employees.

СЕКЦИЯ:
ЮРИДИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

УДК 368.025

ОТДЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ ИМУЩЕСТВА

Алексеева Анастасия Игоревна, студент;

Жуков Евгений Александрович, старший преподаватель

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

Алексеева А. И., e-mail anymail@mail.ru

Жуков Е. А., e-mail joniz@yandex.ru

Адрес для корреспонденции: Жуков Евгений Александрович,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

В статье раскрываются отдельные элементы договора страхования имущества. Определяются понятие и признаки объекта договора страхования имущества. Анализируется соотношение между фактическим и юридическим интересом в сохранении имущества. Автором выделены наиболее значимые положения о страховой сумме и страховом возмещении по договору.

Ключевые слова: договор страхования имущества, страховой интерес, страховая сумма, страховое возмещение

Договор страхования имущества – наиболее распространенный вид имущественного страхования, который часто встречается на практике, ведь люди стремятся оградить не только свои личные блага (жизнь, здоровье) от различных рисков, но и свое имущество от причинения возможных убытков в результате вредоносных событий.

Согласно ст. 929 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ) по договору страхования имущества может быть застрахован имущественный интерес, имеющий непосредственное отношение к «риску утраты (гибели), недостачи или повреждения имущества» [1]. Следовательно, объектом такого вида страхования выступают имущественные интересы, которые связаны с законным владением, пользованием и распоряжением тем или иным имуществом.

Такой интерес обычно называют юридическим, поскольку он выражает стремление лица уберечь законно принадлежащее ему имущество от причинения каких-либо убытков. Лицо может иметь субъективные права в отношении этого имущества либо определенные обязанности в связи с имуществом на основании закона, иного правового акта или договора.

При этом юридический интерес можно подразделить на два вида, предусмотренных ст. 930 ГК РФ: интерес в сохранении собственного имущества и интерес в сохранении чужого имущества.

В первом случае правовой интерес возникает только у обладателя права собственности на вещи и наличие страхового интереса в их сохранности презюмируется у правообладателя по определению. То есть собственник вправе застраховать любое принадлежащее ему имущество от утраты или гибели, а также недостачи или повреждения.

Что касается второго случая, то в отношении него ведутся споры о характере интереса и о том, какие именно договоры могут породить интерес в сохранении чужого имущества. Именно поэтому в практике существуют различные точки зрения, кто может заключать такой договор и в чью пользу страхуется чужое имущество, поскольку такой интерес обеспечивает иное субъективное право, нежели право собственности. Например, в п. 4 информационного письма Президиума ВАС РФ № 75 указано, что договор страхования имущества может быть заключен в пользу лица, имеющего в сохранении этого имущества интерес, основанный на договоре безвозмездного пользования имуществом [2]. Следует уточнить данный вопрос в тексте закона, закрепив конкретный перечень лиц, кто может заключать такие договоры и имеет интерес в сохранении чужого имущества, либо определить признаки имущественных прав таких лиц, которые позволяют судить о юридическом характере интереса в сохранении чужого имущества. В любом случае, если страховой интерес в сохранении имущества отсутствует у страхователя или выгодоприобретателя, то договор страхования имущества будет считаться недействительным.

Некоторые авторы наряду с юридическим интересом выделяют фактический интерес. Так, по мнению А.И. Худякова, фактический интерес заключается в том, что данная сторона интереса выражает психическую, субъективную обеспокоенность в сохранности имущества такого лица, чьи потребности это имущество удовлетворяет и имеет для него определенную значимость [3, С. 190]. Например, для посетителей кинотеатра немаловажное значение имеет состояние здания, в котором располагается смотровой зал, пока идет просмотр фильма. Однако в указанном случае у зрителей отсутствует объективная (юридическая) сторона страхового интереса в виде субъективных прав на кинотеатр. У них есть только фактически предоставленная собственником кинотеатра возможность временного пребывания в нем. Следовательно, эти лица не обладают юридическим интересом в отношении имущества. Фактический интерес не имеет значения в отрыве от юридического интереса и в таких ситуациях не может заключаться действительный договор страхования имущества.

Также возникает вопрос о конкретных объектах имущества, в отношении которых имеет значение страховой интерес страхователя? Чтобы ответить на этот вопрос, первоначально следует обратиться к ст. 128 ГК РФ. Данная норма содержит в себе следующие категории объектов, которые можно

отнести к имуществу: вещи, наличные и безналичные деньги, документарные и бездокументарные ценные бумаги, иное имущество, а также имущественные права. При этом для страхования имущества материальный (вещный) характер имущества необязателен и нематериальные имущественные объекты в виде имущественных прав также могут охватываться интересом страхователя по договору. Исходя из главы 48 ГК РФ, признаками страхового интереса по договорам страхования имущества являются:

1) субъективная возможность лица понести убытки в виде утраты или повреждения имущества;

2) объективная сторона интереса, подтверждаемая формально в виде наличия имущественных прав на имущество;

3) правомерность интереса как «непротивоправность» поведения интересанта;

4) денежная оценка имущественного интереса как обратная сторона потенциальных убытков.

Также Ю.Б. Фогельсон достаточно спорно указывает на то, что к объектам имущественного страхования можно отнести информацию: «Хоть информация не входит в перечень ст. 128 ГК РФ, полагаю, она вполне может быть утрачена в результате воздействия различных опасностей и интерес в сохранении определенной информации вполне может быть оценен» [4, С. 256].

При этом ст. 32.9 закона РФ от 27.11.1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» устанавливает классификацию имущественного и личного страхования с точки зрения публично-правовых требований в рамках механизма лицензирования страховой деятельности именно по указанным видам:

1) транспортное страхование, т.е. наземного, железнодорожного, воздушного, морского транспорта, а также грузов;

2) страхование технических рисков, т.е. машин, строительного-монтажного оборудования, электронного оборудования;

3) сельскохозяйственное страхование, т.е. страхование урожая, многолетних насаждений, сельскохозяйственных культур, животных;

4) страхование имущества физических и юридических лиц, за исключением транспортного страхования; и проч.

Таким образом, можно сделать вывод, что практически любое имущество физических или юридических лиц можно застраховать от убытков, лишь бы оно обладало определенными признаками и у страхователя присутствовал интерес в его сохранении.

Согласно нормам Гражданского кодекса РФ объект страхования может быть застрахован как добровольно, так и обязательно, но второй случай возможен, если по закону возникает обязанность указанных в нем лиц страховать чужое имущество на случай причинения вреда этому имуществу. Например, ст. 20 закона РФ от 26.06.1992 г. № 3132-1 «О статусе судей в Российской Федерации» предусматривает, что имущество судьи и членов его семьи подлежит обязательному государственному страхованию за счет средств

федерального бюджета, при условии, что вред причинен в связи со служебной деятельностью.

Помимо объекта страхования важными категориями в договоре также являются страховая сумма и страховое возмещение.

Понятие страховой суммы определено в п. 1 ст. 947 ГК РФ, согласно которой она представляет собой денежную сумму, определяемую соглашением сторон, в рамках которой страховщик обязуется выплатить страхователю страховое возмещение по договору страхования. В отношении страховой суммы договора страхования имущества существуют критерии ее определения и лимита. Она не должна превышать действительную стоимость застрахованного имущества, которой считается стоимость в месте нахождения указанного имущества на день заключения договора, так как договор в части превышенной страховой суммы будет считаться ничтожным.

Статья 949 ГК РФ предусматривает неполное страхование имущества, когда страховая сумма ниже страховой стоимости. В таком случае убытки возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости. То есть если страхователь или выгодоприобретатель понесли убытки, то страховщик компенсирует их в той же части, в которой страховая сумма меньше по отношению к полной стоимости имущества.

Также Гражданский кодекс РФ предусматривает дополнительное страхование имущества, в рамках которого страхователь имеет право «достраховать» имущество у другого страховщика до пределов его полной стоимости так, чтобы не было превышения страховой стоимости по всем заключенным договорам страхования. То есть при дополнительном страховании страховая сумма у всех страховщиков суммируется и она не должна превышать стоимость имущества.

Что касается размера страхового возмещения, то этот вопрос вызывает затруднения при его определении, так как законодательством не урегулированы четкие правила и порядок определения размера возмещения. Абрамов В. Ю. в своих исследованиях указывает на то, что выплата страхового возмещения может производиться не только в случае утраты (гибели) застрахованного имущества путем прямого воздействия опасности, но и в результате принятия мер для предотвращения убытков, если стороны включили такое условие в договор [5, С. 164]. Следовательно, эти правила устанавливаются непосредственно в договоре страхования имущества, основываясь на принципах диспозитивности и свободы воли участников гражданских правоотношений.

Библиографический список:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федеральный закон РФ от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ // СПС Консультант Плюс.
2. Информационное письмо Президиума ВАС РФ № 75 от 28.11.2003 г. «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования» // СПС Консультант Плюс.

3. Худяков А.И. Теория страхования. – М.: Статут, 2010. – 656 с.
4. Фогельсон Ю.Б. Страхование право: теоретические основы и практика применения: Монография. – М.: Норма, Инфра-М, 2012. – 361 с.
5. Абрамов В.Ю. Страхование право. Очерки. – М.: Анкил, 2004. – 182 с.

SEPARATE ELEMENTS OF THE INSURANCE AGREEMENT OF THE PROPERTY

Alexeeva Anastasia, student;

Zhukov Evgeny, Senior Lecturer

Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl
Marx avenue, 20, tel. (960) 798-55-34

Alexeeva A., e-mail anymail@mail.ru

Zhukov E., e-mail joniz@yandex.ru

The article reveals some elements of the property insurance contract. The concept and attributes of the object of the property insurance contract are defined. The correlation between the actual and legal interest in the preservation of property is analyzed. The signs of insurance interest under property insurance contracts are: a real possibility for a person to incur losses in the form of loss or damage to property; The objective side of interest in the form of the rights of the owner of the property; Legitimacy of interest in the conduct of a person; Monetary evaluation of interest as a reverse side of possible losses. Property under the law are things, cash and non-cash money, documentary and non-documentary securities, other property, as well as property rights. For property insurance, the material nature of the property is not obligatory and intangible property objects in the form of property rights can also be covered by insurance interest.

The author outlined the most significant provisions on the insured amount and insurance compensation under the contract. The insured amount must not exceed the actual value of the insured property, which is the value at the location of the said property on the day of the conclusion of the contract. The contract in excess of the insured amount is considered void.

Keywords: property insurance contract, insurable interest, insurance amount, insurance compensation

ПРОБЛЕМА ВОЗДУШНОГО ХУЛИГАНСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Автор: Абрамов Андрей Владимирович

Научный руководитель: ст. преподаватель Шульгин Сергей Иванович

Новосибирский государственный технический университет,
630073, Россия, г. Новосибирск, пр-т К. Маркса 20

Абрамов А.В. emailabramov9293@mail.ru

Шульгин С.И. emailshulgin@corp.nstu.ru

Адрес для корреспонденции: Абрамов Андрей Владимирович,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г.
Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. 89139081766

Аннотация: в статье поднимается вопрос о совершении хулиганских действий на борту воздушного судна. Указывается на высокую общественную опасность данных деяний, обусловленную обстановкой совершения преступления. Анализируются предложения правоведов и законодателей относительно путей решения обозначенной проблемы. Также предлагаются некоторые идеи, которые могут способствовать устранению правонарушений на борту воздушного судна.

Ключевые слова: хулиганство, воздушное судно, общественная опасность, воздушные маршалы, транспортная полиция.

Хулиганство представляет собой грубое нарушение общественного порядка, открытое выражение неуважения к устоявшимся нормам общества. Хулиганство - одно из наиболее распространенных преступлений. Его особая опасность состоит в том, что зачастую оно приводит к совершению других тяжких преступлений. Основным непосредственным объектом преступления - общественный порядок. Дополнительными непосредственными объектами выступают безопасность здоровья человека, а также отношения собственности.

Внешне хулиганство чаще всего выражается в разнообразных формах: в дебошах, буйстве, учинении скандалов или драк, срыве культурно-массовых мероприятий, нарушении общественного спокойствия и нормального отдыха граждан и т.п.

Данное деяние является как административным правонарушением (Ст. 20.1 КоАП), так и уголовно наказуемым деянием (Ст. 213 УК РФ).

В последнее время случаи хулиганства на борту авиалайнеров участились, только в 2015 году на рейсах одного «Аэрофлота» зафиксировано 490 инцидентов с пассажирами, нарушившими правила поведения непосредственно на борту. А за 2016 год было привлечено за распитие спиртных напитков в самолетах и аэропортах более 3000 человек, за

хулиганство 305[4].

Целесообразно привести несколько примеров. В январе 2013 г. житель Саратова Сергей Кабалов грубо нарушил правила поведения на борту самолета, угрожал пассажирам и пытался пробраться в кабину пилота. 22 января 2013г. на борту самолета «Уфа-Хургада» трое жителей города Стерлитамак грубо нарушили правило поведения в воздухе.

Данные прецеденты рассматриваются в зависимости от степени вины по статьям: мелкое хулиганство, побои, захват воздушного судна и т.д. К сожалению, состав «воздушное хулиганство» не предусмотрен Российским законодательством. «Следует отметить, что противоправные действия на борту самолета, летящего на высоте 10 тысяч метров, представляют особую опасность, как для других пассажиров, так и для экипажа» [2, С. 302].

В Общественной палате РФ считают, что необходимо ужесточить ответственность пассажиров за хулиганство и нарушение правил полета в самолетах. Нужен правовой механизм для увеличения ответственности для такой категории «хамов» [1].

Министерство транспорта и связи предлагает ввести запрет пассажирам проносить на борт самолета, купленный в магазинах Duty free в аэропортах алкоголь[5]. Данное предложение считаем не совсем решит указанную проблему. Безусловно количество случаев хулиганства на борту самолета снизится, однако значительное количество правонарушений данной категории совершается и трезвыми гражданами. Поэтому необходим механизм способный полностью искоренить данные противоправные проявления.

Большинство законотворцев считает, что следует ужесточить ответственность «воздушных хулиганов». Многие из них полагают, что штрафы за хулиганство на борту необходимо увеличить и сделать сравнимыми с практикой, применяемой в зарубежных странах, когда сумма штрафа может составлять несколько тысяч евро или долларов. В особо опасных случаях, правомерно рассматривать возможность привлечения виновных не только к административной, но и к уголовной ответственности[6].

Считаем, что хулиганство, совершенное на борту воздушного судна, представляет, бесспорно, повышенную общественную опасность. В данном случае ситуация усугубляется еще и обстановкой (нахождение на высоте). Поэтому, как мы считаем, необходимы более эффективные способы противодействия и предупреждения данной категории правонарушений.

В 2014 году в рядах МВД начала зарождаться идея формирования службы так называемых «воздушных маршалов», аналогично существующей службе в США.

Специальную службу воздушных маршалов решили создать в России по аналогии с зарубежными ведомствами после участвовавших случаев хулиганства в самолетах[7].

Предполагается, что специально обученные сотрудники транспортной полиции еще в аэропорту будут присматриваться к пассажирам и определять потенциально опасных. Затем они в штатском вместе с другими пассажирами

будут находиться в салоне и при наличии признаков проявления противоправных деяний, в том числе и хулиганства, смогут остановить нарушителя.

Кроме того, в их полномочия будет входить выявление лиц, находящихся в розыске, и, в некоторых случаях, даже дополнительный досмотр багажа. Предполагается, что все навыки будущие воздушные маршалы будут отрабатывать в Центре подготовки сотрудников в сфере транспортной безопасности Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. Была даже создана реальная модель аэропорта со всеми этапами систем безопасности, чтобы специалисты могли выйти на борт полностью подготовленными ко всем кризисным ситуациям. Особенное внимание уделяется техникам задержания нарушителей в тесном замкнутом пространстве и способам выявления неадекватных лиц еще до их посадки в самолет.

Позволим себе заметить, что создание данной службы в Российской Федерации является отнюдь не новаторством. Подобные подразделения существовали еще во времена СССР. Так с 70-х годов прошлого столетия осуществлялось сопровождение воздушных судов, выполняющих рейсы на внутрисоюзных линиях, сотрудниками органов внутренних дел.

Подводя итог, необходимо сказать, что создание (а точнее «возрождение») и функционирование названной службы будет являться гарантией предупреждения и противостояния незаконному поведению на борту воздушного судна, в том числе и хулиганству, как уголовно и административно наказуемому деянию. И в то же время знание того, что в случае противоправных действий на борту самолета последует незамедлительное реагирование со стороны специально подготовленного правоохранителя является гарантией спокойствия и защищенности граждан.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Афанасьева Н. // РИА Новости/Аврора [Электронный ресурс]. URL: <http://ria.ru/incidents/> (дата обращения: 12.03.17)
2. Сызганова А.С., Борисенко С.А., Фарафонтова Е.Л. К вопросу о воздушном хулиганстве. // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2016. № 9. С. 302 (303).
3. Вечерняя Москва - Дебаты о дебоше: от хулиганства до терроризма [Электронный ресурс]. URL: <http://www.trunov.com/content.php?act=showcont&id=14453> (дата обращения: 12.03.17)
4. Данные Федеральной службы государственной статистики. <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 12.03.17)
5. http://www.vedomosti.ru/politics/articles/2012/11/13/letajte_trezyymi (дата обращения 13.03.2017)
6. Вечерняя Москва - Дебаты о дебоше: от хулиганства до терроризма [Электронный ресурс]. URL:

<http://www.trunov.com/content.php?act=showcont&id=1> 4453 (дата обращения: 12.03.17)

7. <https://life.ru> (дата обращения 13.03.2017)

THE PROBLEM OF AIR HOOLIGANISM IN THE RUSSIAN FEDERATION

Abramov Andrey Vladimirovich

Shulgin Sergey Ivanovich

Abramov A.V. email abramov9293@mail.ru

Shulgin S.I. email shulgin@corp.nstu.ru

Novosibirsk state technical University

630073, Russian Federation, Novosibirsk, Prospect Karla Marksa, 20

Abstract:the article raises the question about committing acts of hooliganism on Board an aircraft. Indicates a high social danger of these acts caused by the environment Commission of the crime. Examines the proposals of the legal scholars and legislators on how to address the problems identified. Also offered are some ideas that can contribute to the elimination of offences on Board the aircraft.

Key words: hooliganism, aircraft, danger to the public, air marshals, Amtrak police.

**УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАРУШЕНИЯ
ИНТЕРЕСОВ КРЕДИТОРОВ НА ПРИМЕРЕ НОРМ,
ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЛАСТИ
НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТИ (БАНКРОТСТВА)**

А. О. Арышева, К. Е. Чалышева

*(научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент Михайлова С. Н.,
Российский государственный университет правосудия, г. Томск)*

Аннотация: В данной работе рассмотрены некоторые проблемы, касающиеся уголовно-правового предупреждения нарушения интересов кредиторов на примере норм, предусматривающих ответственность в области несостоятельности (банкротства). Особое внимание обращено на положение потерпевшего, интересы которого страдают в результате того, что должник признается банкротом.

Ключевые слова: предупреждение, банкрот, должник, кредитор, задолженность.

Банкротство – признанная судом несостоятельность должников (физических или юридических лиц) в удовлетворении требований кредиторов по взятым на себя обязательствам или невозможность уплатить обязательные платежи. Это такое финансовое состояние физического или юридического лица, при котором должник не может исполнить требования кредиторов в полном объеме.

Возможность быть признанным банкротом предусматривается Гражданским кодексом Российской Федерации (далее – ГК РФ) (ст. 25, 65) [1], Федеральным законом от 26.10.2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» (далее – ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)») [3] и представляет собой предусмотренную законом процедуру, состоящую из определенных этапов, в результате которых лицо признается банкротом и предпринимается попытка погасить задолженность перед кредиторами и фондами. Существует очередность удовлетворения требований кредиторов, в соответствии с которой и должен производиться расчет. Та сумма, которую должник не может выплатить кредиторам (в связи с нехваткой денежных средств), по сути, списывается и интересы данных лиц остаются незащищенными.

Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ) также содержит несколько статей, предусматривающих составы преступлений, касающихся процедуры банкротства, а именно: ст. 195 «Неправомерные действия при банкротстве», ст. 196 «Преднамеренное банкротство», [ст. 197 «Фиктивное банкротство»](#). [2]

С момента, когда законодатель предусмотрел возможность должника

списать его долги посредством «банкротных» процедур, появилось и злоупотребление таким правом, а в последствии такие деяния были признаны уголовно наказуемыми.

В самом общем смысле введя указанные составы в УК РФ законодатель предупреждает лиц, которые хотят осуществить процедуру банкротства с нарушением закона, о возможной уголовной ответственности и призывает лиц соблюдать действующее законодательство Российской Федерации с учетом требования п. 3 ст. 1 ГК РФ.

Разграничение составов преступлений, предусмотренных ст.195-197 УК РФ, проводится, исходя из целей преступника.

В случае неправомерных действий при банкротстве конкурсная масса должника уменьшается для того, чтобы сокрыть ее от взыскания, при этом сохраняется возможность использовать имущества для себя. Виновный не преследует цели довести организацию до банкротства, он лишь хочет путем сокрытия имущества, его отчуждения уклониться от исполнения имущественных обязательств. [5]

При фиктивном банкротстве у предпринимателя есть средства для того, чтобы рассчитаться с кредиторами, но, тем не менее, он объявляет о банкротстве для того, чтобы якобы «законно» уклониться от исполнения обязательства с помощью получения отсрочки или рассрочки платежей, подлежащих выплате кредиторам, а также для того, чтобы освободиться от уплаты долгов. [7]

В случае с преднамеренным банкротством средств для расчета с кредиторами нет ввиду того, что предприниматель сделал все, чтобы привести компанию в упадок и заявить о несостоятельности (банкротстве). С этой целью он избавлялся от имущества без сохранения возможности использовать его в своих целях. [6]

В УК РФ содержится также ст. 177, которая предусматривает ответственность за злостное уклонение от погашения кредиторской задолженности. Ответственность по данной статье может наступить для лица, когда еще невозможно применить ст.195-197 УК РФ, так как должник не был объявлен банкротом, но все же уклоняется от выплаты кредиторам причитающихся денежных средств, в результате чего интересы кредиторов также остаются незащищенными, их фонды уменьшаются. [2]

Таким образом, уголовно-правовое предупреждение нарушения интересов кредиторов необходимо, несмотря на то, что существуют специальные нормы права, регулирующие процедуру объявления лица банкротом.

Отсутствие разъяснений Пленума Верховного Суда Российской Федерации затрудняет применение указанных уголовно-правовых норм, поэтому вопросы уголовной ответственности за нарушения в сфере действия законодательства о банкротстве могли бы быть разрешены в соответствующем постановлении высшей судебной инстанции.

Помимо уголовно-правового предупреждения представляется

необходимым предусмотреть в ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» правила о защите прав кредиторов. В частности, считаем необходимым предусмотреть такие нормы о порядке удовлетворения требований кредиторов разных очередей, которые бы позволяли погасить их хотя бы в части (пропорционально). Для этого необходимо сделать расчет с долгами в процентах, например, требования кредиторов первой очереди удовлетворить не 100% размере, а в меньшем объеме (тогда возможность получить должное (хотя бы в части) у кредиторов последующих очередей возрастет).

Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-Ф (ред. от 07.02.2017) // СЗ РФ , 05.12.1994, N 32, ст. 3301
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 07.03.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.03.2017) // СЗ РФ , 17.06.1996, N 25, ст. 2954
3. Федеральный закон от 26.10.2002 N 127-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О несостоятельности (банкротстве)" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017) // СЗ РФ, 28.10.2002, N 43, ст. 4190
4. Комментарии к ст. ст.,177,195-197 УК РФ
5. <Закон. Журнал для прокуроров и следователей> (<http://law.vl.ru/>) 25.03.2017 г.
6. <Преднамеренное банкротство-адвокат по уголовным делам о банкротстве> (<http://prestuplenia.net/articles/bankruptcy.html>) 01.04.2017 г.
7. <К вопросу о соотношении составов преступлений, предусмотренных ст.ст. 195-197 УК РФ> (<http://www.procuror.spb.ru/k1507.html>) 03.04.2017 г.

CRIMINAL LEGAL PREVENTION OF VIOLATIONS OF THE INTERESTS OF CREDITORS ON THE EXAMPLE OF THE RULES PROVIDING FOR LIABILITY IN THE FIELD OF INSOLVENCY

A.O Arysheva, K.E Chalysheva

Annotation: Some problems related to the criminal legal prevention of violations of the interests of creditors on the example of the rules providing for liability in the field of insolvency are considered in this work. Special attention is paid to a victim's situation, whose interests suffer as a result of the debtor is declared bankrupt.

Keywords: prevention, bankrupt, debtor, creditor, debt.

**РЕФОРМА ПОЛНОМОЧИЙ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2016 ГОДА: ВОПРОСЫ
ИСПОЛНИМОСТИ РЕШЕНИЙ ЕВРОПЕЙСКОГО СУДА ПО ПРАВАМ
ЧЕЛОВЕКА В РОССИИ**

***Володеева Анастасия Николаевна, научный руководитель:
ст.преподаватель Рудт Юлия Аркадьевна***

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (961)226-70-90

Володеева А.Н., email nastya.volodeeva97@gmail.com

*Адрес для корреспонденции: Рудт Юлия Аркадьевна, Новосибирский
государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск,
ул.Геодезическая, 10, каб. 131*

Аннотация: Главный вопрос исследования – анализ компетенции Конституционного Суда Российской Федерации по вопросу исполнимости решений Страсбургского суда в России. В работе автор на примере постановления по делу «Анчугов и Гладков против России» представляет аргументы за и против нового полномочия Конституционного Суда России. В заключении автор приходит к выводу, что стоит разграничивать отношение юристов к новой компетенции Конституционного Суда и к конкретным судебным решениям в рамках данного полномочия.

Ключевые слова: конституционный суд, права человека, исполнимость, судебные решения, международное право

Вопрос об исполнении решений наднациональных органов правосудия актуален не только для отечественной юриспруденции [1, 2]. Коллизиям в толковании конвенционных положений посвящается в этой связи отдельное внимание [3].

Впервые Конституционный Суд разрешил не исполнять решения Европейского Суда по правам человека 19 апреля 2016 года в связи с запросом Министерства юстиции России о возможности исполнения решения Европейского Суда по делу «Анчугов и Гладков против России» [4]. Тогда Конституционный Суд постановил, признать исполнение в соответствии с Конституцией Российской Федерации в части мер общего характера, предполагающих внесение изменений в законодательство Российской Федерации в части предоставления всем осужденным избирательных прав невозможным, так как часть 3 статьи 32 Конституции Российской Федерации предполагает императивный запрет.

В этой связи необходимо отметить, что доктринальная дискуссия о компетенции Конституционного Суда проверять решения ЕСПЧ рассматривается на примере первого принятого постановления по делу

Анчугова и Гладкова. Второе решение по делу «ЮКОС против России» [5] в предмет исследования здесь не входит, так как принципиально рассмотреть проблему в целом, а не в конкретном контексте дела. В данном случае дела Анчугова-Гладкова используется как иллюстрация.

Считается правильной позиция России, как и некоторых других государств-членов Совета Европы, о том, что если принятое постановление ЕСПЧ вступает в противоречие с Конституцией, то указанную коллизию до исполнения решений Европейского Суда по правам человека должен разрешить Конституционный Суд. В этой связи 14 декабря 2015 года был принят Федеральный конституционный закон № 7-ФКЗ, который предоставляет Конституционному Суду право признавать невозможным исполнение в Российской Федерации решений международных судов, если они нарушают принцип верховенства Основного Закона.

Примером одной из многих позиций по данному вопросу является пояснение судьи Конституционного суда Российской Федерации Сергея Маврина о том, что международное право по-прежнему обладает приоритетом над национальными законами. «Но Конституция не относится к ординарным законам: это особый правовой акт, находящийся на вершине нашей правовой системы», отмечал он.

Мнение, не поддерживающее новые полномочия КС высказал, И.Г. Шаблинский, он представляет в Конституционном Суде позицию Президентского совета по правам человека, что сейчас все-таки найдена возможность для исполнения решений европейского суда, какими строгими не казались бы формулировки Конституционного суда. Поэтому заблуждаются те, кто считает, что Конституционный Суд РФ рекомендовал не исполнять положения Конвенции или решения самого Европейского Суда. Конституционный Суд указал на однозначность формулировки статьи 32 Конституции, что граждане имеют право участвовать в управлении делами государства. При этом видится возможным исполнение решений ЕСПЧ – по крайней, в определенной части. Постановление Конституционного Суда наоборот открывает возможность для исполнения отчасти решения Страсбургского суда. В частности, речь идет о том, что законодатель сможет принимать акты, позволяющие части осужденных сохранить избирательные права. Например, лицам, осужденным к отбыванию наказания, где режим достаточно свободен и позволяет следить за предвыборной борьбой. При этом лишение избирательных прав лиц, совершивших тяжкие преступления – это вполне правовой путь.

Подводя итоги, следует отметить, что плюсы новой роли национального правопорядка заключаются в том, что Конституционный Суд может более подробно и с учетом особенностей национальной правовой системы указать на перспективу дальнейшего изменения законодательства, что не в силах сделать ЕСПЧ, который не вправе формулировать меры общего порядка, этим занимается само Государство при взаимодействии с Комитетом Министров Совета Европы.

Минусы новой компетенции это, прежде всего отрицание обязательности международных договоров, так как они согласно ст. 15 ч. 4 Конституции РФ являются частью ее правовой системы, также к отрицательной части стоит отнести возможность политической мотивации отказа в исполнении конкретного решения.

Подводя итоги, стоит сделать вывод о том, что скорее надо положительно оценивать новое полномочие Конституционного Суда, еще и потому, что национальная конституционная доктрина сама не решила вопрос, что важнее – международный договор или конституция. Таким образом, существует необходимость в некоем фильтре влияния международного права на национальное, что демонстрирует и опыт других правовых и демократических стран, например, Германия, где Конституционный Суд придерживается похожей позиции.

Библиографический список

1. Hawkins D., Jacoby W. Partial Compliance: A Comparison of the European and Inter-American American Courts for Human Rights //Journal of International Law and International Relations. – 2010. – Т. 6. – №. 1. – P. 35-85.

2. Lapitskaya J. ECHR, Russia, and Chechnya: Two is Not Company and Three is Definitely a Crowd // NYUJ Int'l L. & Pol. – 2010. – Т. 43. – P. 479.

3. Либанова С.Э. Пути преодоления коллизий толкования конвенционных положений / Юридическая техника. – 2017. – №11. – С. 2.

4. Дело «Анчугов и Гладков (Anchugov and Gladkov) против Российской Федерации»: Постановление Европейского Суда по правам человека от 4 июля 2013 г. // Бюллетень Европейского Суда по правам человека. Российское издание. – 2014. – №2.

5. Дело «ОАО «Нефтяная компания «ЮКОС» против Российской Федерации»: Постановление Европейского Суда по правам человека от 31 июля 2014 г. // Бюллетень Европейского Суда по правам человека. Российское издание. – 2014. – №11.

**RUSSIAN CONSTITUTIONAL COURT'S REFORM 2016:
EUROPEAN HUMAN RIGHTS COURTS JUDGEMENTS ENFORCEMENT
IN RUSSIA**

Volodееva Anastasia Nikolaevna, Rudt Yuliya Arkadievna

Affiliation: Novosibirsk State Technical University
20, Prospekt K. Marksa, Novosibirsk, 630073, Russia

Annotation: The main issue of the article is the analysis of the competence of the Constitutional Court of the Russian Federation on the issue of the enforcement of the judgments of the Strasbourg Court in Russia. In the paper the author presents arguments pro and contra of the new competence of the Constitutional Court of Russia on the example of the judgment in case “Anchugov and Gladkov v. Russia”. In conclusion the author comes to the point that it is necessary to differentiate the attitude of lawyers to the new competence of the Constitutional Court and to the concrete judicial decisions under this authority.

Keywords: constitutional court, human rights, enforcement, judgments, international law

СТАНОВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В РФ

Научный руководитель: Грухин Юрий Александрович

Студент: Юнусова Рагина Вачитовна

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

Грухин Ю.А., e-mail gruxin@corp.nstu.ru

Юнусова Р.В., e-mail 12345uynysova@gmail.ru

Адрес для корреспонденции: Грухин Юрий Александрович,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

Аннотация

В статье говорится о проблемах становления гражданского общества в России. Отмечается, что условиями его формирования является необходимость совершенствование его институтов. Подчеркивается, что для успеха развития гражданского общества необходима наличие многочисленного среднего класса.

Ключевые слова: конституция, гражданское общество, правовое государство, общественный договор.

Понятие "гражданское общество" упоминается еще у Аристотеля, который, отождествлял гражданское общество с государством. Позднее этот термин в своих трудах упоминали Руссо, Гоббс, Локк и другие. Однако только Гегель кратко, но сущностно охарактеризовал этот институт: "В гражданском обществе каждый для себя - цель, все остальные для него ничто. Однако без соотношения с другими он не может достигнуть своих целей во всем их объеме" [1]. В последствии Маркс развил это понятие следующим образом: "Возьмите определенную ступень развития производства, обмена и потребления, и вы получите определенный общественный строй, определенную организацию семьи, сословий или классов - словом, определенное гражданское общество. Возьмите определенное гражданское общество, и вы получите определенный политический строй, который является лишь официальным выражением гражданского общества" [2].

В условиях стремительных изменений и экономических преобразований, происходящих в социальном пространстве России, проблема становления и развития гражданского общества является одной из наиболее актуальных в системе общественных наук. Интерес к этому предмету исследования обусловлен тем, что именно с развитием института гражданского общества связаны надежды на упрочение демократических основ нашей жизнедеятельности, установление принципиально новых отношений между обществом и государством.

Наличие развитого гражданского общества является отличительной чертой правового государства, неотъемлемой частью государства демократического. Общественными объединениями, составляющими основу гражданского общества, представлены в настоящее время интересы практически всех категорий населения. В условиях такого социально-политического многообразия особое значение приобретает проблема становления и развития этих институтов. Формирование гражданского общества в России ввиду исторических и социальных причин длительный и сложный процесс, находящийся в начале пути и встречающий большое количество препятствий.

Серьёзные проблемы современного российского социума, возникающие на путях становления гражданского общества, подчёркивают практически все учёные.

1) Это разделение российского социума и населения по различным линиям: бедные и богатые; центр и регионы; столица и провинция; элиты и народ; чиновники и все остальные.

2) Отсутствие таких объединяющих ценностей, как: доверие, солидарность, согласие по базовым основаниям общества, уважение к жизни, личности и достоинству человека.

3) Практическая бессубъектность российского социума, когда под субъектом общества понимается социальная единица, способная постоянно принимать и реализовывать значимые в масштабах общества.

4) Малочисленность формирующегося среднего класса.

В разрозненном обществе государство претерпевает опасные трансформации, становясь корпоративистским, оно преследует собственные цели и интересы, отличные от целей и интересов общества.

При создании Российской Конституции раздел о гражданском обществе не был выделен, хотя современные модели конституций в мире не ограничиваются регулированием устройства государства и свобод граждан. О гражданском обществе говорится в Конституциях Испании, Португалии, Греции, Бразилии, Мексики. Есть он и в Конституциях некоторых субъектов Российской Федерации и в Конституции США (ст. 3). Тем не менее, в законодательстве РФ есть обязанности социального государства по отношению к обществу (ст. 7): гарантии невмешательства государства в законную частную и ассоциативную жизнь общества (ст. 8, 22, 30 и др.). Если понимать Конституцию как общественный договор, то в ее содержании нельзя обойти молчанием взаимоотношения государства и общества. Конституция РФ в целом является актом распределения власти между обществом и государством. Общие интересы обеспечивает государство, гражданское общество занято частными интересами, регулируемые гражданским правом. Они тесно связаны друг с другом: государство создает условия свободы людей, роста их инициатив, а гражданское общество контролирует государство. Права человека и гражданина являются ориентирами в этом саморегулировании.

Под влиянием официальной пропаганды многие общественные

организации в России настоящее время дискредитированы в глазах россиян. Они воспринимаются либо как скрытые коммерческие организации, либо как проводники «западного» влияния. Ситуация усугубляется последовательными действиями власти по пресечению взаимодействия протестных внесистемных неправительственных организаций и населения.

Не смотря на скептицизм некоторых ученых и политиков, утверждающих, что гражданского общества в России нет и быть не может, имеются определенные перспективы и положительная динамика его формирования. Становление гражданского общества – сложный социальный процесс, в котором одновременно цивилизуются и гражданин, и гражданские отношения между членами общества, и само общество, и государство, и отношения между ними, индивидом и обществом. Условием такого развития является равновесие всех составляющих гражданское общество – человека, общества, бизнеса и государства.

Библиографический список:

- 1) Гегель. Философия права. М., 1990. С. 230.
- 2) Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Т. 13. С. 135.

"CIVIL SOCIETY IN RUSSIA"

Scientific adviser: Grukhin Yuri Alexandrovich

Student: Yunusova Ragina Vachitovna

Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Ave., 20, tel. (960) 798-55-34

Grukhin Yu.A., e-mail gruxin@corp.nstu.ru

Yunusova R.V., e-mail 12345uynysova@gmail.ru

Address for correspondence: Grukhin Yuri Alexandrovich, Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx ave., 20, tel. (960) 798-55-34

The article talks about the problems of the formation of civil society in Russia. It is noted that the conditions for its formation is the need to improve its institutions. It is stressed that the existence of a large middle class is necessary for the success of the development of civil society.

Keywords: constitution, civil society, rule of law, social contract.

ЗАЩИТА ПРАВА НА СЕМЕЙНУЮ ЖИЗНЬ ПОЖИЗНЕННО ЗАКЛЮЧЕННЫХ В РОССИИ

*Гусейнли Расим Камал Оглы, научный руководитель: ст.преподаватель
Рудт Юлия Аркадьевна*

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (961)226-70-90

Гусейнли Р.К., email rasim1997@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Рудт Юлия Аркадьевна, Новосибирский
государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск,
ул.Геодезическая, 10, каб. 131

Аннотация: В данной статье рассматриваются проблемы защиты прав осуждённых на длительные свидания на примере рассмотренных Европейским Судом по правам человека и Конституционным Судом Российской Федерации жалоб. Автор приходит к выводу, что решения данных судебных органов могут восприниматься в обществе неоднозначно, что должно стимулировать парламентариев внимательно и осторожно реформировать уголовно-исполнительное законодательство.

Ключевые слова: пожизненное лишение свободы, права человека, конституционное правосудие, Европейский Суд.

Из возможных видов обращений (заявления, предложения, ходатайства, жалобы) именно жалобам осуждённых принадлежит главенствующая роль. Как отмечается в доктрине отечественного и зарубежного права, жалоба является наиболее эффективным способом защиты и восстановления нарушенных прав и законных интересов осуждённых [2]. Применительно к осужденным профессор А.В. Мусалёва определяет жалобу как предусмотренное уголовно-исполнительным законодательством письменное или устное обращение к органу государственной власти, общественной организации или должностному лицу, уполномоченным на его приём, рассмотрение и разрешение, по поводу предполагаемого или действительного нарушения его субъективных прав и законных интересов либо ущемления свобод администрацией исправительного учреждения с требованием о его устранении [5, С.14]. Считаем, что в данном определении упущено право на обращение с жалобой в межгосударственные органы по защите прав человека.

Немаловажное значение здесь имеет обращение заключенных в Европейский Суд по правам человека и Конституционный Суд Российской Федерации. Одними из наиболее обсуждаемых в современном юридическом дискурсе делами в этой сфере являются дело «Хорошенко против Российской Федерации» (2015 года, рассмотренное ЕСПЧ) [9] и «дело Королёва» (2016 года, рассмотренное Конституционным Судом РФ) [7]. Коротко остановимся на содержании принятых судебных решений по данным делам.

В первом деле заявитель жаловался на то, что в течение первых десяти лет отбывания наказания в исправительной колонии особого режима возможность свиданий с женой и другими членами семьи была существенно ограничена, что нарушило его право на семейную жизнь по статье 8 Европейской Конвенции [4]. Европейский Суд подчеркнул, что государство имеет право контролировать внешние связи заключенных, включая семейные связи. «Такие меры могут включать в себя ограничения числа семейных свиданий, надзор во время указанных свиданий, если это обосновано характером преступления и особыми характеристиками личности заключенного, введение особого режима в отношении заключенного или особых условий проведения свиданий» (п. 123 постановления). Вместе с тем, стоит проводить различие между особым режимом содержания заключенного и особым режимом реализации его права на семейную жизнь. При этом длительность ограничения права на семейную жизнь здесь играет ключевую роль при принятии судом итогового постановления.

Важно, что в решении Суда признается свобода усмотрения государств в регулировании свиданий с родными для заключенных. Однако данная свобода усмотрения ограничена обязательством государства предупреждать разрыв семейных связей и защищать хороший уровень контакта заключенных с семьями. В результате сравнительного анализа практики других государств-членов Совета Европы Европейский Суд пришел к выводу, что «минимальная периодичность свиданий в исправительном учреждении лиц, приговоренных к пожизненному лишению свободы ... составляет не менее одного посещения каждые два месяца ... большинство государств-участников не проводит различия в этой области между лицами, приговоренными к пожизненному лишению свободы, и другими видами заключенных, и что в таких странах общепринятый минимум периодичности свиданий составляет не менее одного раза в месяц ... Россия, по-видимому, является единственной юрисдикцией в рамках Совета Европы, которая регламентирует свидания всех приговоренных к пожизненному лишению свободы лиц как группы путем сочетания крайне низкой периодичности свиданий в исправительном учреждении и длительности действия такого ограничения» (п. 135 постановления). Таким образом, принцип пропорциональности ограничений права на семейную жизнь в данном деле, по мнению Суда, не был соблюден.

Вслед за решением ЕСПЧ, Конституционный Суд РФ в 2016 году рассмотрел дело по жалобе жены пожизненно осужденного Николая Королёва, которая по аналогии с делом Хорошенко жаловалась на нарушение права на семейную жизнь в связи с отсутствием в России права пожизненно заключенных на длительные свидания. В ноябре 2016 года Конституционный Суд признал за осужденными, отбывающими наказание в исправительных колониях особого режима в строгих условиях, право на длительные свидания (три дня в изолированном помещении без надзора) один раз в год. Своим постановлением Конституционный Суд России предписал законодателю соблюдать данную минимальную гарантию для свиданий заключенных и их

родственников. Теперь заявительница В.Королёва может реализовать и желание зачатия ребенка в указанные три дня. Ранее действовавшее с 90-х годов правило Уголовно-исполнительного кодекса запрещало длительные свидания в течение минимум первых 10 лет заключения. Кроме Вероники заявителями по делу выступали Олеся и Снежана Мацынины (мама и 5-летняя дочка заключенного). Интересно, что вслед за решением по делу Хорошенко против России, судьи Конституционного Суда пересмотрели свою позицию, выраженную в определении 2005 года по делу Хорошенко и супругов Захаркиных, однако не признали факт пересмотра данных позиций напрямую. Тем не менее, Постановление Конституционного Суда по делу Королёва показывает, что Суд решил последовать толкованию конвенционного права на семейную жизнь, выраженному в постановлении ЕСПЧ по делу Хорошенко против России.

Несмотря на такое поступательное исправление Конституционным Судом России своей позиции по отношению к праву заключенных на длительные свидания вслед за Европейским Судом по правам человека, нельзя сказать, что общество однозначно воспринимает такие решения, как положительные. К примеру, в передаче «Человек и закон», вышедшей в 2016 году по итогам принятого постановления Конституционного Суда по делу Королёва, корреспондент неприкрыто критиковал данное решение Суда, считая его несоответствующим природе пожизненного заключения [2].

Наверное, чтобы избежать такой неоднозначной реакции, законодатель должен постараться максимально аккуратно корректировать положения Уголовно-исполнительного кодекса РФ в части предоставления права на длительные свидания пожизненно заключенным. Необходимость учета личности заключенного и его поведения в местах лишения свободы, на наш взгляд, могут стать одним из критериев дополнительного «фильтра» при предоставлении длительных свиданий.

В завершении хотелось бы отметить, что исследования по проблемам защиты прав заключенных в Конституционном и Европейском судах, являются одними из перспективных. Вышеуказанные два дела ярко иллюстрируют данный вывод.

Библиографический список

1. Hattery A., Smith E. Rights of Prisoners //Leading Rogue State: The US and Human Rights. – 2015. – С. 173.
2. Выпуск «Человек и закон». - URL: <http://sutyajnik.ru/> (дата обращения. 27.03.2017).
3. Дополнительная информация по делу Королева. - URL: <http://sutyajnik.ru/> (дата обращения. 27.03.2017).
4. Конвенция о защите прав человека и основных свобод (Рим, 4 ноября 1950 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – №2. – Ст. 163.
5. Мусалёва А.Е. Предложения, заявления, ходатайства и жалобы

осуждённых к лишению свободы в механизме реализации их прав и законных интересов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2009. – 24 с.

6. О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации: Федеральный закон от 2 мая 2006 г. №59-ФЗ // Российская газета. – 2006. – 05 мая.

7. По делу о проверке конституционности пункта «б» части третьей статьи 125 и части третьей статьи 127 Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Вологодского областного суда и жалобой граждан Н.В. Королёва и В.В. Королёвой: Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 15 ноября 2016 г. №24-П // Российская газета. – 2016. – 24 ноября.

8. Романовская О.В. Право на уважение семейной жизни граждан, находящихся в местах лишения свободы (практика Европейского Суда по правам человека) // Семейное и жилищное право. – 2015. - №5. – С.19 – 22.

9. *Хорошенко против России*: Постановление Европейского Суда по правам человека по жалобе № 41418/04 от 30 июня 2015 // Бюллетень Европейского Суда по правам человека. Российское издание. – 2015. – №9(159).

PROTECTION OF RIGHT TO FAMILY OF LIFE-TERM PRISONERS IN RUSSIA

Gusejnli Rasim Kamal Ogly, Rudt Yuliya Arkadievna

Affiliation: Novosibirsk State Technical University
20, Prospekt K. Marksa, Novosibirsk, 630073, Russia

Abstract: This article examines the problems of protecting the rights of convicts for long visits by the example of complaints examined by the European Court of Human Rights and the Constitutional Court of the Russian Federation. The author comes to the conclusion that the decisions of these judicial bodies can be perceived in the society ambiguously, which should encourage parliamentarians to take carefully and cautiously reform of the criminal enforcement legislation.

Keywords: Life imprisonment, human rights, constitutional justice, the European Court of Human Rights.

ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ЛИНГВИСТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ХУЛИГАНСТВА НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

*Дроздова Елена Константиновна, студентка; Коровин Николай
Кондратьевич*

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)791-17-36

Дроздова Е. К., e-mail helena.drozdova5@mail.ru

Коровин Н. К., e-mail knk3746@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Дроздова Елена Константиновна,
Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (905)986-90-90

Аннотация

В статье рассматривается актуальность и виды речеведческих экспертиз. Указаны объекты лингвистической экспертизы. Определены стадии производства следственного действия. Рассмотрены признаки и методы лингвистического исследования. Приведены тактические приемы при назначении и производстве лингвистической экспертизы. Рекомендовано при расследовании хулиганства назначать и проводить комплексные и комиссионные экспертизы.

Ключевые слова

Устная речь, лексема, лингвистика, морфология, видеозапись, аудиозапись.

Проведение лингвистической экспертизы на воздушном судне проводится довольно редко, тем не менее, поскольку количество преступлений, угрожающих безопасности полета, вызывающих большой общественный резонанс и отрицательное влияние на отношение граждан к авиации, совершенных на воздушных судах возрастает, возникает необходимость в проведении данного вида экспертизы.

Наиболее распространенными преступлениями, совершаемыми на борту воздушного судна являются: хулиганство (ст. 213 УК РФ), незаконная перевозка огнестрельного оружия, его основных частей, боеприпасов к нему (ст. 222 УК РФ), перевозка взрывчатых веществ или взрывных устройств (ст. 222.1 УК РФ), перевозка наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, растений, содержащих наркотические средства или психотропные вещества, либо их частей, содержащих наркотические средства или психотропные вещества (ст. 228 УК РФ), нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ) [1].

Рассмотрим особенности производства лингвистической экспертизы при расследовании конкретного преступления - хулиганства (ст. 213 УК РФ), на борту воздушного суда.

Рассмотрим ситуацию, при которой на борту воздушного судна, находящегося в полёте, пассажир П. начал дебоширить, нецензурно выражаясь, тем самым грубо нарушая общественный порядок, выражая явное неуважение к обществу.

В этом случае командир воздушного судна, как орган дознания, вправе вынести постановление о возбуждении уголовного дела и провести ряд неотложных следственных действий и иных мер по раскрытию и расследованию преступления.

В данном случае, он должен решить вопросы:

1. Кто совершил хулиганские действия?
2. Какова была обстановка, при которой они совершались?
3. Какие конкретно действия совершены виновным, имеются ли в них признаки хулиганства?
4. Имеются ли потерпевшие, кто они, не спровоцировали ли они сами хулиганские действия со стороны виновного и причинен ли вред их здоровью?
5. Какие обстоятельства способствовали совершению хулиганства?

По характеру использования специальных знаний судебные экспертизы подразделяются на 13 классов. В классе криминалистических экспертиз Е.Р. Россинская выделяет род судебных речеведческих экспертиз, основанных на сфере знаний о процессе речеобразования, восприятии и активной интерпретации устных и письменных текстов с учетом разнообразных лингвистических источников информации: речевой ситуации, контекста, невербальных средств и т.д. [2, гл. 23].

Лингвистические экспертизы назначаются для решения вопросов: является ли данная фраза оскорблением или имеются ли в ней призывы к свержению конституционного строя, возбуждению национальной, расовой или религиозной вражды. Установление личности по признакам голоса и речи, записанной на носителе информации, в виде аудиозаписи или видеозаписи проводится фоноскопическая или видеофоноскопическая экспертиза. Одним из наиболее частым вопросом при этом является наличие или отсутствие признаком монтажа или стирания записи.

По мнению Бринева К.И., объектом лингвистической экспертизы являются продукты речевой деятельности: высказывания, тексты, лексемы, словесные обозначения товарных знаков и т.п. [3].

Галяшина Е.И. считает, что объектами лингвистических экспертиз являются речевые произведения в форме письменного текста (от отдельного языкового знака до текста любого объема) или устной речи (зафиксированной на каком-либо материальном носителе) [4].

Овчинникова Л.С., в свою очередь, подчеркивает, что объект лингвистической экспертизы – это единицы языка и речи, текста, представленные на любом материальном носителе, речевые проявления в

форме письменного текста или устного высказывания[5, 471].

Анализируя вышеуказанные мнения, можно сказать, что объектами судебной лингвистической экспертизы могут быть как устные, так и письменные тексты. Письменные тексты - публикации в периодической печати, печатная или рукописная продукция массового распространения агитационного или информационного содержания, книги или брошюры научно-популярного или общественно-политического содержания, надписи и другие тексты, зафиксированные на бумажных, фото- или видеоносителях [6, 243]. Устные тексты - выступления на митингах, собраниях, интервью, переговоры, сообщения и другие тексты, зафиксированные на аудионосителях.

Устные или письменные тексты могут быть исследованы в различных аспектах, и в зависимости от поставленной перед экспертом конкретной задачи определяется предмет исследования. Если текст исследуется как носитель информации о событиях и ситуациях, то предметом анализа является денотативный компонент текста; если выявляются оценочные характеристики лица или группы лиц либо свойств и действий лица или группы лиц, то предметом анализа является оценочный компонент текста; если проводится анализ речевого акта, то предметом исследования является иллокутивный компонент текста; если проводится анализ текста как речевого события, имеющего место при тех или иных обстоятельствах, то предметом анализа является экстралингвистический компонент текста.

При наличии видеозаписи преступных проявлений, наряду с различными криминалистическими экспертизами, исследуются различные лингвистические признаки, включающие текстовые, синтаксические, лексические, морфологические, морфемные, экстралингвистические и др.

Выявление и оценка имеющихся в тексте лингвистических признаков, характеризующих различные компоненты текста, а также диагностика признаков, характеризующих коммуникативную ситуацию создания и воспроизведения текста, проводится при помощи различных методов аудитивного, компонентного, концептуального, синтаксического, семантического, стилистического, грамматического анализа и др.

Назначение экспертиз происходит в виде вынесения постановления о производстве экспертизы, состоящее из 3 частей: вводной, описательной и заключительной. При назначении экспертизы используются следующие тактические приемы: принятие решения, определение вида экспертизы, постановка вопросов, указание номера и обстоятельств дела, указание даты и места вынесения, должности, звания, фамилии, имени, отчества следователя, выбор эксперта и экспертного центра, подготовка объектов и образцов для исследования, их надлежащая упаковка, ознакомление с постановлением, поручение начальнику центра о разъяснении прав и обязанностей эксперту, взаимодействие с экспертом [7, с. 8].

Производство экспертиз оформляется в виде заключения эксперта, состоящее из 3 частей: вводной, исследовательской и заключительной части. В заключительной части указываются выводы эксперта в строгом соответствии

поставленным вопросам, при наличии особого мнения эксперта ставится вопрос в редакции эксперта и на него дается ответ.

Таким образом, возникновение новых способов совершения преступлений и обнаружение их следов, создает необходимость в использовании специальных знаний, с расширением вопросов, решаемых экспертным исследованием, подбор соответствующих сравнительных свободных, условно-свободных и экспериментальных образцов, порядок их упаковки для обеспечения эффективности решения судебно - экспертных задач используемых в уголовном судопроизводстве. Предлагается назначать комплексные судебные криминалистические экспертизы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Уголовный кодекс Российской Федерации. – Новосибирск: Норматика, 2016. – 203 с.
2. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе / Е.Р. Россинская. – М: Норма, 2014. – 256 с.
3. Бринев К.И. Лингвистическая экспертиза: типы экспертных задач и методические презумпции // Юрислингвистика № 9, С. 232-249.
4. Галяшина Е.И. Методологические основы судебного речеведения. - М., 2003.
5. Овчинникова Л.С. Судебная лингвистическая экспертиза переводных текстов // Актуальные проблемы Российского права. 2010. №2, С. 471.
6. Дильдин Ю.М. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. М. Интеркрим-пресс, 2010. С 243.
7. Коровин Н.К. Криминалистическая экспертиза на этапе предварительного следствия: учеб. пособие. – Новосибирск: НГТУ, 2011. – 84 с.

FEATURES OF THE PRODUCTION OF LINGUISTIC EXPERTISE IN THE INVESTIGATION OF BULLYING ON THE AIRCRAFT

Affiliation

Drozdova E. K., student, e-mail helena.drozdova5@mail.ru
Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Avenue, 20
Korovin, Nikolay Kondratevich, senior lecturer, e-mail knk3746@mail.ru
Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Avenue, 20

Abstract

The article describes the relevance and types of received cash examinations. Lists the objects of linguistic expertise. Defined stage of production investigations. Examines the characteristics and methods of linguistic research. Given tactics in the appointment and conduct of linguistic expertise. Recommended in the investigation of bullying to appoint and conduct a comprehensive and a Commission examination.

Keywords: Oral speech, lexical, linguistics, morphology, video, audio.

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ АВТОРСКОГО ПРАВА

Жуков Евгений Александрович, старший преподаватель;

Кононенко Яна Витальевна, студент;

Мохова Алена Евгеньевна, студент

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

Жуков Е. А., e-mail joniz@yandex.ru

Кононенко Я. В., e-mail yana_vitalievna_kononenko@mail.ru

Мохова А. Е., e-mail moxovalena@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Жуков Евгений Александрович,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

В статье анализируется механизм привлечения к уголовной ответственности за нарушение авторского права по ст. 146 УК РФ. Выявлены недостатки правового регулирования и практики привлечения к уголовной ответственности лиц, нарушивших авторские права. Представлен анализ применения оценочных категорий «крупный ущерб» и «крупный размер».

Ключевые слова: авторское право, плагиат, крупный ущерб, крупный размер, уголовная ответственность.

Статья 146 УК РФ «Нарушение авторских и смежных прав» в настоящее время актуальна как никогда, но назвать ее идеальной правовой нормой нельзя. Не будет преувеличением сказать, что органы предварительного следствия и суды пока не готовы к полноценному расследованию преступлений, связанных с нарушением авторских прав. Это связано со слабой теоретической подготовкой, сложностью нормативного материала, неправильной квалификацией со стороны правоприменителя, недостатками конструкции состава преступления со стороны законодателя. Сотрудники оперативных аппаратов ОВД и работники следственных подразделений на недостаточном уровне владеют методиками раскрытия и расследования преступлений, связанных с нарушением авторских и смежных прав. И это притом, что преступления, нарушающие авторские права, посягают на конституционные права и свободы человека.

На основании ст. 44 Конституции РФ закреплен правовой принцип гарантии каждому свободы литературного, художественного, научного, технического и других видов творчества, преподавания. Интеллектуальная собственность охраняется законом.

Как обратная сторона медали стремительного развития интеллектуальной собственности, растет число лиц, присвоивших авторство на

чужие произведения, то есть совершивших плагиат. Следует отметить значительное количество фактов распространения контрафактной продукции с присвоением дохода, полученного незаконным путем в крупном и особо крупном размере. Все это предопределяет актуальность решения проблемы нарушения авторских прав посредством применения уголовно-правового механизма.

Авторство возникает как социальная связь произведения с автором от признания обществом физического лица создателем своего объекта авторского права – произведения. Для того чтобы относиться к охраняемым результатам интеллектуальной деятельности, произведение должно иметь два критерия: создание творческим трудом автора и наличие объективной формы (ст. 1257, 1259 ГК РФ).

Авторство – это юридически обеспеченная возможность иметь статус автора как создателя произведения. Отказ от права авторства ничтожен (недействителен), а субъективное право, связанное с личностью автора, неотчуждаемо и непередаваемо. Согласно ст. 1270 ГК РФ распоряжаться с отчуждением или предоставлением третьим лицам можно только исключительным правом на произведение.

В соответствии с ч. 1 ст. 146 УК РФ уголовно наказуемым является не всякое присвоение авторства (плагиат), а только в случае причинения таким действием крупного ущерба. То есть преступность деяния предполагает квалификацию с материальным составом. Однако подобная диспозиция уголовно-правовой нормы в строгом смысле является некорректной, так как плагиат сам по себе не причиняет имущественный вред (ущерб) автору произведения без одновременного нарушения исключительного права. Что в последнем случае при плагиате происходит далеко не всегда, а без этого невозможно посчитать величину ущерба в денежном выражении.

До решения вопроса о виновности лица в совершении преступления по ст. 146 УК РФ Верховным Судом РФ разъяснена необходимость установления факта нарушения этим лицом конкретных авторских прав с указанием в приговоре, какое право автора или иного правообладателя, охраняемое какой именно нормой закона Российской Федерации, было нарушено в результате совершения преступления [1]. Плагиат может состоять в объявлении себя автором чужого произведения, выпуске чужого произведения (в полном объеме или частично) под своим именем, издании под своим именем произведения, созданного в соавторстве с другими лицами, без указания их имени.

При этом следует отметить, что все указанные примеры, помимо противоправного объявления себя автором, одновременно нарушают не только право авторства, но и иные авторские права – право на обнародование, исключительное право и т.д. Поэтому если наряду с нарушением права авторства непременно затрагиваются (нарушаются), в том числе права имущественного характера, то только тогда в принципе можно говорить о причинении ущерба с квалификацией размера по ч. 1 ст. 146 УК РФ.

Также нельзя согласиться с мнением, что в нынешней редакции ч. 1 ст.

146 УК РФ ущерб может признаваться как крупный только исходя из причинения потерпевшему морального вреда, поскольку право авторства относится к личным неимущественным правам и присвоение авторства может причинить лишь нравственные страдания, которые испытывает потерпевший [2]. В соответствие со ст. 15 ГК РФ понятие «ущерб» по определению не охватывает неимущественный моральный вред, причиняемый лицу правонарушением, а означает только имущественную характеристику реально причиненного, материального вреда в составе общих убытков [3].

Таким образом, плагиат в чистом виде как нарушение личного неимущественного субъективного права, предусмотренного ст. 1265 ГК РФ, практически не является уголовно наказуемым. Присвоение авторства может причинить потерпевшему только моральные страдания, что не позволяет рассматривать ущерб в уголовно-правовом имущественном смысле [4].

Примечание к ст. 146 УК РФ гласит, что крупный размер ущерба признается, если стоимость экземпляров произведений либо стоимость прав на их использование превышают сто тысяч рублей, а в особо крупном размере – один миллион рублей.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 146 УК РФ, является не принадлежащее нарушителю охраняемое авторским правом произведение науки, литературы или искусства, независимо от его достоинств и назначения. Объективная сторона состоит в незаконном использовании объектов авторских прав и присвоении чужого авторства. При этом должны иметь место последствия в виде крупного ущерба и причинной связи между действием и последствием.

Действиями нарушителя могут являться совершаемые без согласия автора или правообладателя воспроизведение (копирование), отчуждение (распространение) оригинала или экземпляров, прокат (временное предоставление), публичный показ или публичное исполнение, обнародование произведения для всеобщего сведения любым способом, доведение до всеобщего сведения в сети Интернет, перевод или иная переработка произведения, а также иные действия, совершенные без заключения договора или иного правонаделения по закону.

При сумме ущерба до ста тысяч рублей нарушитель привлекается к административной ответственности по ч. 1 ст. 7.12 КоАП РФ.

Разграничение уголовной и административной ответственности устанавливается не только по материальному признаку, но и с определением цели извлечения дохода при совершении нарушения. Если умысла на нарушение авторских прав не было, то исключается не только уголовная, но и административная ответственность. Если умысел установлен, то необходимо определять величину размера причиненного ущерба.

Привлечение к уголовной ответственности возможно, если нарушитель авторских прав не получил реального дохода от правонарушения, а только причинил имущественный вред автору или иному правообладателю по совокупной стоимости на сумму крупного или особо крупного ущерба

(размера).

Существует определенная коллизия норм о том, что считать «крупным ущербом» по ч. 1 и как это соотносится с «крупным размером» по ч. 2 ст. 146 УК РФ. Причинение ущерба – величина скорее субъективная, так как ущерб от правонарушения для конкретного лица может значительно зависеть от того, что оно считает для себя ущербом. Причинение имущественного вреда в крупном размере требует учета объективного фактора, определяемого сугубо формально (см. примечание ст. 146 УК РФ).

В доктрине отмечена прямая зависимость в снижении количества дел с привлечением к уголовной ответственности нарушителей по ч. 1 ст. 146 УК РФ в сравнении с более точной ч. 2 указанной статьи УК РФ. С 2008 по 2011 гг. по ч. 1 ст. 146 УК РФ осуждено 12 лиц, тогда как за совершение преступлений, предусмотренных ч. 2 ст. 146 УК РФ, привлечено к ответственности 5069 лиц, по ч. 3 ст. 146 УК РФ – 895 лиц [5].

Крайне желательно закрепить тождество понятий «ущерб» и «размер» в уголовно-правовом смысле в тексте примечания ст. 146 УК РФ.

Правонарушитель, действуя с прямым или косвенным умыслом, должен осознавать общественную опасность нарушения авторских прав, предвидеть возможность или неизбежность причинения в результате нарушения крупного или особо крупного ущерба или относиться к этому безразлично. Основными мотивами преступления выступают корысть (приобретение и продажа контрафактных экземпляров), тщеславие (плагиат). Дела о нарушении авторских прав не подлежат прекращению в случае примирения сторон. Постановление о прекращении уголовного дела само по себе не свидетельствует об отсутствии нарушения лицом авторских прав, поскольку состав гражданско-правового деликта отличается от состава преступления, предусмотренного статьей 146 Уголовного кодекса Российской Федерации. Привлечение нарушителя к уголовной ответственности не препятствует привлечению его в гражданском порядке.

В настоящее время правовое регулирование интеллектуальной собственности нуждается в совершенствовании, так как установленные законом авторские права часто нарушаются и должны быть защищены.

Библиографический список:

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.04.2007 г. № 14 «О практике рассмотрения судами уголовных дел о нарушении авторских, смежных, изобретательских и патентных прав, а также о незаконном использовании товарного знака» // СПС «Консультант плюс».

2. Глухова Г.О. Уголовная ответственность за нарушение авторских и смежных прав: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 7; Алиев В.М., Борисов А.В. О наиболее распространенных ошибках, допускаемых при квалификации преступления, связанного с нарушением авторских и смежных прав // Российский следователь. 2011. N 2. С. 19 - 22.

3. Пункт 13 постановления Пленума ВС РФ от 23.06.2015 г. № 25 «О

применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» // СПС «Консультант плюс».

4. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: Учебник / Под ред. А. И. Рарога. – М.: Проспект, 2012. – С. 365.

5. Пучков Д.В. Проблемы определения крупного ущерба при расследовании преступлений в сфере интеллектуальной собственности на примере ст. ст. 146, 147 УК РФ // Российский юридический журнал. – 2013. – № 2. – С. 130-136.

CRIMINAL-LEGAL LIABILITY FOR INFRINGEMENT OF COPYRIGHT

Zhukov Evgeny, Senior Lecturer

Kononenko Yana, student;

Mokhova Alena, student

Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx avenue, 20, tel. (960) 798-55-34

Zhukov E., e-mail joniz@yandex.ru

Kononenko Y., e-mail yana_vitalievna_kononenko@mail.ru

Mokhova A., e-mail moxovalena@mail.ru

In the article is analyzed the mechanism of criminal liability for violation of copyright under art. 146 of the Criminal Code. The shortcomings of the legal regulation and practice of bringing to the criminal responsibility of persons who violated copyrights are revealed. The analysis of application of the evaluation categories «large-scale damage» and «large-scale dimension» is presented.

Keywords: copyright, plagiarism, large-scale damage, large-scale dimension, criminal responsibility.

ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРИ НЕОБХОДИМОЙ ОБОРОНЕ

Ковязина Алена Игоревна, научный руководитель

Шульгин Сергей Иванович, старший преподаватель

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)005-48-19

Ковязина Алена Игоревна: E-mail:alena-love.96@mail.ru

Шульгин Сергей Иванович: . emailshulgin@corp.nstu.ru

Аннотация: Статья посвящена проблемам трактования нормы при использовании защитных средств при необходимой обороне. Рассматриваются позиции ученых по указанному вопросу. Предложены пути решения.

Ключевые слова: необходимая оборона, средства защиты, исключаяющие преступность деяния.

Данная тематика имеет большое значения для государства общества и личности в целом. В современном мире растет число преступлений и в связи с этим следует быть всегда готовым применить необходимую оборону, которая не превышала бы ее пределы.

Изучение вопросов необходимой обороны стало особенно актуальным в последнее время. Это связано с практическим осуществлением принятых государством мер по усилению борьбы с преступностью, необходимостью охраны прав граждан.

В российском уголовном законодательстве выделяются определенные деяния, которые с внешней стороны представляются противоправными, однако в силу определенных причин не являются общественно опасными и потому не влекут за собой уголовной ответственности. Одним из таких деяний уголовное законодательство России признаёт действие, совершённое в состоянии необходимой обороны.

Под необходимой обороной понимается правомерная защита от общественно опасного посягательства путем причинения вреда посягающему. Статья 45 Конституции РФ провозглашает, что каждый вправе защищать права и свободы всеми способами, не запрещенными законом.

Необходимая оборона регламентирована в ст. 37 УК и состоит из трех частей. В первой части данной статьи определяется понятие необходимой обороны с защитой от общественно опасного посягательства при условии, что это посягательство было сопряжено с насилием либо с непосредственной угрозой насилия, опасного для жизни обороняющегося или другого лица. [1]

Вторая часть регламентирует правомерность защиты от посягательства, не сопряженного с насилием, либо с непосредственной угрозой применения

насилия, опасного для жизни обороняющегося или другого лица, при условии, если при этом не было допущено превышения пределов необходимой обороны. Кроме того, в этой части устанавливается понятие превышения пределов необходимой обороны.

Часть 2.1 ст.37 говорит о границах необходимой обороны, что не является превышением необходимой обороны, если лицо вследствие неожиданности не могло объективно оценить степень и характер опасности нападения.

Третья часть перечисляет субъективные права граждан на необходимую оборону.

Первый вид защиты, характеристика которого излагается в первой части ст. 37 УК РФ, связан с насилием, опасным для жизни обороняющегося или другого лица, либо с непосредственной угрозой применения такого насилия. Здесь отсутствует понятие превышения пределов необходимой обороны, то есть решение о правомерности причинения вреда посягающему определяется только в зависимости от того, было насилие, опасное для жизни обороняющегося или другого лица, либо непосредственная угроза применения такого насилия или нет.

П.17 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 сентября 2012 г. N 19 г. Москва "О применении судами законодательства о необходимой обороне и причинении вреда при задержании лица, совершившего преступление" разъясняет, что правила о необходимой обороне распространяются на случаи применения не запрещенных законом автоматически срабатывающих или автономно действующих средств или приспособлений для защиты охраняемых уголовным законом интересов от общественно опасных посягательств. Если в указанных случаях причиненный посягавшему лицу вред явно не соответствовал характеру и опасности посягательства, содеянное следует оценивать как превышение пределов необходимой обороны. При срабатывании (приведении в действие) таких средств или приспособлений в условиях отсутствия общественно опасного посягательства содеянное подлежит квалификации на общих основаниях". [2]

Данный пункт законодательно разрешает устанавливать приспособления, которые не запрещены законом для охраны своей собственности. Это могут быть всевозможные ловушки, капканы и другие технические средства. Главным критерием является соразмерность, если же она не соблюдена, то действия нужно будет квалифицировать как превышение необходимой обороны. Но и присутствует проблема, что если человек не хотел причинять никакого вреда и просто приблизился к частной территории, или же он был курьером, либо незванным гостем, и срабатывает автономно техническое средство, то такие действия со стороны собственника уже будут квалифицироваться на общих основаниях как умышленное причинение вреда здоровью.

Среди советских ученых господствовала точка зрения о недопустимости использования таких средств защиты, которые способны причинить смерть или

вред здоровью. Сторонники этой позиции ссылались на общественную опасность установки подобных устройств, на явную несоразмерность посягательства и обороны, если устройством причиняется тяжкое телесное повреждение или смерть. Тем не менее допускалась возможность установки устройств при условии, что они поддавались бы регулировке, действуют в момент общественно опасного посягательства и не причиняют большего вреда, чем допустимо при необходимой обороне.

Так, современный исследователь Е. А. Баранова считает, что лица, устраивающие опасные для жизни людей приспособления, на всякий случай, не находятся в состоянии необходимой обороны и не могут превысить ее пределов. Различные механизмы и технические приспособления могут быть применены только при реальном нападении, представляющем угрозу для жизни или здоровья. Такая позиция основана на том, что обороняющееся лицо должно лично убедиться в наличии основания для необходимой обороны – общественно опасного посягательства и необходимости в причинении вреда – характере и опасности посягательства. При отсутствии такой оценки невозможно соблюдение условий правомерности. Е. А. Баранова утверждает такую позицию из принципа гуманизма и предлагает признавать подобные средства защиты обычным преступлением против личности.

В УК РФ отсутствует норма, предусматривающая запрет на установку технических приспособлений. Привлечение за подобные действия к уголовной ответственности возможно только при наличии прямого умысла у лица, установившего устройство, на причинение вреда с целью отомстить посягающему.

По мнению большинства авторов, использование приспособлений должно рассматриваться как умышленное причинение вреда. Они объясняют это тем что, одно из главных требований необходимой обороны - это то, что обороняющийся должен лично оценивать необходимость защиты, характер и опасность посягательства и в соответствии с этим предпринимать собственные действия.

Надо отметить, что в иностранных государствах уже сложилась положительная практика использования технических средств при необходимой обороне. Например, в США наиболее распространены случаи использования настороженного оружия или самострелов на растяжке - оружия, которое производит выстрел автоматически, если вторгающееся лицо откроет дверь или заденет растяжку, установленную в проходе. Применение самострела признается смертельным насилием, вне зависимости от последствий выстрела разрешает установку самострелов для применения смертельного насилия к другому лицу только в целях защиты жилища, но не другого имущества и только если проникновение в жилище фактически таково, что присутствовавшее при этом лицо было бы оправдано за причинение смерти или вреда здоровью посягающему лично.

Из всего вышеуказанного, для устранения данной проблемы законодательно следует либо прямо разрешить технические приспособления

либо запретить их, чтобы не провоцировать граждан на преступление.

Таким образом, можно прийти к выводу, что российскому государству не следовало бы отказывать добросовестным собственникам в праве использования подобных средств защиты. И законодательно утвердить эту норму, но только при условии установления различных уведомлений возможных нарушителей о применении указанных устройств и срабатывать именно в момент посягательства т.к. должна быть исключена возможность причинения вреда лицу, не совершающему общественно опасного посягательства. Таким образом, будет исключена возможность причинения вреда лицу, не совершающему общественно опасного посягательства.

Библиографический список

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 07.03.2017).

2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.02.2012 N 3 (ред. от 27.09.2016) "О внесении изменений в некоторые постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации.

**THE USE OF TECHNICAL MEANS WITH THE NECESSARY
DEFENSE**

Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, PR.

Karla Marksa, 20, phone: (913)005-48-19

Shulgin Sergey Ivanovich., Kovyazina Alena Igorevna

E-mail:alena-love.96@mail.ru

Abstract: the Article is devoted to the problems of interpretation of norms in the use of protective equipment when necessary defense. Examines the position of scholars on this issue. The suggested solutions.

Key words: self-defense, protection, excluding criminality of act.

ОСОБЕННОСТИ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ ХУЛИГАНСТВА НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

*Лебедева Екатерина Андреевна, студентка; Коровин Николай
Кондратьевич*

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)791-17-36

Лебедева Е. А., e-mail karerina18.11.95@list.ru

Коровин Н. К., e-mail knk3746@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Лебедева Екатерина Андреевна,
Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (996)382-64-16

Аннотация

В статье рассматривается структура методики расследования, дается понятие хулиганства. Определены элементы криминалистической характеристики. Указано на важность использования при расследовании способа совершения преступления и характеристики личности преступника. Предлагается программа расследования хулиганства на первоначальном этапе.

Ключевые слова

Способ совершения преступления, следы преступления, характеристика потерпевшего, характеристика преступника, расследование преступлений.

В настоящее время все чаще можно услышать из средств массовой информации и в сетях Интернет о случаях противоправного поведения граждан на воздушном судне, находящемся в полете. Данное поведение угрожает не только безопасности полета, но и отрицательно влияет на отношение граждан к подобным проявлениям.

Законодатель дал легальную дефиницию, закрепив ее в Уголовном кодексе РФ, а именно в ч.1 ст. 213 УК РФ. Итак, хулиганство, то есть: «грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное:

- а) с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия;
- б) по мотивам политической, идеологической, расовой, национальной или религиозной ненависти или вражды либо по мотивам ненависти или вражды в отношении какой-либо социальной группы»[2].

Исходя из данного определения, можно смоделировать следующую ситуацию. На борту воздушного судна, находящегося в полете, пассажир Н., находясь в состоянии алкогольного опьянения, начал нецензурно выражаться,

вести себя агрессивно и вызывающе, тем самым грубо нарушать общественный порядок. Безусловно, успех в раскрытии и расследовании уголовного дела на воздушном судне напрямую зависит от качества и быстроты проведения следственных действий и оперативно – розыскных мероприятий.

При расследовании преступления важно знать и использовать методiku расследования отдельных видов преступлений, состоящую из основных элементов, таких как криминалистическая характеристика, обстоятельства, подлежащие доказыванию, особенности возбуждения уголовного дела, особенности расследования на первоначальном, последующем и завершающем этапах.

Р.С. Белкин указывает, что криминалистическая характеристика включает в себя характеристику исходной информации, системы данных о способе совершения и сокрытия преступления, и типичных последствиях его применения, личности вероятного преступника и вероятных мотивах, целях преступления, личности вероятной жертвы преступления, о некоторых обстоятельствах совершения преступления (место, время, обстановка) [3].

Значение криминалистической характеристики при расследовании преступлений трудно переоценить, так как знание и использование всех элементов криминалистической характеристики, позволяет правильно построить криминалистические и иные версии, определить способ совершения и сокрытия преступления, определить характеристику личности как потерпевших, так и подозреваемых.

Способ совершения преступления занимает центральное место в системе элементов, поскольку с помощью него можно установить содержание противоправного деяния, определить и разработать частный метод и алгоритм расследования, что в конечном итоге приведет к раскрытию преступления.

Рассматривая такой элемент криминалистической характеристики, как личность преступника, следует обратить внимание на типичное морально-нравственное качество субъектов рассматриваемых деяний. При совершении хулиганских действий на борту воздушного судна преступники выражают явное неуважение к обществу, однако занимают руководящие посты, являются бизнесменами, как правило, находятся в состоянии алкогольного опьянения, курят, оскорбляют граждан, сделавшим им замечания, устраивают с ними драку и т.д. В большинстве случаев преступления совершают мужчины. В целях определения основных черт личности преступника, особенностей его поведения, интеллектуального и образовательного уровня, необходимо особое внимание уделять тщательному изучению места происшествия с целью восстановления механизма совершения преступления [4, 149].

В целях эффективного расследования преступных действий на воздушном судне предлагается использовать камеры видеонаблюдения с широкоугольными объективами и 3D технологией для того, чтобы возможна была фиксация на близком расстоянии и возможность исследования разноракурсных объектов. Проводить следующие первоначальные действия: задержание; личный обыск; судебно-медицинское освидетельствование; допрос

задержанного; осмотр места происшествия; допрос потерпевшего и очевидцев, лиц, пресекавших преступные действия. В дальнейшем следует провести комплекс мероприятий по доказыванию вины подозреваемого: допрос подозреваемого, целью которого является обнаружение орудий преступления, документов, иных предметов, значимых для дела; проведение различных исследований и иные следственные действия.

Таким образом, знание типичной криминалистической характеристики хулиганства, совершенного на воздушном судне позволяет смоделировать план действий, определить алгоритм расследования преступления, сопоставить следы совершения и сокрытия преступления, а также сформировать представление о личностных качествах преступника, что в конечном итоге приведет к раскрытию преступления в короткий срок. После проведения всех необходимых действий и приземления воздушного судна материалы уголовного дела передаются руководителю следственного органа для дальнейшего расследования преступления.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации. – Новосибирск: Сиб. унив. изд-во, 2017. – 32 с.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации. – Новосибирск: Сиб. унив. изд-во, 2017. – 176 с.
3. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3т. Т.1: Общая теория криминалистики. – М.: Юристъ, 1997. – 408 с.
4. Коровин Н.К. Характеристика преступника, сформировавшаяся в онтогенезе человека и её использование в расследовании преступлений // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право, 2016. – № 5. – С. 146-149.

FEATURES OF CRIMINALISTIC CHARACTERISTICS AND THE INITIAL STAGE OF INVESTIGATION OF BULLYING ON THE AIRCRAFT **Affiliation**

Lebedeva Ekaterina Andreevna, student, e-mail karerina18.11.95@list.ru
Korovin, Nikolay Kondratevich, senior lecturer, e-mail knk3746@mail.ru
Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Avenue, 20

Abstract

The article discusses the structure of the methodology of the investigation, given the concept of bullying. Define the elements of criminalistic characteristics. Specified the importance of using the investigation method of the crime and the characteristics of the individual offender. Proposed program of investigation of bullying at the initial stage.

Keywords: The method of committing a crime, traces of crime, characteristics of the victim, characteristics of the offender, the investigation of crimes.

ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТ АВИАКАТАСТРОФ

Лехно Анна Олеговна, студентка; Коровин Николай Кондратьевич

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)791-17-36

Лехно А. О., e-mail anna.lehno@mail.ru

Коровин Н. К., e-mail knk3746@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Лехно Анна Олеговна,

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (913)483-93-17

Аннотация

В статье рассматриваются тактические приемы производства осмотра места происшествия. Указаны проблемы при производстве осмотра мест авиакатастроф. Определены стадии производства следственного действия. Рассмотрены подготовительная и рабочая стадии, стадии фиксации и оценки результатов. Рекомендовано при производстве осмотра привлекать специалистов и во взаимодействии примерять тактические приемы статического и динамического осмотра с соблюдением условий относимости, достоверности и допустимости доказательств.

Ключевые слова

Полнота, всесторонность, местность, периферия, границы осмотра.

Осмотр места происшествия является одним из самых важнейших и распространенных следственных действий, и особенно в случаях, связанных с крушением самолета, что всегда влечет за собой большой общественный резонанс, вызывает тревогу у граждан и поэтому требует особой концентрации внимания и усилий со стороны правоохранительных органов.

Место авиационного крушения – это участок, на котором находятся воздушное судно, его обломки, багаж пассажиров, груз и иные предметы, имеющие отношение к судну, тела пассажиров и членов экипажа и др.

В.П. Колмаков под осмотром места происшествия понимает: «следственное действие, в котором следователь, совместно с указанными в законе лицами, непосредственно воспринимает, исследует, фиксирует и оценивает состояния, свойства и признаки материальных объектов, имеющих на участках местности и в помещении, с целью обнаружения там следов и других вещественных доказательств, выяснения обстановки и всех обстоятельств, имеющих значение для установления истины по делу» [2, 52].

А.И. Дворкин относит к задачам осмотра места происшествия: «поиск и изъятие следов преступления; выявление деталей, определяющих признаки лиц, совершивших преступление; выяснение обстоятельств, характеризующих

объективную сторону преступления; обнаружение признаков, которые бы указывали на мотивы и цели совершения преступления; исследование и закрепление в протоколе обстановки места происшествия; фиксация в протоколе особенностей потерпевшего и иных объектов преступного посягательства» [3, 13].

Одной из важнейших задач осмотра места происшествия является обнаружение, фиксация и изъятие предметов, которые в дальнейшем могут быть предметом различных видов исследований. При этом в процессе раскрытия и расследования преступлений, судебном разбирательстве уголовных, гражданских и арбитражных дел, а также при производстве по делам об административных правонарушениях нередко возникают вопросы, решение которых требует использование специальных знаний в области науки, техники, искусства и ремесла [4, 4].

При производстве осмотра места авиакатастроф возникают различные трудности, среди которых могут быть:

- осмотру подлежит большой участок местности;
- большое число объектов, подлежащих осмотру;
- труднодоступность места происшествия (лес, болото, тайга, море, океан и т.д.);

- в большинстве случаев обстановка крушения изменяется еще до начала осмотра (при оказании помощи раненым, тушении пожара и т.д.). Поэтому к осмотру места необходимо приступать незамедлительно, даже в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях;

- одновременно со следователем осмотр проводится комиссией, проводящей служебное расследование. Это обстоятельство с одной стороны затрудняет работу следователя, а с другой, дает возможность быстрого консультирования со специалистами в области авиации, в том числе и в помощи составления схемы места происшествия. При этом следователь следует организовать взаимодействие членов следственной группы и комиссии, производящей служебное расследование, определить план проведения осмотра места происшествия, используя методы статического и динамического осмотра. В связи с этим необходимо проводить осмотр параллельно с членами комиссии [5].

Осмотр места происшествия следует проводить с соблюдением следующих стадий: подготовительная; рабочая; стадия фиксации и оценки результатов. Подготовительную стадию следует рассматривать как до выезда на место происшествия, а также по прибытию. Задача состоит в обеспечении охраны места происшествия. Определяется состав следственно-оперативной группы, решается вопрос о привлечении специалистов, сборе необходимых технических средств, транспорта, связи и др. По прибытию на место следует сориентироваться, скорректировать план проведения осмотра, определить границы, пути подхода, подъезда и убытия с места происшествия подозреваемых.

После проведения подготовительных мероприятий начинается рабочая

стадия осмотра места происшествия, в зависимости от места и способа совершения преступления следует выбрать один или в комплексе способ осмотра. Например, при осмотре трупа в доме чаще всего применяется эксцентрический способ, а при осмотре по пути следования преступника – фронтальный. Следует рассматривать следующие способы осмотра места происшествия: концентрический (от периферии к центру по сужающейся спирали; эксцентрический (от центра к периферии по раскручивающейся спирали; фронтальный, который проводится вдоль участков местности, по фронту одновременно несколькими участниками; узловый (обследование частей местности, помещения; плановый (по квадратам); линейный (обследование места путем передвижения по линии от одного края к другому) и др.

Полнота и всесторонность осмотров места происшествия находятся в прямой зависимости от участия специалистов. Например, в ходе осмотра места происшествия по делам об убийстве при обнаружении трупа, согласно ст. 178 УПК РФ, следователь проводит осмотр трупа вместе с судебно – медицинским экспертом, а при невозможности его участия – с врачом.

В соответствии со ст. 66 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», смерть человека должна быть в обязательном порядке констатирована медицинским работником – врачом или фельдшером [6].

Наряду с общим осмотром места происшествия, рекомендуется проводить в дальнейшем детальный осмотр трупа, так как промедление может привести к потере важной информации, так как по прошествии времени следы могут изменяться или вовсе исчезать [7].

На стадии фиксации осуществляется фиксация хода и результатов осмотра путем составления протокола следственного действия, как обязательной формы фиксации доказательственной информации.

При производстве следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, важную роль играет правильный выбор формы фиксации доказательственной информации [8].

Разделяют вербальную (протоколирование и аудиозапись); графическую; предметную; наглядно-образную (применение фотосъемки и видеозаписи). Найденные при осмотре объекты фиксируются в протоколе в том виде, в котором их обнаружили и наблюдали. Данное правило закреплено в ч. 2 ст. 180 УПК РФ, в соответствии с которой следователь обязан описывать в протоколе все обнаруженное в том виде, в котором оно наблюдалось в момент осмотра и освидетельствования. Одна из проблем, возникающих при проведении осмотра места происшествия, состоит в том, что не всегда объекты, обнаруженные на месте происшествия, можно изъять или вообще, куда-либо переместить. Существенно значимым является процессуально грамотное изъятие и приобщение к материалам уголовного дела обнаруженных и изъятых объектов. Поэтому следователю необходимо фиксировать в протоколе все действия, которые совершаются во время осмотра места происшествия. В

противном случае, если на стадии судебного следствия обнаружатся пробелы в протоколе осмотра, то появятся основания для признания собранных во время осмотра доказательств недопустимыми.

Полученные результаты осмотра места происшествия оцениваются следователем совместно с участниками следственного действия. Определяются, все ли решены задачи осмотра, с соблюдением условий относимости, допустимости, достоверности. Принимаются решения о проведении дальнейших действий и оперативно-розыскных мероприятий.

Таким образом, при проведении осмотра места происшествия рекомендуется в зависимости от типичной и следственной ситуации, на каждой стадии проведения, а именно на подготовительной, рабочей, фиксации и оценки результатов применять во взаимодействии комплексные тактические приемы, обеспечивающие эффективность осмотра места происшествия, а именно обнаружение доказательственной информации в целях быстрого установления причин авиапроисшествия.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. – Новосибирск: Норматика, 2016. – 255 с.
2. Колмаков В.П. Следственный осмотр / В.П. Колмаков. - М., 1969. – 196 с.
3. Осмотр места происшествия : практическое пособие / под ред. А.И. Дворкина. М.: ЮРИСТЪ, 2000. – 336 с.
4. Коровин Н.К. Криминалистическая экспертиза на этапе предварительного следствия: учеб. пособие. – Новосибирск: НГТУ, 2011. – 84 с.
5. Особенности осмотра места авиационного происшествия: метод. рек. Ген. прокуратуры РФ: 20.04. 2007.
6. Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации: федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ: в ред. на 03 июля 2016 г. // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 48. – ст. 6724.
7. Марков В.А. Осмотр места происшествия (тактика и практика). Самара: Самарс. гуманит. акад., 2008. 120 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://txtb.ru/48/index.html>.
8. Коровин Н.К. Особенности фиксации доказательственной информации в уголовном судопроизводстве. Социосфера. 2011. № 1. С. 73-74.

TACTICAL FEATURES OF INSPECTION OF THE SCENE OF THE CRASH

Affiliation

Lehno Anna Olegovna, student, e-mail anna.lehno@mail.ru
Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl
Marx Avenue, 20

Korovin, Nikolay Kondratevich, senior lecturer, e-mail knk3746@mail.ru
Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl
Marx Avenue, 20

Abstract

The article discusses the tactical methods of production inspection of the scene. Problems during the inspection of places of accidents. Defined stage of production investigations. Considered preliminary and a working stage, the stage of fixing and evaluating the results. Recommended for the production of inspection expertise and in collaboration to try the tactics of static and dynamic inspection, in accordance with terms of relevance, reliability and admissibility of evidence.

Keywords

The completeness, comprehensiveness, area, periphery, and border inspection.

ТЕРРОРИЗМ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

Мангир Анна Васильевна, старший преподаватель¹; Твилинёва Татьяна Вадимовна, студент¹.

¹ Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. 8 (383) 346 11 21

Мангир А. В., e-mail anna_mangir@list.ru

Твилинёва Т.В., e-mail tvilinyova_t@mail.ru

Аннотация: в статье приводятся понятия транспортный терроризм, воздушный терроризм и безопасности на транспорте. Приводятся нормы российского уголовного законодательства о захвате заложника, уgone судна воздушного... Анализируются важные проблемы угона авиатранспорта. Предлагаются меры, позволяющие предотвратить подобные нарушения.

Ключевые слова: терроризм, авиатерроризм, терроризм на транспорте, угона воздушного судна, нарушение, меры, законодательство.

В настоящее время терроризму на авиатранспорте уделяется существенное внимание. В связи с этим возникает вопрос, существуют ли действенные меры борьбы с терроризмом на воздушных судах? И что предпринимается для борьбы с данным видом терроризма. Террористическая активность за последние 20 лет резко возросла во многих регионах мира, и грозит стать глобальной угрозой. Террористические группировки экстремистского толка берут на вооружение методы, свойственные прежде лишь мафиозным структурам. Все чаще террористические акции используются как способ давления на правительство, общество, политических противников.

Целью данной статьи является выявление комплексной проблемы противодействия именно воздушному терроризму, которая является, в настоящий день одной из актуальных проблем как в России, так и в других государствах. Терроризм - преднамеренное и целенаправленное использование угрозы применения насилия с целью достижения политических, экономических, идеологических, религиозных и других целей. Синонимами слова «террор» (лат. Terror - страх, ужас) являются слова «насилие», «запугивание», «устрашение» [2]

Из множественных проявлений терроризма одну из наиболее существенных угроз современному обществу представляет терроризм на транспорте. Места массового скопления людей являются наиболее частыми объектами для атак террористов, в том числе объекты транспортной инфраструктуры. По данным статистики до 70 % терактов совершается через транспорт, посредством транспорта либо с его помощью.[6] Различные виды транспорта, многие террористические группировки, используют в качестве неожиданных, сравнительно недорогих и высокоэффективных средств

террористического воздействия на современное общество. В последнее время безопасности на транспорте уделяется много внимания, так как это - важная составляющая интересов национальной безопасности страны. Одной из форм проявления терроризма является воздушный терроризм - угон воздушного судна или иное преступное вмешательство в деятельность гражданской авиации.

Воздушный терроризм — это крайняя форма терроризма. Он страшен жертвами тысячей случайных людей, паникой, страхом незащищенности и народными волнениями, которые оказывают огромное влияние на международные отношения. Его характерной чертой является закрытое пространство воздушного судна, которое не позволяет проводить немедленные операции по освобождению заложников, что часто приводит к их неминуемой гибели. В результате воздушного террористического акта могут пострадать тысячи случайных людей. Проблема воздушного терроризма в современной России насущна и требует огромных вложений средств и сил для ее устранения.

Терроризм постепенно приобретает характер одной из глобальных проблем человечества, так как посягает на наиболее значимые государственные и общечеловеческие ценности. Поэтому современная политика борьбы с терроризмом заставляет по-новому оценивать вопросы национальной безопасности и международного сотрудничества в этой сфере.

Рассматривая проблематику данной темы, было выделено две наиболее важные проблемы: во-первых, угон самолетов с пассажирами на борту ставит своей целью, как правило, принуждение властей выполнять требования террористов об освобождении своих единомышленников из заключения, а также демонстрацию несогласия или осуждения тех или иных политических оппонентов. Захват воздушных судов и заложников может быть и с целью получения выкупа; во-вторых, когда угрозе уничтожения подвергаются важные объекты государства, использование самолетов как оружия - это разрушительная ударная сила.

До 2001 года большинство угонов авиатранспорта имели целью предъявление требований к властям страны, но с момента разрушения Всемирного торгового центра, каждый воздушный теракт рассматривается как потенциальный акт террориста-смертника. В связи с чем правительства многих стран готовы отдать приказ сбить угнанный самолет, чтобы предотвратить еще большие жертвы. Поэтому в случае теракта экипаж и пассажиры подвергаются еще большему риску.

Со второй половины XIX века, терроризм становится постоянным фактором общественной жизни. Более того, терроризм теперь - спектр самых разнообразных явлений, начиная от политических убийств и заканчивая массовой гибелью людей. Первый захват воздушного транспорта произошел 25 октября 1958 года в период существования СССР. Это попытка двух преступников захватить самолет Ан-2 в аэропорту Новые Кресты (в Якутии). С тех пор масштабы воздушного терроризма росли. В период существования СССР произошло 283 случая актов терроризма с воздушным транспортом: 18

попыток захвата, 5 случаев угона воздушного судна за границу и 263 случая угроз в адрес гражданской авиации.[4] После распада СССР ситуация стала еще острее, число террористических актов удвоилось по сравнению с советским периодом. К воздушному терроризму прибегали: японская «Рэнго Сэгикун», исламская «Аль-Каида» и палестинская «Черный сентябрь», а также множество других террористических организаций.

Воздушный терроризм в современном мире лишен идеологической подоплеки. Он разрознен по своим мотивам, но при этом очень силен. Проблема уже давно стала глобальной, постепенно размывая грани между внутренним терроризмом и международным. Численность террористических группировок растет, разрушающая деятельность данных организаций становится все опаснее и активнее. Рассмотрев терминологию и историю такого противоправного деяния как воздушный терроризм, обратимся к нормативному регулированию борьбы с ним и проблемам в данной сфере.

В Конституции РФ нет прямого регулирования борьбы с воздушным терроризмом. Но она ставит по свою охрану следующие объекты террористической активности, которые могут стать таковыми при захвате воздушного судна: 1) жизнь человека и гражданина (ст. 20 Конституция РФ); 2) здоровье человека и гражданина: никто не должен подвергаться насилию (часть 2 ст. 21 Конституция РФ); 3) свободу человека и гражданина (ст. 22 Конституция РФ). [1]

Уголовный кодекс РФ уже более четко регулирует данную проблему. На нее в первую очередь направлены сразу 2 статьи: ст. 206 (Захват заложника) - при угона судна обычный метод достижения своих целей террористами; ст. 211 (Угон судна воздушного..)[3] - предусматривает и сам угон, и захват в целях судна в целях его угона. События 11 сентября 2001 года наглядно доказывают данное. Авиакомпании тут же бросились принимать меры против подобных атак» поэтому безопасность авиа-полетов очень высока.

В 2004 году вступил в законную силу Федеральный Закон «О противодействии терроризму» и все-таки, противодействие воздушному терроризму опирается на слабую нормативно-правовую базу.[5] Безусловно, абсолютная безопасность невозможна. Авиакомпании анализируют террористические акты и учатся их предотвращать. Безусловно, полная безопасность невозможна. Каждый год вносятся изменения в данный федеральный закон и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления дополнительных мер противодействия терроризму и обеспечения общественной безопасности. Однако и террористы не стоят на месте, отыскивая слабые места авиационного транспорта.

Состояние безопасности на воздушном транспорте Российской Федерации имеет ряд недостатков. Несмотря на предпринимаемые меры, полностью устранить угрозы совершения актов незаконного вмешательства на воздушном транспортном комплексе не удастся. Это объясняется такими специфическими особенностями, как большая протяженность транспортных маршрутов, обслуживание большого потока пассажиров и грузов, различные

формы собственности объектов инфраструктуры и транспортных средств. Одно можно сказать точно - это не последняя попытка теракта в воздухе. В частности, необходимо внести изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности».

Также необходимо отметить, что в соответствии с ФЗ «О полиции» порядок реализации прав, предоставленных полиции, если он не является предметом регулирования федеральных законов, нормативных правовых актов Президента РФ или нормативных правовых актов Правительства РФ, определяется федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел. В связи с этим нормативные правовые акты Минтранса России, регламентирующие вопросы реализации прав полиции, не могут распространяться на сотрудников полиции, участвующих в досмотре пассажиров воздушного транспорта. Следует создать проект нормативного правового акта МВД России, который регламентировал бы вопросы участия сотрудников полиции в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на воздушном транспорте, а также осуществления такого досмотра самостоятельно в целях изъятия вещей и предметов, запрещенных для перевозки воздушным транспортом. Пока терроризм не побежден, никто и нигде не может чувствовать себя в полной безопасности.

Библиографический список:

1. Конституция Российской Федерации. 2013.
2. Словарь международного воздушного права. М., 2004.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации. 2016.
4. Черницкий А. М. Воздушное пиратство: самые громкие захваты. Ростов н/Д.: Феникс, 2007.
5. Федеральный Закон «О противодействии терроризму»
6. Лопатин В.Н. Проблемы предупреждения терроризма на транспорте и пути их решения // Материалы 2 Международной научно-практической конференции «Терроризм и безопасность на транспорте». М., 200

TERRORISM IN AIR VESSEL

Mangir Anna V., senior lecturer ¹; Tvelenev Tatyana Vadimovna, student ¹.

¹ Novosibirsk state technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, PR.
Karla Marksa, 20, tel. 8 (383) 346 11 21
Mangir A. V., e-mail anna_mangir@list.ru
Tveleneva T. V., e-mail tvilinyova_t@mail.ru

Annotation: the article contains concepts of transport terrorism, air terrorism and safety in transport. It contains standards of Russian criminal legislation, about seizure of hostage, about hijacking of air vessel. The important problems of hijacking of air transport are analyze there. The measures that help to prevent such violations are offered.

Key words: terrorism, air terrorism, terrorism in transport, hijacking of air vessel, violation, measure, legislation.

НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ТРАНСПОРТИРОВКИ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО И ХОЛОДНОГО ОРУЖИЯ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ

Мангир Анна Васильевна, старший преподаватель; Старцева Александра Сергеевна

Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. 8 (383) 346 11 21

Мангир А. В., e-mail anna_mangir@list.ru

Старцева А. С., e-mail startseva.s@bk.ru

INFRINGEMENT OF THE RULES FOR THE TRANSPORT OF FIRE AND COLD WEAPONS ON AIRCRAFT

Аннотация: в статье приводятся понятия оружия, огнестрельного и холодного оружия. Приводятся нормы российского уголовного законодательства о транспортировке оружия. Анализируются правила перевозки оружия на воздушных судах, а также нарушение этих правил. Рассматриваются меры ответственности за нарушение транспортировки оружия. Предлагаются меры, позволяющие предотвратить подобные нарушения.

Ключевые слова: оружие, транспортировка, перевозка, правила, нарушение, меры, законодательство, воздушные суда.

Введение

В настоящее время нам представлена целая классификация оружия, которое можно перевозить, но наряду с этим существуют и такие виды оружейных единиц, которые категорически запрещается транспортировать из-за их физических свойств. В связи с этим возникает вопрос, существуют ли правила перевозки холодного и огнестрельного оружия на воздушных судах? И что влечет за собой нарушение этих правил?

О понятии оружия

Прежде чем перейти к поставленным вопросам, стоит дать определение понятия «оружия». В соответствии со статьей 1 Федерального закона (далее ФЗ) «Об оружии» от 13.12.1996 N 150-ФЗ оружие определяется как «устройства и предметы, конструктивно предназначенные для поражения живой или иной цели, подачи сигналов». Но так как речь пойдет об огнестрельном и холодном оружии, то раскроем и эти понятия, также обратившись к ст.1 ФЗ «Об оружии». Огнестрельное оружие – это оружие, которое предназначено для механического поражения цели на расстоянии метаемым снаряжением, получающим направленное движение за счет энергии порохового или иного заряда (пистолет, карабин, ПППШ и прочее). Холодное оружие – это оружие, которое предназначено для поражения цели при помощи мускульной силы человека или механического устройства (нож, кастет и прочее).

Основные правила транспортировки оружия на воздушных судах

Чтобы сформулировать правила перевозки огнестрельного и холодного

оружия на воздушных судах, обратимся к Совместному приказу Федеральной службы воздушного транспорта РФ и МВД РФ от 30.11.1999 г. №120/971.

1. Необходимо оформить сопроводительную документацию на транспортный багаж;

2. Пассажир должен заранее прибыть в аэропорт и пройти регистрацию на полет за несколько часов до его начала;

3. Необходимо иметь при себе документы, которые подтверждают то, что гражданин может перевозить и использовать оружие (их выдает на то уполномоченный орган МВД);

4. До начала рейса багаж в специальной упаковке сдается сотрудникам аэропорта на временное хранение. На такой багаж прикрепляется специальный ярлык;

5. До момента непосредственной перевозки оружие представляется в разряженном виде и при наличии специальной упаковки (кобура, чехол и т.д.), которая соответствует технике безопасности. Боеприпасы подаются отдельно. Каждой оружейной единице требуется отдельная упаковка.

6. Все чехлы с оружием должны помещаться в специальные металлические ящики с замком. Ящики помещаются в отдельном отсеке.

Открыть багаж возможно только после посадки и после извлечения его работниками из хранилища. Выдается такой багаж в комнате безопасности.

Также хотелось бы добавить, что существуют ограничение на количество оружейных единиц, которые можно взять с собой в один рейс. Предоставляется возможность взять только 5 оружейных единиц и неограниченное количество боеприпасов.

Нарушение правил перевозки огнестрельного и холодного оружия в самолетах и ответственность за такие нарушения

Перейдем к рассмотрению вопроса о нарушении правил транспортировки огнестрельного и холодного оружия на воздушных судах. Чтобы выяснить, какая ответственность ложится на нарушителей, обратимся к российскому законодательству, а именно к главе 20 Административного Кодекса РФ (далее КоАП). В соответствии с п.2 ст. 20.12 нарушение правил перевозки, транспортирования оружия и патронов к нему - влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей. КоАП не предусматривает нарушение правил хранения и транспортировки оружия именно в самолетах, это, скорее, является общим правилом. Теперь перейдем к Воздушному Кодексу РФ (далее ВЗК РФ). В соответствии с п.п.3 п.2 ст.84 авиационная безопасность обеспечивается посредством исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза. ВЗК РФ не содержит меры ответственности, которые бы применялись при таких нарушениях. В п.3 ст.84 сказано, что службы авиационной безопасности имеют право только задерживать нарушителей для передачи правоохранительным

органам, а также применять меры в соответствии с законодательством РФ. Ну и в завершение проанализируем ст.222 Уголовного Кодекса РФ (далее УК РФ). В соответствии с ч.1 незаконные приобретение, передача, сбыт, хранение, перевозка или ношение огнестрельного оружия, его основных частей, боеприпасов (за исключением гражданского огнестрельного гладкоствольного длинноствольного оружия, его основных частей и патронов к нему, огнестрельного оружия ограниченного поражения, его основных частей и патронов к нему) - наказываются ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до четырех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до четырех лет со штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до трех месяцев либо без такового. В данной норме можно увидеть, что акцент сделан, больше, на огнестрельном оружии. Говоря о холодном оружии, УК РФ предусматривает ответственность за незаконный сбыт холодного оружия (ч.4 ст.222).

Заключение

В российском законодательстве существуют нормы, которые содержат меры ответственности за незаконную перевозку оружия, но не предусматривает ответственности за нарушение правил транспортировки огнестрельного и холодного оружия в самолетах.

Чтобы избежать таких нарушений, на наш взгляд, необходимо дальнейшее совершенствование законодательства, принятие соответствующих норм, которые бы предусматривали справедливое наказание за нарушение таких правил и которые бы обеспечили безопасность других граждан.

Библиографический список:

1. Воздушный Кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. - 24 марта 1997 г. - №12. - Ст. 1383.
2. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ // Российская газета № 256. - 31 декабря 2001 г.
3. О судебной практике по делам о хищении, вымогательстве и незаконном обороте оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 12 марта 2002 г. № 5
4. Совместный приказ Федеральной службы воздушного транспорта РФ и МВД РФ от 30.11.1999 г. № 120/971
5. Уголовный Кодекс РФ от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // Российская газета № 113. - 18.06.1996 г.
6. Федеральный закон от 13.12.1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии». – Ст.32.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОКУМЕНТООБОРОТА ВО ВСПОМОГАТЕЛЬНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ

Панчик Евгений Алексеевич, студент

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20

Аннотация:

В данной работе дается представление об особенностях технологической подготовки производства в авиастроении. Описана одна из наиболее значимых проблем и способ ее решения путем перехода от бумажного документооборота к электронному с помощью системы Siemens Teamcenter.

Ключевые слова: единичное производство, маршрутная карта, система управления жизненным циклом изделия.

Летательные аппараты относятся к обособленным изделиям машиностроения. Так самолеты с полетной массой до 150 тонн могут содержать до 100000 оригинальных и типовых деталей. В связи с чем для изготовления летательного аппарата требуется большое количество технологической оснастки. Например, для постановки на производство среднего самолета, необходимо изготовить около 3-4 тысяч оправок, формблоков, штампов (вырубной, гибочный, ковочный, обсечной), различных фрезерных приспособлений, кондукторов и многие другие виды технологической оснастки.

Изготовлением оснастки на авиастроительном предприятии занимаются специальные цеха подготовки производства. Данное производство является единичным, характеризующееся широкой номенклатурой изготавливаемых деталей и малым объемом их выпуска.

Для единичного производства характерно применение маршрутных карт технологического процесса (пооперационное описание изготовления изделия без описания переходов и технологических режимов). В настоящее время разработка (написание) маршрутных карт в цехах подготовки производства на авиационном предприятии осуществляется вручную, без использования каких-либо средств автоматизации. Так как маршрутные карты выполняются в единичном экземпляре в бумажном виде, то им присущи недостатки бумажных документов: проблемы редактирования (зачеркивание, стирание, переписывание заново), хранение (площади для архивов), поиск в архиве (от нескольких минут, в худшем случае - невозможен). При написании маршрутных карт используется большой объем справочной документации, и как следствие - значительные временные затраты на поиск нужной информации. Готовые маршрутные карты передаются в отдел нормирования, после чего помещаются в специальную ячейку для последующей выдачи на

производственный участок.

Для автоматизации процессов подготовки производства, повышения качества и производительности труда, а так же снижения временных затрат предлагается осуществлять разработку маршрутных карт технологического процесса в Teamcenter: Siemens PLM Software (пакет готовых программных решений для поддержания жизненного цикла изделий). Teamcenter - полное решение в области управления жизненным циклом изделия. Однако в базовой комплектации данная система обладает обобщенным функционалом, не удовлетворяет требованиям нормативной документации, так же не содержит справочников конкретного предприятия по оборудованию, материалам, оснастке и т.п. Но в то же время система Teamcenter является высокотехнологичной платформой для широкой настройки и создания собственных приложений.

Для оптимизации под соответствующие требования стандартов, действующих на предприятии, в Teamcenter была разработана форма маршрутной карты (рис. 1). Была создана библиотека типовых технологических процессов как на оригинальные изделия, так и на стандартные. При разработке маршрутной карты технологического процесса теперь необходимо только выбрать требуемые типовые технологии и внести в них числовые параметры, такие как номер ГОСТ или ОСТ, размеры заготовок и количество деталей. Готовая маршрутная карта в электронном виде сохраняется в системе Teamcenter, после чего ее берет в работу отдел нормирования. Бумажный вид маршрутные карты приобретают только для выдачи их рабочим на производственный участок. После изготовления соответствующей оснастки, маршрутная карта в бумажном виде может быть утилизирована (отсутствие потребности хранения в бумажном виде).

№ п/п	Содержание операции	Дет. №	Кол-во	Ставок	Разряд	Норма распуск		Факт. № рабочего	Табельный № рабочего	БТК
						Время	Расценка			

Рис.1. Форма маршрутной карты.

Оптимизация системы Teamcenter позволила сократить время разработки маршрутных карт. Все маршрутные карты разработанные в Teamcenter увязаны с соответствующей оснасткой и находятся в быстром доступе. Так же существование маршрутных карт в электронном виде позволяет с легкостью вносить в них правки и изменения и дает возможность отказаться

от их хранения в бумажном виде.

Для обучения сотрудников, занимающихся разработкой маршрутных карт, была разработана инструкция по работе в Teamcenter (создание и корректировка существующих типовых технологий, создание маршрутного техпроцесса для изготовления оснастки).

Библиографический список:

1. ГОСТ 3.1001-2011 ЕСТД. Общие положения.
2. Teamcenter. Начало работы / Д.Н. Тороп, В. В. Терликов // ДМК Пресс, 2011
3. Давыдов Ю.В., Самсонов О.С., Тарасов Ю.М. Автоматизация подготовки производства на основе электронного описания изделия // Авиац. промышленность. – 2003. – № 4. – С. 10–17.

IMPROVMENT OF WORKFLOW IN AUXILIARY PRODUCTION

Panchik Eugene Alexeevich, student

Novosibirsk State Technical University, 20 Prospekt K. Marksa, Novosibirsk,
630073, Russian Federation

Abstract

In this article we give an idea about specifics of technological preparation in production of aviation technics. One of the most significant problems and the way to solve it is described by transition from paper to electronic document management using the Siemens Teamcenter system.

Keywords: single production, route map, system of product lifecycle management.

ПРОБЛЕМЫ НЕЗАКОННОЙ МИГРАЦИИ

Научный руководитель: к.ю.н., доцент Сидорова Елена Александровна

Студент: Черных Екатерина Романовна

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

Сидорова Е.А., e-mail e.sidorova@corp.nstu.ru

Черных Е.Р., e-mail Cedova_72@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Сидорова Елена Александровна,
Новосибирский государственный технический университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, тел. (960)798-55-34

Аннотация

В статье рассматривается проблема определения понятия «незаконная миграция». Раскрывая содержание и основные элементы «незаконной миграции» делается вывод о необходимости нормативного закрепления данного понятия. А также, по мнению автора необходимо и дальше совершенствовать правовую и организационную базу противодействия незаконной миграции на территорию России.

Ключевые слова: миграция, незаконная миграция, мигранты, миграционное законодательство.

Незаконная миграция является общественно опасным, динамично развивающимся явлением, которое угрожает национальной безопасности РФ, ее геополитическим интересам и международному имиджу на мировой арене.

В первой половине 90-х годов XX в. проблема «незаконной миграции» в России только обозначилась, поэтому все вопросы, связанные с миграцией на тот момент, решались бессистемно. Правовая база как одна из составляющих основ реализации миграционной политики РФ стала целенаправленно формироваться лишь с 1992 года. 1993 год ознаменовался принятием ряда федеральных законов, регламентирующих свободу перемещения и выбора места проживания, статус беженцев и вынужденных переселенцев. В 2001 году Правительство РФ выделило вопрос защиты от незаконной миграции в качестве одного из приоритетных направлений развития страны [См.: 3].

На сегодняшний день точных данных о масштабах нелегальной миграции в Россию и из России не существует, что существенно затрудняет ее предотвращение. Кроме того на национальном законодательном уровне РФ отсутствует легальная дефиниция самого понятия «незаконная миграция». На официальном сайте Федеральной миграционной службы России незаконная миграция определена как «въезд в РФ, пребывание и выезд с ее территории иностранных граждан и лиц без гражданства с нарушением законодательства

РФ, регулирующего порядок въезда, пребывания, транзитного проезда и выезда указанных категорий лиц» [См.: 8].

Подп.«ж» п.5 Концепции государственной миграционной политики РФ на период до 2025 года определяет «незаконную миграцию» как перемещения в РФ с нарушением законодательства РФ, касающегося въезда, пребывания (проживания) иностранных граждан на территории РФ и (или) осуществления ими трудовой деятельности. При этом Концепция предусматривает несколько этапов реализации государственной миграционной политики РФ, среди которых особое значение имеет первый этап (2012-2015 годы) связанный с разработкой и принятием нормативных правовых актов РФ, обеспечивающих реализацию целей, задач и основных направлений государственной миграционной политики России [См.: 4].

В ст.1 Соглашения о сотрудничестве государств-участников Содружества Независимых Государств в борьбе с незаконной миграцией от 6 марта 1998 года к незаконным мигрантам отнесены граждане третьих стран и лица без гражданства, нарушившие правила въезда, выезда, пребывания или транзитного проезда через территории сторон Соглашения, а также граждане сторон, нарушившие правила пребывания на территории одной из сторон, установленные ее национальным законодательством [См.: 2].

В 2004 году Россия ратифицировала Конвенцию ООН против транснациональной организованной преступности и Протокола против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху. Ст.3 данного Протокола под незаконным ввозом мигрантов понимает обеспечение с целью получения, прямо или косвенно, какой-либо финансовой или иной материальной выгоды, незаконного въезда в какое-либо государство-участник любого лица, которое не является его гражданином или не проживает постоянно на его территории [См.: 1].

Шкилев А.Н. характеризует незаконную миграцию как «территориальное перемещение населения в физическом пространстве, вызванное социально-экономическими, политико-правовыми и национально-демографическими факторами в нарушение действующих норм международного и национального законодательства» [6; с.12].

Баранов А.П. под незаконной миграцией понимает «незаконное нахождение физических лиц на территории государства, гражданами которого эти лица не являются» [5; с.2].

Исходя из вышеуказанных определений можно выделить пять основных элементов «незаконной миграции», а именно: 1) нелегальный въезд, 2) нелегальное пребывание, 3) нарушение правил транзитного проезда, 4) нелегальная трудовая деятельность и 5) нелегальный выезд.

В целях предупреждения незаконной миграции и ее общественно опасных последствий требуется: 1) разработать и закрепить на законодательном уровне понятие «незаконной миграции»; 2) усилить миграционный контроль, путем расширения перечня полномочий советуемых компетентных органов; 3) ужесточить штрафные санкции за незаконное

использование иностранной рабочей силы; 4) провести программу легализации незаконных мигрантов; 5) ввести в УК РФ новые составы преступлений, устанавливающие ответственность за деяния, способствующие незаконной миграции; 6) учитывая широкий спектр преступлений, совершаемых незаконными мигрантами на территории РФ, и роста их численности, мы полностью поддерживаем выдвинутые Хабриевой Т.Я. предложения о необходимости дополнить ст.63 УК РФ таким обстоятельством, отягчающим наказание, как незаконное нахождение на территории РФ. Аналогичным обстоятельством можно дополнить ст.4.3 КоАП РФ «обстоятельства, отягчающие административную ответственность» [7; с.193]. 7) расширить двустороннее и многостороннее международное сотрудничество РФ с государствами в противодействии незаконной миграции.

Таким образом, современному миграционному законодательству РФ предстоит преодолеть значительный объем работы по совершенствованию правовой и организационной базы противодействия незаконной миграции на территорию России.

Библиографический список:

1. Конвенция против транснациональной организованной преступности вместе с Протоколом против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху от 15.11.2000 //СЗ РФ. 04.10.2004, № 40, ст.3882, ст.3883.
2. «Соглашение о сотрудничестве государств-участников СНГ в борьбе с незаконной миграцией» от 06.03.1998 вместе с Протоколом //Содружество. Информационный вестник Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ. 1998. № 1. С.81-86.
3. Распоряжение Правительства РФ от 10 июля 2001 г. № 910-р «О программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2002-2004 годы) //СЗ РФ. 2001. № 31. ст.3295.
4. Концепция государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года, утв. Президентом РФ //www.kremlin.ru по состоянию на 13.06.2012
5. Баранов А.П. К вопросу о субъектах незаконной миграции //Миграционное право. 2010, № 2, С.2-5.
6. Шкилев А.Н. Миграция: уголовно-правовые и криминологические аспекты: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2006.
7. Хабриева Т.Я. Миграционное право России: теория и практика. – М.: «Контракт», 2008. – 336 с.
8. Официальный сайт ФМС России: <http://www.fms.gov.ru>

PROBLEMS OF "ILLEGAL MIGRATION"

Scientific adviser: Ph.D., Associate Professor Sidorova Elena Alexandrovna

Student: Chernykh Ekaterina Romanovna

Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Ave., 20, tel. (960) 798-55-34

Sidorova E.A., e-mail e.sidorova@corp.nstu.ru

Chernykh E.R., e-mail Cedova_72@mail.ru

Address for correspondence: Sidorova Elena Aleksandrovna, Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl Marx Ave., 20, tel. (960) 798-55-34

On the issue of defining the concept of "illegal migration".

Abstract: The article deals with the problem of defining the concept of "illegal migration". Disclosing the content and the main elements of "illegal migration", a conclusion is made about the need for normative consolidation of this concept. And also, in the opinion of the author, it is necessary to further improve the legal and organizational basis for countering illegal migration to the territory of Russia.

Key words: migration, illegal migration, migrants, migration legislation.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСОВ

Автор: Тейхриб Виктория Александровна

Научный руководитель: ст. преподаватель Исаева Ольга Александровна

Новосибирский государственный технический университет,
630073, Россия, г. Новосибирск, пр-т К. Маркса 20

Исаева О.А. o.isaeva@corp.nstu.ru

Адрес для корреспонденции: Тейхриб Виктория Александровна
Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20

Аннотация: Задержки авиарейсов являются частым явлением в работе воздушных перевозчиков. Практически каждый из часто летающих пассажиров сталкивался с задержками рейсов, произошедшим по тем или иным причинам. Задержки самолетов не приятны не только незапланированным ожиданием, но и могут повлечь за собой определенные убытки: пропущенная бизнес-встреча, опоздание на стыковочный рейс другой авиакомпании, оплаченная, но не использованная бронь в отеле, потеря дней отдыха для туристов, особенно для непродолжительных (3-5 дней) туристических продуктов и многое другое.

Ключевые слова: задержка рейса, компенсационные выплаты при задержке рейсов, возмещения убытков пассажирам

Задержки регулярных и чартерных рейсов

У многих возникает вопрос: есть ли разница в порядке защиты собственных прав при задержках на регулярных рейсах и чартерных? Прежде всего, давайте разберемся в терминологии.

Чартерные рейсы представляют собой рейсы, организация которых происходит на принципах чартерного договора между туроператором и перевозчиком. Чартерные рейсы, как правило, не имеют фиксированного графика вылетов (с точностью до 3-5 часов).

Регулярные рейсы – это рейсы, которые выполняются на круглогодичной основе по фиксированному графику.

На основании Воздушного [1] и Гражданского Кодексов РФ [2] всю ответственность за задержку или отмену рейса несет авиакомпания, независимо от того, чартерный рейс или регулярный. Соответственно, никакой разницы между видами рейсов не существует. Авиакомпания в любом случае при задержке рейса обязана предоставить пассажирам установленный законодательством набор услуг, а в отдельных случаях и выплатить денежную компенсацию.

Основные права и действия пассажиров при задержке и переносе рейсов

- Прежде всего, пассажиры имеют право на достоверную и точную информацию. Необходимо обращаться к представителю авиакомпании, выполняющей рейс (у большинства перевозчиков представительства или именные стойки есть почти во всех крупных российских аэропортах) или, если пассажир летит из маленького аэропорта, где официального представительства авиакомпании нет, к служащей у стойки информации аэропорта.

- Если ответственные лица авиаперевозчика или аэропорта отказываются понимать, то необходимо им напомнить, что согласно требованиям пункта 72 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Министерства Транспорта России от 28 июня 2007 г. № 82 (далее – ФАП), регулярные рейсы выполняются в соответствии с расписанием движения воздушных судов, сформированным перевозчиком и опубликованным в компьютерном банке данных расписания движения воздушных судов, а чартерные рейсы — в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок.

При этом пунктом 73 ФАП определены требования к информации по каждому регулярному рейсу, которым должно отвечать опубликованное расписание движения воздушных судов. В случае изменения расписания движения воздушных судов перевозчик должен принять возможные меры по информированию пассажиров, с которыми заключен договор воздушной перевозки, об изменении расписания движения воздушных судов любым доступным способом (пункт 74 ФАП).

- У представителя авиакомпании или сотрудников аэропорта вылета/назначения Вы имеет право требовать поставить отметку в билете о задержке рейса. Она необходима, если потом будете писать претензию перевозчику или подавать на него в суд. Точное время реального вылета попросите вписать от руки представителя авиакомпании/аэропорта и заверить штампом (сделать это можно при посадке или повторной регистрации — ее проводят в тех случаях, когда туристов на время задержки рейса размещали в гостинице).

- Если авиакомпания, чтобы свести время опоздания к минимуму, а вероятные претензии к нулю, отправляет пассажиров другим маршрутом или рейсом другой компании, то это должно осуществляться исключительно за счет средств авиакомпании или аэропорта, ни о каких доплатах речи в таком случае быть не может.

- Если из-за задержки авиарейса Ваше путешествие стало короче, Вы вправе потребовать от туроператора возврата денег за все оплаченные, но неиспользованные услуги: за ночь в отеле, пропущенную экскурсию и т.д. В тоже время надо иметь в виду, что туроператоры охотно предлагают компенсацию прямо на месте: дополнительную экскурсию, полный пансион вместо завтрака и т.п.

- В соответствии с нормами статьи 120 Воздушного кодекса РФ за просрочку доставки пассажира в пункт назначения в определенных случаях перевозчик должен выплатить штраф.

Случаи компенсационных выплат и их размеры

Если авиакомпания не может доказать влияние форс-мажора на задержку рейса, она обязана выплатить пассажиру 3 % от стоимости авиабилета за каждый час ожидания в качестве компенсации за опоздание (п. 5 ст. 28 Закона РФ «О защите прав потребителя») и, как отмечалось выше, в соответствии со ст. 120 Воздушного кодекса за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% предусмотренного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от авиаперевозчика.

Согласно положениям пункта 3 статьи 401 ГК к обстоятельствам непреодолимой силы не относится нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств (например – на оплату топлива), а перевозчик вправе отменить, задержать рейс, указанный в билете, произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, только если этого требуют условия безопасности полетов и/или авиационной безопасности, а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией.

Авиакомпания виновата, если рейс отменен или задержан из-за: нестыковки в расписании, неготовности экипажа или борта к выполнению рейса, отказа в посадке пассажира на рейс из-за «овербукинга» (некоторые авиакомпании продают не фактическое число авиабилетов на рейс, а немного больше, учитывая, что по статистике часть клиентов в последний момент отказывается от поездки; «овербукинг» — как раз тот случай, когда пассажиров больше, чем мест в самолете), невыгодности перелета для авиакомпании, других ситуаций, в которых перевозчику не удалось доказать влияние обстоятельств непреодолимой силы на невыполнение условий договора с пассажиром.

Авиакомпания не виновата, если выполнить рейс вовремя помешали: явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и погодные условия, военные действия, прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, а также, в некоторых случаях, забастовка персонала или неисправности, угрожающие жизни и здоровью пассажиров.

Считаем, что задержка рейсов по причине устранения неисправности воздушного судна не может являться основанием для освобождения от ответственности перевозчика и данную норму необходимо исключить из ст. 120 Воздушного кодекса.

То, что касается уплаты и размера штрафа, отметим следующее: Минимальный размер оплаты труда (МРОТ) – это установленный в законодательном порядке минимум месячной заработной платы (с учетом компенсационных и стимулирующих выплат), который работодатель обязан платить наемному сотруднику, работающему на условиях полной занятости.

Он используется для:

- регулирования оплаты труда (согласно ст. 133 ТК РФ, зарплата работника за полностью отработанный месяц не может быть ниже МРОТ);
- определения размеров социальных пособий (по временной нетрудоспособности, беременности и родам);
- других целей обязательного социального страхования.

Размер данного показателя устанавливается на всей территории России Федеральным законом № 82-ФЗ от 19 июня 2000 г. «О минимальном размере оплаты труда» [5]. Субъекты страны региональными соглашениями имеют право определить на своей территории более высокий размер МРОТ (ст. 133.1 ТК РФ)[4].

С 1 января 2016 года минимальный размер оплаты труда в Российской Федерации установлен на уровне 6204 рубля (ст. 1 Федерального закона от 14.12.2015 № 376-ФЗ). Это на 239 руб. больше, чем в 2015 г.

С 1 июля 2016 года минимальный размер оплаты труда в Российской Федерации вырос на 1296 руб. (21%) – до 7500 рублей (ст. 1 Федерального закона от 02.06.2016 № 164-ФЗ).

С 1 июля 2017 года запланирован рост минимального размера оплаты труда в Российской Федерации на 300 руб. (4%) – до 7800 рублей.

Однако, Базовая сумма, применяемая при исчислении стипендий, пособий и других обязательных социальных выплат, исчислении налогов, сборов, штрафов и иных платежей, исчислении платежей по гражданско-правовым обязательствам, размер которых в соответствии с законодательством РФ определяется в зависимости от МРОТ установлен [Федеральным законом](#) от 19.06.2000 N 82-ФЗ с 01.01.2001 и составляет 100 рублей.

Таким образом, размер штрафа для перевозчиков законодательно определен в размере 25 рублей за каждый час задержки. За сутки, соответственно – 600 рублей. Может ли данная сумма рассматриваться как компенсационная???

Считаем необходимым ужесточение санкций, применяемых к авиаперевозчикам, что наведет порядок в их рядах и приучит к пунктуальности.

Любопытно, что властям для ужесточения штрафов даже не надо особо сильно изменять законы. Достаточно убрать норму о пресловутых мизерных компенсациях из Воздушного кодекса, и отсылать участников спора к соответствующей норме в Законе о защите прав потребителей. Она гласит, что компенсация рассчитывается исходя из 3% от стоимости услуги в час. Т.е. за 10 часов задержки пассажиру набегит компенсация в 30% от стоимости

авиабилета. Это, безусловно, подстегнуло бы авиакомпании к реальной пунктуальности.

Кроме того, факт отмены или задержки рейса по вине перевозчика, а также неисполнение им возложенных на него согласно пункта 99. ФАП [6] обязанностей по соответствующему обслуживанию пассажиров могут в случае виновного перерыва в перевозке являться основаниями для предъявления пассажирами перевозчику требования о компенсации морального вреда ввиду причинения им соответствующих физических и нравственных страданий (основание – статья 15 Закона Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей»)[3]. Размер компенсации морального вреда определяется судом и не зависит от размера

Библиографический список

1. Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 06.07.2016)
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) 30 ноября 1994 года N 51-ФЗ
3. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 03.07.2016) "О защите прав потребителей"
4. Трудовой кодекс от 30.12.2001 N 197-ФЗ
5. Федеральным законом № 82-ФЗ от 19 июня 2000 г. «О минимальном размере оплаты труда»
6. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»

TO THE QUESTION OF PASSENGER TRANSPORTATION

Author: Teykhrib Victoria Aleksandrovna

Research supervisor: senior lecturer Isaeva Olga Aleksandrovna

Novosibirsk state technical university,

630073, Russia, Novosibirsk, K. Marx Ave 20

Isaeva O. A. o.isaeva@corp.nstu.ru

The address for correspondence: Teykhrib Victoria Aleksandrovn

Novosibirsk state technical university, 630073, Russia, Novosibirsk, Karl

Marx Ave., 20

Abstract: Delays of flights are the frequent phenomenon in work of air carriers. Practically each of often the flying passengers faced delays of flights, the event for one reason or another. Delays of planes aren't pleasant not only unplanned expectation, but also can cause certain losses: the missed business meeting, delay on connection flight of other airline paid, but not used reservation in hotel, loss of days of rest for tourists, especially for short (3-5 days) tourist products and many other things.

Keywords: a flight delay, compensation payments at a delay of flights, indemnification to passengers

УГОЛОВНО - ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ТЕРРОРИСТИЧЕСКИЙ АКТ В РФ И СТРАНАХ АТР

Утин Дмитрий Александрович

(научный руководитель к.ю.н Поляков С.А.)

Новосибирский Государственный Технический Университет, 630073,
Россия,

г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20.

Утин Д.А., e-mail Utin.dima@mail.ru

*Адрес для корреспонденции: Поляков Сергей Альбертович,
Новосибирский Государственный Технический Университет, 630073, Россия,
г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20, 3Б-126., тел. (923) 128-64-67*

Аннотация: в статье посредством анализа российского и зарубежного законодательства в части ответственности за террористический акт рассматриваются вопросы конструктивного исполнения карательных частей уголовно – правовых ном ст. 205 УК РФ, ст.255 УК РК и ст. 115 УК КНР. Борьба с преступлениями террористической направленности – приоритетная задача государства. Она должна решаться на основе и в рамках закона. Разработка теоретических проблем санкций, составляющих карательные части уголовно – правовых норм, должна быть твёрдо ориентирована на законодательство, тенденции развития и практику его применения. Исследования в данном направлении приведут к совершенствованию процесса законотворчества по вопросам конструирования карательных частей уголовно – правовых норм, определению содержания и сущности санкций, их составляющих.

Ключевые слова: террористический акт, уголовная ответственность, карательная часть, санкции, уголовно – правовая норма, наказание.

Террористические акты приносят массовые человеческие жертвы, оказывают сильное психологическое давление на большие массы людей, влекут разрушение материальных и духовных ценностей, не поддающихся порой восстановлению, сеют вражду между государствами, провоцируют войны, недоверие и ненависть между социальными и национальными группами, которые иногда невозможно преодолеть в течение жизни целого поколения.

УК РФ 1996 года предусматривает уголовную ответственность за совершение террористического акта. [1] Ст. 205 УК РФ включает в себя три уголовно – правовые нормы. Действующий УК РФ все деяния наказуемые ст. 205 УК РФ относит к особо тяжким преступлениям, что, несомненно, подчёркивает особую общественную опасность данных преступлений.

Сравнительный анализ санкций карательных частей уголовно – правовых норм ст. 205 УК РФ, представлен в Таблице 1.

Таблица 1

Уголовно-правовая норма	Санкции		Вид карательной части УПН	Категория преступления
	Лишение свободы	Пожизненное лишение свободы		
ч. 1 ст. 205 УК РФ	от 10 до 15 лет	НЕТ	Простая	Особо тяжкое
ч. 2 ст. 205 УК РФ	от 12 до 20 лет	НЕТ	Простая	Особо тяжкое
ч. 3 ст. 205 УК РФ	от 15 до 20 лет	ДА	Альтернативная	Особо тяжкое

Анализ санкций карательных частей уголовно – правовых норм ст. 205 УК РФ показал определённое несовершенство действующего законодательства. Так, глядя на таблицу 1, можно сказать о том, что наблюдается колоссальный разрыв между нижним и верхним пределами санкций за совершение террористического акта, если он совершён организованной группой или повлечёт смерть человека по неосторожности – 8 лет. Иными словами, данные размероотносительные границы санкции включают 96 месяцев, что почти в два раза больше, чем в ч.1 ст. 205 УК РФ.

Размеры между пределами должны быть такими, чтобы с одной стороны, судья не был стеснён чрезмерно узкими пределами санкций, имел достаточный простор для судейского усмотрения при избрании наказания, а с другой стороны – чтобы этот простор в выборе не трансформировался в судейский произвол, что, несомненно, бывает, когда законодатель допускает слишком большой разрыв между минимальными и максимальными границами санкции. [2] Данный аспект прямым образом влияет на справедливость решений, принимаемых органами судебной власти (судами) и нарушает принцип справедливости.

Представляется возможным, отметить, что размероотносительные границы санкций за более тяжкие преступления должны быть максимально минимизированы, они должны стремиться к нулю, то есть к абсолютной определённости (абсолютно определённым санкциям).

Последующий анализ ч.2 ст. 205 УК РФ приводит к выводу, что за совершение преступления, предусмотренного составом с отягчающими обстоятельствами, виновный может быть наказан менее сурово, чем за совершение преступления предусмотренного частью первой рассматриваемой статьи. В данном случае следует ограничить минимально допустимые санкции в зависимости от категории преступления (ст. 15 УК РФ), установленной в уголовно – правовой норме. [3]

В действующем уголовном законодательстве Республики Казахстан содержится ст. 255 «Акт терроризма». [4] Ст. 255 УК РК включает в себя четыре уголовно – правовые нормы (Таблица 2). Строгость наказания за совершение террористического акта по сравнению с УК РК 1998 года ужесточилась, поскольку нижний предел санкций увеличен.

Таблица 2

Уголовно-правовая норм	Санкции			Вид карательной части УПН	Категория преступления
	Лишение свободы	Пожизненное лишение свободы	Смертная казнь		
ч. 1 ст. 255 УК РК	от 6 до 10 лет	НЕТ	НЕТ	Простая	Тяжкое
ч. 2 ст. 255 УК РК	от 8 до 12 лет	НЕТ	НЕТ	Простая	Тяжкое
ч. 3 ст. 255 УК РК	от 12 до 17 лет	НЕТ	НЕТ	Простая	Особо тяжкое
ч.4 ст. 255 УК РК	от 15 до 20 лет	ДА	ДА	Альтернативная	Особо тяжкое

Анализ первой и второй таблицы позволяет сделать вывод о том, что законодатель Казахстана в отличие от российского уже сделал первые шаги по ограничению минимально допустимых санкций в зависимости от категории преступления. Так ч. 2 ст. 255 УК РК предусматривает ответственность в виде лишения свободы от 8 до 12 лет и является тяжким преступлением, по ч. 3 ст. 255 УК РК преступное деяние является особо тяжким и уголовная ответственность заключается уже в виде лишения свободы от 12 до 17 лет. Несомненно, это пример более логичного конструктивного исполнения карательных частей уголовно – правовых норм, предусматривающих ответственность за подобные преступления.

Положительный результат конструирования карательных частей уголовно – правовых норм казахским законодателем виден и в другом аспекте. Сравнительный анализ санкций карательных частей уголовно – правовых норм ст. 255 УК РК показал, что разрыв между нижним и верхним пределами санкций существует, но он минимизирован. Размероотносительные границы санкции максимально включают лишь 60 месяцев.

Ст. 115 УК КНР содержит одну уголовно – правовую норму. Карательная часть уголовно-правовой нормы ст. 115 является альтернативной, так как предусматривает возможность применения к виновному либо относительно - определённой санкции (л/с свыше 10 лет), либо абсолютно – определённой санкции (бессрочное лишение свободы), либо к виновному применяется на усмотрение судьи также абсолютно – определённая санкция (смертная казнь) (Таблица 3).

Таблица 3

Уголовно-правовая норм	Санкции			Вид карательной части УПН	Категория преступления
	Лишение свободы	Пожизненное лишение свободы	Смертная казнь		
ст. 115 УК КНР	свыше 10 лет	+	+	Альтернативная	Особо тяжкое

Анализ 1, 2 и 3 таблицы приводит к выводу, что за любое деяние, содержащее в себе все признаки состава преступления, предусмотренного ст.115 УК РФ, виновный будет приговорён не менее чем к 10 годам лишения

свободы. В РФ за аналогичное преступление террористической направленности виновный может быть осуждён к 8 годам лишения свободы, а в Республике Казахстан минимальный размер наказания составляет 6 лет.

Вышеизложенное еще раз подтверждает необходимость решения крупной комплексной теоретической проблемы учения о санкциях уголовно – правовых норм, выявление сущности уголовно – правовых санкций с позиций теорий права, уточнение понятийного аппарата уголовного права в данной области.

Исследование в данном направлении приведёт к совершенствованию процесса законотворчества по вопросам конструирования карательных частей уголовно – правовых норм, определению содержания и сущности санкций, их составляющих.

Библиографический список

1. "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 07.03.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 30.03.2017), "Собрание законодательства РФ", 17.06.1996, N 25, ст. 2954,

2. Поляков С.А. К вопросу об альтернативных и кумулятивных санкциях // Сборник научных трудов Омской академии МВД России. Омск: Изд-во Ома МВД России, 2007.

3. Поляков С.А. Санкции в уголовном законодательстве: концептуальные подходы и перспективы правового конструирования // Политика и право. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2007. С. 135-137.

4. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 28.12.2016 г.), «Казахстанская правда» от 9 июля 2014 г. № 132 (27753).

5. Уголовный кодекс КНР 1997 г. (пер. с китайского).

CRIMINAL LEGAL LIABILITY FOR TERRORIST ACT IN THE RUSSIAN FEDERATION AND COUNTRIES OF THE ATP

Affiliation

Utin Dmitry Alexandrovich
(Supervisor of studies Ph.D. Polyakov SA)
Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia,
Novosibirsk, Karl Marx Ave., 20.
Utin D.A., e-mail Utin.dima@mail.ru

Address for correspondence: Polyakov Sergey Albertovich, Novosibirsk State
Technical University, 630073, Russia,
Novosibirsk, Karl Marx Ave., 20, 3B-126., Tel. (923) 128-64-67

Abstract

In the article through the analysis of Russian and foreign legislation in the part of responsibility for the terrorist act, issues of constructive execution of the punitive parts of the criminal law n. 205 of the Criminal Code, art.255 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan and art. 115 of the Criminal Code of the PRC. The fight against crimes of a terrorist nature is a priority task of the state. It should be decided on the basis of and within the framework of the law. The development of theoretical problems of sanctions, which constitute punitive parts of criminal law norms, should be firmly oriented towards legislation, development trends and practice of its application. Research in this direction will lead to the improvement of the lawmaking process on the issues of constructing punitive parts of criminal law norms, determining the content and essence of sanctions, their components.

Keywords

Terrorist act, criminal responsibility, punitive part, sanctions, criminal - legal norm, punishment.

УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Чаунина Елена Андреевна, научный руководитель:

Шульгин Сергей Иванович, старший преподаватель

Новосибирский государственный технический университет, 630073,
Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса, 20

Чаунина Е. А., e-mail: elena_chaunina@mail.ru

Адрес для корреспонденции: Новосибирский государственный
технический университет, 630073, Россия, г. Новосибирск, пр. Карла Маркса,
20,
тел. 8(953) 871 0893

Аннотация: В статье анализируются положения закона, касающиеся эксплуатации воздушного транспорта, объясняется актуальность выбранной тематики, поднимается ряд проблем, реально существующих в практической деятельности. Помимо этого, на основании научных точек зрения, критикуются некоторые положения Уголовного кодекса России, предлагаются различные пути решения отдельных проблем.

Ключевые слова: законодательство, управление, авиакатастрофа, техническая неисправность, человеческий фактор, воздушное судно, ответственность.

Транспорт занимает важное место в повседневной жизни любого человека, поскольку позволяет перемещаться на большие расстояния, добираться до места назначения в более комфортных условиях и весьма короткие промежутки времени, по сравнению с пешей прогулкой. Однако, не стоит забывать, что пользование тем или иным транспортным средством должно быть еще и безопасным для жизни и здоровья человека. В данной статье хотелось бы сделать акцент на законодательном урегулировании положений именно о воздушном транспорте. Защищают ли действующие нормы Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ) затрагиваемые ими сферы общественных отношений, возможны ли пути усовершенствования уголовного закона – вот, пожалуй, самые существенные вопросы предложенной темы.

Государство непосредственно участвует в регламентации отношений по использованию воздушного транспорта, посредством формирования нормативной базы. Так, основу законодательства составляют Конституция РФ, Воздушный кодекс РФ (далее – ВК РФ), Уголовный кодекс РФ (далее – УК РФ), Кодекс об административных правонарушениях РФ (далее – КоАП РФ), Федеральный закон от 09.02.2007 № 16 «О транспортной безопасности». В соответствии с ВК РФ формируются и утверждаются Федеральные

авиационные правила. Являясь подзаконными актами, они создают почву для исполнения ВК РФ, ФЗ, иных актов. Но это всё правила, а вот что касается ответственности при их несоблюдении, обратиться следует к УК РФ и КоАП РФ. Ввиду того, что уголовно наказуемые деяния более опасны, считаю необходимым остановиться на анализе норм, устанавливающих ответственность за их совершение.

В первую очередь, хотелось бы отметить проблему, касающуюся вопросов юридической техники. В ст. 263 УК РФ [3] в качестве предмета преступления выступают «правила безопасности движения» и «эксплуатации» транспорта. Если же обратиться к ст. 264 УК РФ [3], можно заметить, что между указанными понятиями стоит разделительный союз «или». Как отмечает Радченко О. В. [6], они соотносятся как частное и общее, т.е. управление движением транспорта – одна из форм его эксплуатации, и если процесс движения неотделим от эксплуатации, то последняя может осуществляться и вне процесса движения, например, при предполётной подготовке транспорта. Отсюда следует, что, если эксплуатация не сопровождается процессом движения, то любые противоправные формы её осуществления преступлением являться не будут. В этой связи, стоит считать разумным предложение использовать разделительный союз «или» в ст. 263 УК РФ [3], для обеспечения возможности предъявления обвинения при любом факте противоправной эксплуатации транспорта.

Объяснить такую позицию можно фактами из реальной жизни. По данным МЧС России, только за первое полугодие 2016 г. количество авиакатастроф возросло на 83% по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. Крушение самолёта в Тюмени в 2012 г., под Хабаровском в 2014, в Сочи в 2016, во многих других случаях, объясняют технической неисправностью. Возможно, более строгий контроль за эксплуатацией воздушного транспорта, в том числе, до размещения пассажиров, позволит предотвратить неблагоприятные последствия.

Нельзя забывать и про человеческий фактор, существующий, как правило, всегда. В частности, стоит согласиться с тем, что человек в состоянии опьянения не может в полной мере отдавать отчёт своим действиям, и уж тем более, управлять самолётом, который, в соответствии со ст. 1079 ГК РФ [2], является источником повышенной опасности. Практика, к сожалению, не утешительна. Так, в 2011 г. потерпел крушение ТУ-134 около г. Петрозаводска. По результатам судебно-медицинской экспертизы, в крови штурмана присутствовал алкоголь. Также, летом 2016 г. в Пензенской области случилась авиакатастрофа. Командир самолёта, по заключению экспертов, находился в состоянии алкогольного опьянения (в крови обнаружено 3,2 промилле). И такие случаи не единичны.

В этой связи не совсем понятно, почему законодатель, определяя повышенную уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения в состоянии опьянения, не предусматривает таких положений при нарушении правил движения или эксплуатации иных транспортных средств, в

том числе воздушных. Как отмечает Стрилец О. В. [7], все эти составы связаны с эксплуатацией транспортных средств, т.е. источников повышенной опасности, и в этом их главное сходство. Человек при управлении воздушным судном связан большей ответственностью за жизнь экипажа и пассажиров, он, зачастую, обязан справляться с самым непреодолимым – с силами природы. Нахождение на борту самолёта пилота или штурмана в состоянии опьянения, хотя бы и не приведших к вредным последствиям, уже само по себе лишает находящихся там людей защищенности, ставит под угрозу их жизнь и здоровье.

Ответственность за управление воздушным судном в таком состоянии, предусмотрена в качестве административного наказания [4]. Однако, есть вероятность, что под страхом лишения свободы хоть один-два пилота не стали бы брать на себя такую ответственность и ряда катастроф, возможно, не произошло бы.

Последнее, на что хотелось бы обратить внимание, - момент, с которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности. Глава 27 УК РФ [3] регулирует отношения, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, их недоброкачественным ремонтом, приведением в негодность и некоторые другие. Важно то, что составы этих преступлений сформулированы по типу материальных, т.е. лицо подлежит уголовной ответственности только если наступят вредные последствия, а именно, вред здоровью человека или ущерб. Без соответствующих последствий, опять же, наступает административная ответственность.

Административный штраф или даже лишение права управлять воздушным судном в течение нескольких лет, не сравнятся с лишением свободы. Стоит согласиться с идеей Мальцева В. В. [5] по поводу закрепления в УК РФ ответственности за создание опасности наступления указанных вредных последствий. Это сформирует, хотя бы у части граждан, привычку соблюдения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

В заключение хочется сказать, что человек, покупая билет на борт воздушного транспорта, доверяет перевозчику свои жизнь и здоровье. Лицо, управляющее транспортом, должно осознавать масштаб лежащей на нём ответственности и следить за своим физическим и психическим здоровьем. Но грамотное закрепление обязательных правил также немаловажно, поскольку оно способствует защищенности пассажиров, хоть и опосредованно. Именно закон, выполняя предупредительную функцию, должен обеспечить надлежащий контроль за исправностью воздушного транспорта, в том числе до его отправки, а также неукоснительное соблюдение не только правил эксплуатации, но и обязанности защиты жизни и здоровья граждан.

Библиографический список:

Нормативные акты

1. Конституция РФ от 12 дек. 1993 г. по сост. на 21 июля 2014 г. // Собрание законодательства РФ. – 2014. - № 31. – ст. 4398.
2. Гражданский кодекс РФ (часть вторая): федеральный закон от 26 янв. 1996 г. № 14: по сост. на 23 мая 2016 г. // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. ст. 410.
3. Уголовный кодекс РФ: федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63: по сост. на 07 фев. 2017 г. // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. ст. 2954.
4. Кодекс РФ об административных правонарушениях: федеральный закон от 30 дек. 2001 г. № 195: по сост. на 07 фев. 2017 г. // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). ст. 1.

Научная и учебная литература

5. Мальцев В. В. Неосторожные преступления: критерии общественной опасности и их отражение в УК РФ // Государство и право. – 2012. - № 3. – С. 32 – 40.
6. Радченко О. В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях. – 2014. – С. 91 – 94.
7. Стрилец О. В., Козаренко Ю. А. Отдельные вопросы законодательной регламентации уголовной ответственности за злостное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2016. - № 1 (33). – С. 179 – 183.

THE CRIMINAL AND LEGAL ANALYSIS OF CRIMES AGAINST TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF AIR TRANSPORT

Chaunina Elena Andreevna, Shulgin Sergey Ivanovich

Novosibirsk State Technical University, 630073, Russia, Novosibirsk,
Karl Marx ave., 20

Chaunina E. A., e-mail elena_chaunina@mail.ru, tel. 8(953) 871 0893

Annotation: In the article are being analyzed the provisions of the law concerning the operation of air transport, are being explained the relevance of the chosen topic, are being raised a number of problems that actually exist in practice. In addition, on the basis of scientific points of view, some provisions of the Russian Criminal Code are criticized, are being proposed different ways of solving individual problems.

Keywords: Legislation, management, air crash, technical malfunction, human factor, aircraft, responsibility.

Содержание

СЕКЦИЯ: ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ 5

ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Анашкин Михаил Александрович, Музыка Е.И. 5

ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Аратова Марина Михайловна 9

ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Бадмаева Валерия Геннадьевна, Литвинцева Галина Павловна. 13

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ОБОРУДОВАНИЯ

Бушанов Евгений Викторович; Яцко Владимир Александрович 20

ТРАНСФЕРТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ КАК МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Волков Роман Валерьевич, Мельников Владимир Васильевич 25

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Ганова Екатерина Александровна, Музыка Елена Игоревна 30

МЕТОД МАРКЕТИНГОВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСА: А/Б ТЕСТИРОВАНИЕ

Грабко Евгений Сергеевич, Чахлова Кристина Викторовна, Низовкина Наталья Геннадьевна 35

АНАЛИЗ ЗАТРАТ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ

Ермолаева Елена Николаевна 39

ПРОГНОЗ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК АВИАКОМПАНИИ "АЭРОФЛОТ"

Кадыкова Александра Александровна 42

ОТ МАЛОГО БИЗНЕСА К КРУПНОМУ: SWOT-АНАЛИЗ КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗРАБОТКИ КОРПОРАТИВНОЙ СТРАТЕГИИ	
<i>Кардымон Анастасия Константиновна, Клавсуц Ирина Львовна</i>	46
ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ДИРИЖАБЛЕЙ В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА	
<i>Кузнецов Андрей Геннадьевич</i>	52
УПРАВЛЕНИЕ ЗАНЯТОСТЬЮ НА РЕГИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ ТРУДА	
<i>Лыкова Олеся Александровна, Мелконян Артур Арамайисович</i>	57
ОБЗОР МЕТОДИК ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА	
<i>Матвееенко Дарья Олеговна, Музыка Елена Игоревна</i>	62
РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СНИЖЕНИЮ ЗАТРАТ АВИАКОМПАНИИ "АЭРОФЛОТ РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ"	
<i>Михайловская Наталья Михайловна</i>	67
ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ИННОВАЦИОННОГО ПРОЦЕССА ПО МОДЕЛИ ОТКРЫТЫХ ИННОВАЦИЙ НА РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ	
<i>Степанова Юлия Анатольевна, Горевая Евгения Сергеевна</i>	70
УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ НА КАЧЕСТВО В УСЛОВИЯХ ПРОЦЕССНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА	
<i>Суркова Екатерина Валерьевна</i>	77
ПРОБЛЕМЫ МЕЖВИДОВОЙ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛА	
<i>Чайка Надежда Кирилловна, Кузнецов Андрей Геннадьевич</i>	81
АНАЛИЗ НОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТЬЮ РАБОТНИКОВ	
<i>Шумовская Анастасия Сергеевна, Горевая Евгения Сергеевна</i>	86

СЕКЦИЯ: ЮРИДИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ.....	92
ОТДЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ ИМУЩЕСТВА <i>Алексеева Анастасия Игоревна, Жуков Евгений Александрович.....</i>	<i>92</i>
ПРОБЛЕМА ВОЗДУШНОГО ХУЛИГАНСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ <i>Абрамов Андрей Владимирович.....</i>	<i>97</i>
УГОЛОВНО-ПРАВОВОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАРУШЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ КРЕДИТОРОВ НА ПРИМЕРЕ НОРМ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЛАСТИ НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТИ (БАНКРОТСТВА) <i>А. О. Арышева, К. Е. Чалышева.....</i>	<i>101</i>
РЕФОРМА ПОЛНОМОЧИЙ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2016 ГОДА: ВОПРОСЫ ИСПОЛНИМОСТИ РЕШЕНИЙ ЕВРОПЕЙСКОГО СУДА ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА В РОССИИ <i>Володеева Анастасия Николаевна, Рудт Юлия Аркадьевна.....</i>	<i>104</i>
СТАНОВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В РФ <i>Грухин Юрий Александрович, Юнусова Рагина Ваचितовна.....</i>	<i>108</i>
ЗАЩИТА ПРАВА НА СЕМЕЙНУЮ ЖИЗНЬ ПОЖИЗНЕННО ЗАКЛЮЧЕННЫХ В РОССИИ <i>Гусейнли Расим Камал Оглы, Рудт Юлия Аркадьевна.....</i>	<i>111</i>
ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ЛИНГВИСТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ХУЛИГАНСТВА НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ <i>Дроздова Елена Константиновна, Коровин Николай Кондратьевич.....</i>	<i>115</i>
УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ АВТОРСКОГО ПРАВА <i>Жуков Евгений Александрович, Кононенко Яна Витальевна, Мохова Алена Евгеньевна.....</i>	<i>119</i>
ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРИ НЕОБХОДИМОЙ ОБОРОНЕ <i>Ковязина Алена Игоревна, Шульгин Сергей Иванович.....</i>	<i>124</i>

ОСОБЕННОСТИ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ ХУЛИГАНСТВА НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ	
<i>Лебедева Екатерина Андреевна, Коровин Николай Кондратьевич</i>	128
ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТ АВИАКАТАСТРОФ	
<i>Лехно Анна Олеговна, студентка; Коровин Николай Кондратьевич</i>	131
ТЕРРОРИЗМ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ	
<i>Мангир Анна Васильевна, Твилинёва Татьяна Вадимовна</i>	136
НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ТРАНСПОРТИРОВКИ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО И ХОЛОДНОГО ОРУЖИЯ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ	
<i>Мангир Анна Васильевна, Старцева Александра Сергеевна</i>	141
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОКУМЕНТООБОРОТА ВО ВСПОМОГАТЕЛЬНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ	
<i>Панчик Евгений Алексеевич</i>	144
ПРОБЛЕМЫ НЕЗАКОННОЙ МИГРАЦИИ	
<i>Сидорова Елена Александровна, Черных Екатерина Романовна</i>	147
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСОВ	
<i>Тейхриб Виктория Александровна</i>	151
УГОЛОВНО - ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ТЕРРОРИСТИЧЕСКИЙ АКТ В РФ И СТРАНАХ АТР	
<i>Утин Дмитрий Александрович, Поляков С.А.</i>	157
УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	
<i>Чаунина Елена Андреевна, Шульгин Сергей Иванович</i>	162

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

Наука Промышленность Оборона

Труды XVIII ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО–ТЕХНИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ

г. Новосибирск, 19-21 апреля 2017 г.

Том IV

Под редакцией *С.Д. Саленко*

Компьютерная верстка *А.С. Долматов*

Подписано в печать 13.06.2017 г. Формат 60×84 1/16. Бумага офсетная
Тираж 40 экз. Уч.-изд.л. 9,99. Печ.л. 10,75. Заказ № 800

Отпечатано в типографии
Новосибирского Государственного Технического Университета
630073, г. Новосибирск, пр. К. Маркса, 20
Тел: (383)-346-31-87