



АКТУАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

Земли особого
назначения
Тульской области
История создания
энергосистемы
Республики Армения

Использование
геоинформационных
систем и космических
снимков в интересах
экологической
безопасности
населения

Роль
функционально-
смысловых типов
речи и литературных
стилей языка
в ораторском
искусстве

#29(56)

16+

Актуальные исследования

Международный научный журнал
2021 • № 29 (56)

Издается с ноября 2019 года

Выходит еженедельно

ISSN 2713-1513

Главный редактор: Ткачев Александр Анатольевич, канд. социол. наук

Ответственный редактор: Ткачева Екатерина Петровна

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются.
За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы.
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов статей.
При использовании и заимствовании материалов ссылка на издание обязательна.
Материалы публикуются в авторской редакции.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Абидова Гулмира Шухратовна, доктор технических наук, доцент (Ташкентский государственный транспортный университет)

Альборад Ахмед Абуди Хусейн, преподаватель, PhD, Член Иракской Ассоциации спортивных наук (Университет Куфы, Ирак)

Аль-бутбахак Башшар Абуд Фадхиль, преподаватель, PhD, Член Иракской Ассоциации спортивных наук (Университет Куфы, Ирак)

Альхаким Ахмед Кадим Абдуалкарем Мухаммед, PhD, доцент, Член Иракской Ассоциации спортивных наук (Университет Куфы, Ирак)

Асаналиев Мелис Казыкеевич, доктор педагогических наук, профессор, академик МАНПО РФ (Кыргызский государственный технический университет)

Атаев Загир Вагитович, кандидат географических наук, проректор по научной работе, профессор, директор НИИ биогеографии и ландшафтной экологии (Дагестанский государственный педагогический университет)

Гаврилин Александр Васильевич, доктор педагогических наук, профессор, Почетный работник образования (Владимирский институт развития образования имени Л.И. Новиковой)

Галузо Василий Николаевич, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник (Научно-исследовательский институт образования и науки)

Григорьев Михаил Федосеевич, кандидат сельскохозяйственных наук, доцент (Арктический государственный агротехнологический университет)

Губайдуллина Гаян Нурахметовна, кандидат педагогических наук, доцент, член-корреспондент Международной Академии педагогического образования (Восточно-Казахстанский государственный университет им. С. Аманжолова)

Ежкова Нина Сергеевна, доктор педагогических наук, профессор кафедры психологии и педагогики (Тульский государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого)

Жилина Наталья Юрьевна, кандидат юридических наук, доцент (Белгородский государственный национальный исследовательский университет)

Ильина Екатерина Александровна, кандидат архитектуры, доцент (Государственный университет по землеустройству)

Карпович Виктор Францевич, кандидат экономических наук, доцент (Белорусский национальный технический университет)

Кожевников Олег Альбертович, кандидат юридических наук, доцент, Почетный адвокат России (Уральский государственный юридический университет)

Колесников Александр Сергеевич, кандидат технических наук, доцент (Южно-Казахстанский университет им. М. Ауэзова)

Копалкина Евгения Геннадьевна, кандидат философских наук, доцент (Иркутский национальный исследовательский технический университет)

Красовский Андрей Николаевич, доктор физико-математических наук, профессор, член-корреспондент РАЕН и АИН (Уральский технический институт связи и информатики)

Кузнецов Игорь Анатольевич, кандидат медицинских наук, доцент, академик международной академии фундаментального образования (МАФО), доктор медицинских наук РАГПН, профессор, почетный доктор наук РАЕ, член-корр. Российской академии медико-технических наук (РАМТН) (Астраханский государственный технический университет)

Литвинова Жанна Борисовна, кандидат педагогических наук (Российский государственный университет правосудия)

Мамедова Наталья Александровна, кандидат экономических наук, доцент (Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова)

Мукий Юлия Викторовна, кандидат биологических наук, доцент (Санкт-Петербургская академия ветеринарной медицины)

Никова Марина Александровна, кандидат социологических наук, доцент (Московский государственный областной университет (МГОУ))

Насакаева Бакыт Ермекбайкызы, кандидат экономических наук, доцент, член экспертного Совета МОН РК (Карагандинский государственный технический университет)

Олешкевич Кирилл Игоревич, кандидат педагогических наук, доцент (Московский государственный институт культуры)

Попов Дмитрий Владимирович, PhD по филологическим наукам, доцент (Андижанский государственный университет)

Пятаева Ольга Алексеевна, кандидат экономических наук, доцент (Российская государственная академия интеллектуальной собственности)

Редкоус Владимир Михайлович, доктор юридических наук, профессор (Институт государства и права РАН)

Самович Александр Леонидович, доктор исторических наук, доцент (ОО «Белорусское общество архивистов»)

Сидикова Тахира Далиевна, PhD, доцент (Ташкентский государственный транспортный университет)

Таджибоев Шарифджон Гайбуллоевич, кандидат филологических наук, доцент (Худжандский государственный университет им. академика Бободжона Гафурова)

Тихомирова Евгения Ивановна, доктор педагогических наук, профессор, Почётный работник ВПО РФ, академик МААН, академик РАЕ (Самарский государственный социально-педагогический университет)

Хайтова Олмахон Саидовна, кандидат исторических наук, доцент, Почетный академик Академии наук «Турон» (Навоийский государственный горный институт)

Цуриков Александр Николаевич, кандидат технических наук, доцент (Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС))

Чернышев Виктор Петрович, кандидат педагогических наук, профессор, Заслуженный тренер РФ (Тихоокеанский государственный университет)

Шаповал Жанна Александровна, кандидат социологических наук, доцент (Белгородский государственный национальный исследовательский университет)

Шошин Сергей Владимирович, кандидат юридических наук, доцент (Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского)

Яхшиева Зухра Зиятовна, доктор химических наук, доцент (Джиззакский государственный педагогический институт)

СОДЕРЖАНИЕ

КОСМОС, АВИАЦИЯ

Шахулов Н.Р.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГЕОИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ И КОСМИЧЕСКИХ
СНИМКОВ В ИНТЕРЕСАХ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ6

ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ

Арьё Д.В., Шепелин Г.И.

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПРОЦЕССАМИ8

Перегородова О.О., Шепелин Г.И.

СУЩНОСТЬ И ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ КАК ОТРАСЛИ В
СОВРЕМЕННОМ МИРЕ 12

Фомичёва П.А., Шепелин Г.И.

СУЩНОСТЬ И ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ..... 14

Чугреева А.А., Шепелин Г.И.

ВАЖНОСТЬ ЛОГИСТИКИ В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ 17

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ

Усачева Л.Н., Шепелин Г.И.

УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК МОРСКОГО ТРАНСПОРТА С ПОМОЩЬЮ
ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ 20

НАУКИ О ЗЕМЛЕ, ЭКОЛОГИЯ, ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ

Евдокимова И.С.

ЗЕМЛИ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ 23

ФИЛОЛОГИЯ, ИНОСТРАННЫЕ ЯЗЫКИ, ЖУРНАЛИСТИКА

Погосян М.Д.

РОЛЬ ФУНКЦИОНАЛЬНО-СМЫСЛОВЫХ ТИПОВ РЕЧИ И ЛИТЕРАТУРНЫХ СТИЛЕЙ
ЯЗЫКА В ОРАТОРСКОМ ИСКУССТВЕ 30

ИСТОРИЯ, АРХЕОЛОГИЯ, РЕЛИГИОВЕДЕНИЕ

Ермишина Н.Д.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЭНЕРГОСИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ 34

МЕНЕДЖМЕНТ И МАРКЕТИНГ

Громов Е.О., Шепелин Г.И.

ПРИНЦИПЫ И МЕТОДЫ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ
ПРЕДПРИЯТИЕМ В СЕГМЕНТЕ ПЕРЕВОЗОК РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ 38

ЭКОНОМИКА, ФИНАНСЫ

Каратаев Ю.А.

ПОНЯТИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЧЕЛОВЕКА. МОТИВАЦИОННЫЕ СВОЙСТВА ДЕНЕГ
И ОПЛАТЫ ТРУДА 41

КОСМОС, АВИАЦИЯ

ШАХУЛОВ Никита Ренарьевич

специалист по геоинформационным системам и геомаркетингу,
Инновационный-образовательный Центр космических услуг ОАО «НПК «РЕКОД»,
Россия, г. Волгоград

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГЕОИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ И КОСМИЧЕСКИХ СНИМКОВ В ИНТЕРЕСАХ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

***Аннотация.** В данной работе рассматривается способ использования геоинформационных систем и космических снимков в интересах экологической безопасности населения.*

***Ключевые слова:** ГИС, геоинформационные системы, Базовая геоинформационная платформа РЕКОД, StudentTDistribution.*

Геоинформационная система (далее именуется – ГИС) – это информационная система, создана для обработки, моделирования и анализа обстановки для обеспечения безопасности жизнедеятельности населения, экологической безопасности и обеспечения информацией лиц, принимающих решения (далее именуется – ЛПР).

Основной задачей ГИС является предоставление ЛПР вариантов действий (сценариев) в условиях нестандартных ситуаций, чрезвычайных ситуаций и обоснованных управленческих решений об отдельных территориях [8].

В настоящий момент ГИС получили широкое распространение. Примерами ГИС являются Яндекс, GOOGLE, НОКИА, геопортал Роскосмоса, сайт администрации города Волжский. На геопорталах представлена информация в интересах фирм разработчиков и их пользователей.

О необходимости внедрения космических технологий говорит Президент России В.В.Путин который 14 января 2014 года подписал документ «Основы государственной политики в области использования результатов космической деятельности в интересах модернизации экономики Российской Федерации развития ее регионов на период до 2030 года».

2 сентября 2014 года Волжский политехнический техникум (далее именуется – ВПТ) подписал Соглашение с Открытым акционерным

обществом Научно производственная корпорация «РЕКОД» №67-У. Для реализации основ государственной политики в ВПТ 8 апреля 2016 года был открыт Инновационно образовательный центр космических услуг (далее именуется – ИО ЦКУ).

На компьютерах ИО ЦКУ ВПТ установлено программное обеспечение (далее именуется – ПО) «Базовая геоинформационная платформа РЕКОД». ПО предназначено для визуализации пространственных данных, разработки пользовательских порталных приложений для поиска, отображения и публикации ГИС-ресурсов. ПО обеспечивает предоставление, организацию, накопление, хранение, поиск, доступ и использование геопро пространственных данных, формирование отчетов и ведение базы пространственных данных [2].

В связи с тем, что климат Волгоградской области континентальный, с холодной, малоснежной зимой и жарким, сухим летом. Средняя температура января от -8°C до -5°C , июля $+22^{\circ}\text{C}$ $+24^{\circ}\text{C}$, а осадков выпадает около 350 мм в год [7], возникает необходимость прогнозирования чрезвычайных ситуаций (далее именуется – ЧС) связанных с пожарами.

Предлагается использовать математическую обработку статистических данных, связанных с пожарами, зафиксированными космическими аппаратами (далее именуется – КА) AQUA и TERRA (США).

Для прогноза следует использовать статистические данные комитета обеспечения безопасности жизнедеятельности Волгоградской области и комитета информационных технологий администрации Волгоградской области. Статистические данные по зафиксированным пожарам на территории Волгоградской области расположены на Электронном атласе Волгоградской области [1].

Для корректности прогнозов следует использовать данные геопортала Роскосмоса [3] и сайта NASA (США) [6], которое разместило на своем сайте информацию о том, что снимки с КА TERRA полученные прибором ASTER находятся с 1 апреля 2016 года в открытом доступе для всех желающих с разрешением 10, 30 и 90 метров [4].

Признаком корректного прогноза является наличие нескольких атрибутов. Во-первых, должен быть указан срок, на который дается прогноз. Во-вторых, должен быть указан интервал неопределенности, в который значения индекса попадают с определенной вероятностью. В-третьих, должна быть указана вероятность попадания в этот интервал. При наличии всех трех составляющих прогноз можно считать корректным [9].

Для прогнозирования количества пожаров на территории Волгоградской области

предлагается использовать распределение Стьюдента, которое появляется в задачах, связанных с оценкой математического ожидания нормально распределенных случайных величин с математическими ожиданиями дисперсией 2. Для вычисления интегральной функции вероятности распределения Стьюдента служит программа StudentTDistribution [5].

Литература

1. Интернет-ресурсы Атлас Волгоградской области, <http://maps.volganet.ru/.map/Atlas/>
2. Геопортал Волжского политехнического техникума. <http://volpt.rekod.ru/>
3. Геопортал Роскосмоса. Сервис космических снимков. <http://gptl.ru/>
4. Геоинформационный портал ГИС-Ассоциации. <http://www.gisa.ru/>
5. Распределение Стьюдента.
6. <http://alglib.sources.ru/specialfunctions/distributions/student.php>
7. Сайт NASA. <https://www.nasa.gov/>
8. Справочник о Волгограде, <http://www.hotels-volgograd.ru/viewgloss.php?id=10>
9. Что такое ГИС. <http://gis.web.tstu.ru/chtogis2.htm>

SHAHULOV Nikita Renarievich

Specialist in geoinformation systems and geomarketing,
Innovative and Educational Center for Space Services of JSC «RPC «RECOD»
Russia, Volgograd

THE USE OF GEOINFORMATION SYSTEMS AND SATELLITE IMAGES IN THE INTERESTS OF ENVIRONMENTAL PROTECTION PUBLIC SAFETY

Abstract. *In this paper, the method of using geoinformation systems and satellite images in the interests of environmental safety of the population is considered.*

Keywords: *GIS, geoinformation systems, Basic geoinformation platform RECOD, StudentTDistribution.*

ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ

АРЬЁ Дмитрий Витальевич

студент, Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

ШЕПЕЛИН Геннадий Ильич

доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта», кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПРОЦЕССАМИ

Аннотация. В статье рассмотрены существующие системы управления логистическими процессами.

Ключевые слова: система, процесс, управление, логистика.

Определение «логистика» может быть сложным или простым. Согласно Совету по управлению логистикой, логистика – это та часть процесса цепочки поставок, которая планирует, реализует и контролирует эффективный, действенный поток и хранение товаров, услуг и соответствующей информации из от точки происхождения до точки потребления, чтобы удовлетворить требования клиентов [1].

Логистика – это не только точное хранение и перемещение запасов. Это также знание того, где находятся ваши товары по всей цепочке поставок, и поиск альтернативных способов и маршрутов доставки, чтобы быстро обойти задержанные и нерегулярные поставки. И, как и многое другое в автоматизации производства, хорошая логистика является конкурентным преимуществом.

В эту область входят многочисленные отраслевые инициативы, в том числе быстрое реагирование, постоянное пополнение запасов, эффективная реакция потребителей и, в основном, в обрабатывающей промышленности, запасы, управляемые поставщиками. Общей темой во всех этих направлениях является создание своего рода плавного и быстрого конвейера от источника материала (поставщика) до потребления материала (потребителя), реагируя на динамику в реальном времени, возникающую в результате изменения требований клиентов, маршрутов, способов транспортировки и требования международной торговли, чтобы назвать несколько ограничений.

Две характеристики отделяют программное обеспечение для логистики от многих других типов программного обеспечения, в частности от системы планирования ресурсов предприятия (ERP). Логистические приложения – это системы исполнения, а не системы планирования. Во-вторых, это системы реального времени, способные принимать решения за доли секунды на основе колоссального количества данных на гораздо более детальном уровне, чем ERP.

Системы управления заказами обеспечивают видимость всего жизненного цикла заказа в режиме реального времени, предотвращая потерю, задержку или повреждение заказов. Например, управление продуктами, заказами, отгрузками и информацией о доставке по клиентам. Он также производит соответствующие материалы для выставления счетов, а также напрямую общается с клиентами и поставщиками через электронный обмен данными, Интернет и другие способы связи. Он контролирует выставление счетов для всех затрат на обработку продукта (таких как получение, хранение и маркировка) и применяет его к конкретному клиенту на основе предварительно согласованных соглашений. Кроме того, он может обрабатывать сложные заказы, для которых требуется отгрузка в будущем или смещенные даты доставки, доставка нескольким получателям или заказанный назад продукт.

Системы управления транспортировкой (TMS) ориентированы на движение грузов и их

физическое распределение. Транспортное приложение на основе Интернета и рабочих процессов от Arzoop, например, помогает компаниям определять лучший маршрут и способ транспортировки для их продуктов, помогает выбирать перевозчиков на основе уровней обслуживания и тарифов, создает график доставки, определяет тарифы и оптимизирует общие расходы на доставку с учетом ограничений на обслуживание и доставку, а также требований международной торговли. Отдельное приложение для глобальной торговли содержит централизованную базу данных правил с правилами торговли, тарифами и пошлинами почти для двух десятков стран. Приложение автоматизирует правильную обработку надлежащих торговых документов, отправляя их по электронной почте соответствующим должностным лицам.

Сторонние поставщики логистических услуг сами по себе не являются технологией, но являются важным элементом логистики. Согласно недавнему опросу 3PL, проведенному, основные услуги, заказываемые поставщиками 3PL, включают в себя входящие и исходящие перевозки, кросс-докинг, складирование, аудит / оплату грузовых накладных, а также консолидацию и распределение грузов. Но этот набор услуг меняется. «Поставщики теперь должны сосредоточиться на эффективных информационных технологиях, эффективном управлении и процессах взаимоотношений, глобальном реагировании и предоставлении комплексных интегрированных решений, которые обеспечивают реальную экономию в цепочке поставок», – пишет Джон Лэнгли младший, автор исследования и профессор Института логистики. в Технологическом институте Джорджии.

Внедрение логистических приложений происходит быстро – обычно менее шести месяцев. Также быстрая окупаемость их инвестиций (ROI), которая часто бывает в течение 18 месяцев. ROI основан на нескольких показателях. По данным, поставщика систем управления цепочкой поставок, эти меры включают сокращение запасов на 30-70% (незавершенных и находящихся в пути), сокращение административных расходов, повышение эффективности производства, устранение премиальных отгрузок и нехватки запчастей, предсказуемые производственные требования, точное планирование производства, точные производственные заказы, значительно сокращенные «на всякий случай» и избыточные запасы, улучшенное

использование ограниченных ресурсов, более низкие требования к рабочей силе, сокращение сверхурочных затрат, сокращение премиальных фрахтов обвинения и душевное спокойствие. Добавьте к этому такие элементы, как более быстрая скорость выполнения заказов и время отклика на выполнение заказов, больше оборачиваемости складских запасов и меньшее ускорение производства, складирования и доставки, и это лишь некоторые области.

Цель, конечно же, – наглядность во всех сферах логистики. «Клиенты требуют прозрачности статуса своих заказов – когда они отправляются и когда они покидают дверь – им нужна копия коносамента и упаковочный лист, и они хотят выйти в Интернет и щелкнуть по номеру посылки, чтобы сразу узнать статус посылки. Все это является стандартом в решении для обеспечения прозрачности».

Интересно, что логистика – это, вероятно, одна из проблем, где использование технологий – это хорошо. «Простая передача физических процессов логистики на аутсорсинг не даст вам огромной экономии на логистике», – говорит Лэнгли. «Чтобы перемещать грузы и делать это правильно, вы должны делиться [огромными объемами] логистической информации с нужными игроками в нужное время, позволять определенным игрокам выполнять эту информацию, позволять другим игрокам просто просматривать эту информацию и позволять другим игрокам устанавливать бизнес-правила.

Системы архивирования автоматического определения местоположения транспортных средств (AVL) приносят ряд преимуществ компаниям, эксплуатирующим автопарк. Компании, использующие другие типы транспортных средств, такие как автобусы, курьеры, машины скорой помощи и многие другие, также получают выгоду. Системы AVL или «GPS» являются одними из наиболее экономически эффективных инвестиций, которые могут сделать компании в сфере обслуживания и соблюдения нормативных требований.

Если установлено, что два поставщика предлагают аналогичные возможности, которые обеспечивают примерно одинаковую ценность, акцент может быть перенесен на ценообразование для более легкого решения о покупке. Руководители, ответственные за покупку системы AVL, должны быть уверены, что они выбирают поставщика, наиболее способного решить их конкретные потребности.

Однако функциональность и стоимость значительно различаются от одного производителя к другому. Автоматический журнал драйверов DOT - хороший пример функциональности, предлагаемой относительно небольшим количеством поставщиков.

Необходимо определить, имеет ли смысл пассивное отслеживание или отслеживание в реальном времени для вашей компании. Разумным подходом для многих начинающих покупателей AVL является установка пассивной системы, которую можно без больших затрат модернизировать до системы реального времени. Если пассивная система приобретена без функции конвертируемости, вложения будут потеряны, если будет принято решение перейти на работу в режиме реального времени.

Сегодня требовательные клиенты почти ожидают, что они будут знать, где находятся автомобили их перевозчиков в процессе доставки. Опытные операторы автопарка используют отслеживание в реальном времени, предоставляя своим клиентам доступ к статусу доставки их транспортных средств. Это освобождает персонал автопарка от необходимости отслеживать статус транспортных средств в пути, поэтому моральный дух и производительность операторов автопарка повышаются, а клиенты успокаиваются.

Некоторым компаниям нравится следить за механическими характеристиками и безопасностью своих транспортных средств в пути. Аварийные оповещения указывают на неисправность холодильных агрегатов, взлом замков и другие приложения, которые зависят от операции. Комплексная система AVL включает в себя функцию тревожной кнопки для экстренных случаев.

Системы реального времени могут быть очень доступными, если их приобретать у компаний, использующих передовые проприетарные технологии. Например, GATCO Technologies резко снизила стоимость отчетности в реальном времени. Они изобрели и запатентовали метод передачи коротких пакетов данных от движущихся транспортных средств без дорогостоящих затрат на сотовую связь.

Разработка «умных» маршрутов. Маршруты будут развиваться, чтобы та же работа выполнялась с меньшим количеством грузовиков и водителей, когда хороший инструмент планирования сочетается с хорошим продуктом GPS. Большинство поставщиков AVL могут сказать вам, где именно находятся ваши ресурсы, в

любое время. Но сама по себе эта информация не дает средств для улучшения работы. Однако, когда фактическая производительность сравнивается с планом, операторам автопарка предоставляется «дорожная карта» для улучшения.

Повышена производительность драйвера. Опыт показывает, что как только водители узнают, что за ними наблюдают, их привычки вождения меняются к лучшему. Улучшения достигаются за счет снижения скорости и дорогостоящего холостого хода двигателя, устранения несанкционированных маршрутов и остановок, а также сокращения времени, затрачиваемого на разрешенные остановки.

Программы поощрительной оплаты. Сведенная к простейшим формулировкам, поощрительная выплата вознаграждает водителя за максимально быстрое и безопасное выполнение работы. Фактические данные о поездках, сгенерированные системой AVL, можно использовать для разработки стандартов вождения и остановок для разработки плана поощрительных выплат для водителей.

Защита от мошеннических претензий. Некоторые компании являются объектами мошеннических претензий к своим автомобилям. Данные поездки могут быть восстановлены с указанием точного местоположения транспортного средства в любое время, поэтому их можно использовать для успешного опровержения показаний «очевидцев» недобросовестных преступников.

Страхование пониженной ответственности. Контроль и снижение скорости водителя снижает вероятность аварии. Страховые компании благосклонно относятся к компаниям, которые контролируют скорость движения своих водителей, а некоторые предлагают снижение страховых взносов.

Экономия топлива и обслуживания. Мониторинг и контроль скорости автомобиля и холостого хода двигателя сокращают расход топлива и износ двигателя, продлевая срок его службы. Долговечность таких компонентов автомобиля, как коробки передач, оси и тормозные гильзы, увеличивается также за счет снижения износа.

Финансовый анализ и отчетность. Фактические операционные данные, полученные системой AVL, могут быть надежно интегрированы с финансовыми данными для точной отчетности о прибылях и убытках и расчета транспортных расходов.

Вот несколько соображений при выборе наиболее подходящего поставщика. Определите, какие функции наиболее важны для вашего бизнеса, и определите, системы каких поставщиков лучше всего могут это реализовать. Многие недорогие системы предоставляют информацию о местоположении транспортного средства, но не сообщают автоматически количество миль по штатам и не имеют возможности вести журнал DOT. Ведите переговоры с поставщиками, которые разбираются в тонкостях работы автопарка. В идеале поставщик должен иметь в штате сотрудников, которые сами успешно управляют операциями автопарка.

Литература

1. Совет логистического менеджмента. Канада. <http://www.clml.org>
2. Тультаев, Т. А. Логистика: учебник / Т.А. Тультаев. - М.: Форум / ИнфраМ, 2016. - 456 с
3. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок: учебник / Уотерс Д. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. - 503 с. // ЭБС «ZnaniUM.COM» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://znaniUM.com/catalog/product/884044>.

ARIE Dmitry Vitalievich

student, Russian University of Transport,
Russia, Moscow

SHEPELIN Gennady Ilych

Associate Professor of the Department «Operation of Water Transport»,
PhD in Economic Sciences, Russian University of Transport, Russia, Moscow

LOGISTICS PROCESS MANAGEMENT SYSTEMS

Abstract. *The article considers the existing logistics process management systems.*

Keywords: *system, process, management, logistics.*

ПЕРЕГОРОДОВА Ольга Олеговна

студентка кафедры эксплуатации водного транспорта,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

ШЕПЕЛИН Геннадий Ильич

доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта», кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

**СУЩНОСТЬ И ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ
КАК ОТРАСЛИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ**

***Аннотация.** Предприятию, фирме при реализации каналов распределения готовой продукции приходится решать комплекс вопросов, связанных с доставкой, выбором вида транспорта, метода организации перевозок и типа транспортного средства. А так как до 50% всех затрат на логистику связано именно с транспортными издержками, то, соответственно, от эффективности решения данных вопросов будет зависеть прибыль компании, его положение на рынке, его имидж, конкурентоспособность и т.д.*

***Ключевые слова:** транспортная логистика, компании, транспортные процессы, маркетинг.*

Транспорт – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг

Транспортная логистика основывается на оптимальном сопряжении экономических интересов отправителя, генерирующего материальные потоки, получателя и комплекса транспортно-технических систем, объединяющего магистральный и производственный транспорт.

На сегодняшний момент логистика интенсивно развивается, а профессия логиста становится более востребованной. Логистика, являясь по сути одним из средств конкурентной борьбы и реализуемая в зависимости от ситуации на рынке, по определению остается в теснейшей связке с маркетингом.

Такая система взаимодействия маркетинга и логистики (маркетинговые подразделения планируют потоковые процессы организационно, а службы логистики занимаются их оптимизацией), позволяет полнее раскрыть отдачу от логистики как основной результат деятельности всей системы движения товаров в виде показателей уровня обслуживания клиентов:

- скорости исполнения заказов и их доставки клиентам;
- высокого качества товаров;
- готовности произвести возврат (или обмен) дефектного товара;

- наличие разнообразных (в т.ч. сервисных) услуг.

Из этого вытекает, что основная функция логистики как инструмента маркетинга состоит в постоянном обеспечении своими средствами и методами условий покупок и продаж, определенных маркетинговыми службами [3, с. 6].

Цель транспортной логистики - продвижение материальных потоков до получателя строго по графику, в установленное время и с минимальными затратами для всех участников товародвижения [4, с. 55].

Условия, в которых вынуждены работать транспортные компании, сейчас неблагоприятные. Из-за роста стоимости на дизельное топливо более чем на 30% транспортным компаниям приходится повышать тарифы на свои услуги, дабы не работать себе в убыток.

Начало XXI века можно охарактеризовать скачком числа и уровня сервиса транспортных компаний. Потребность страны в перевозках грузов, новая бизнес-логистика вместо командной государственной, способствовали зарождению свежей отрасли народного хозяйства – автодоставке. В двухтысячном десятилетии объемы автомобильных перевозок увеличивались на 5-8% из года в год. Автомобильные перевозки грузов по количеству перевезенного товара на сегодняшний день опередили железнодорожные перевозки, являющиеся лидером при плановой экономике. В настоящее время

70% грузоперевозок внутри государства производится грузовым автомобильным транспортом. Стоит обратить внимание, что практически все компании-перевозчики, занимающиеся автодоставкой грузов - коммерческие.

Поэтому Правительство РФ запланировало индексацию тарифов «Платона». Соответствующее постановление Правительства РФ от 28.06.2018 № 744 опубликовано на официальном сайте кабинета министров. На сегодняшний день льготный тариф системы «Платон» составляет 1,90 руб. за 1 км. По решению Минтранса России, вопрос об индексации тарифа будет обсуждаться после усиления контроля за нарушителями по требованию законопослушных грузоперевозчиков и предоставления результатов этой работы пользователям системы «Платон».

Сейчас в Правительстве обсуждают законопроект, предполагающий наличие единого реестра перевозчиков – проект Федерального закона «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации». Из-за появления этого реестра конкурентная борьба транспортных компаний только усилится.

Транспортным компаниям необходима грамотная работа с клиентами, внедрение новых

технологических решений, соблюдение всех своих условий при доставке груза чтобы сохранить свою клиентскую базу и привлечь новых клиентов. Несмотря на ограниченность своих ресурсов, любая компания должна стремиться к принципу рациональности и оптимальности своей деятельности. Добиться этого возможно лишь с помощью своевременной адаптации к быстро изменяющимся (под влиянием новейших технологий рынка) условиям среды [5, с. 34].

Литература

1. Новиков М.В. Оптимизация бизнес-процессов: маркетинг или логистика, URL: http://www.cfin.ru/itm/bpr/reeng_marketing.shtml
2. Николайчук В.Е., Кузнецов В.Г. Теория и практика управления материальными потоками (логистическая концепция). Монография. - Донецк: «КИТИС», 1999, С.321-326.
3. Ковалева И.В., Гурьянова Н.Г. // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ, 2018, №4, С. 83.
4. Шлычков В.В. Вестник экономики, права и социологии, Экономика России – проблемы роста и повышения эффективности 2012, № 2, С.44.

PEREGORODOVA Olga Olegovna

Student of the Department of Water Transport Operation,
Russian University of Transport, Russia, Moscow

SHEPELIN Gennady Ilyich

PhD in Economic Sciences, Associate Professor,
Russian University of Transport, Russia, Moscow

THE ESSENCE AND CONCEPT OF TRANSPORT LOGISTICS AS AN INDUSTRY IN THE MODERN WORLD

Abstract. *An enterprise, a company, when implementing distribution channels for finished products, has to solve a complex of issues related to delivery, the choice of the type of transport, the method of organizing transportation and the type of vehicle. And since up to 50 % of all logistics costs are associated with transport costs, then, accordingly, the company's profit, its position on the market, its image, competitiveness, etc. will depend on the effectiveness of solving these issues.*

Keywords: *transport logistics, companies, transport processes, marketing.*

ФОМИЧЁВА Полина Алексеевна

студентка 3 курса, Российский университет транспорта,
Россия, г. Москва

ШЕПЕЛИН Геннадий Ильич

доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта», кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

СУЩНОСТЬ И ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Аннотация. Актуальность данной темы заключается в том, что транспортная логистика на сегодняшний день, приходится самым главным элементом транспортной отрасли любого прогрессивного государства. Основным элементом, связывающим представляется транспорт. Транспорт принадлежит ключевая значимость в народном хозяйстве, именно транспорту нужно реализовывать перемещение грузов и доставку продукции.

Ключевые слова: транспорт, транспортировка, груз, доставка, маршрут, транспортные средства.

Транспорт считается связующим звеном между элементами логистических систем, который осуществляет передвижение материальных ресурсов.

Важнейшим объектов логистической системы является материальный поток. Материальный поток – это находящиеся в состоянии движения материальные ресурсы, незавершенное производство или готовая продукция, к которым применяются логистические операции, связанные с их физическим перемещением в пространстве: погрузка, разгрузка, затаривание, перевозка, сортировка, консолидация, разукрупнение и т.п.

Главную роль на предприятии играет транспортная логистика. Транспортная логистика – это организация доставки или перемещение каких-нибудь физических предметов, веществ и т.д.

Задачи транспортной логистики на предприятии:

1. Формирование транспортных коридоров и транспортных цепей;
2. Осуществление планирования транспортного процесса со складами и производствами;
3. Осуществление единства технологии «транспорт-склад»;
4. Выбор наилучшего маршрута доставки груза;
5. Формирование транспортировки с участием нескольких видов транспорта;
6. Выбор оптимального количества груза;

7. Определение более подходящего транспорта.

Выбор наиболее подходящего маршрута доставки груза анализируется: расстояние между поставщиком и получателем груза, в каком количестве доставлять груз. А также постараться обеспечить доставку товара как можно быстрее. Тем самым выбирается самый оптимальный маршрут, который быстро и качественно доставит груз и точки А в точку Б.

Для того что достичь выполнения поставленных логистических задач, необходимо выполнить правила:

- 1) груз – нужный товар
- 2) качество – хорошее качество
- 3) количество – нужное количество
- 4) место – нужное место
- 5) время – в короткие сроки
- 6) затраты – с минимальными затратами.

Транспорт – это звено, которое связывает между собой элементы логистической системы.

Транспорт делятся на несколько групп:

1. Транспорт общего пользования – отрасль народного хозяйства, которая удовлетворяет потребности населения, в перевозках людей и товаров. Иногда его называют магистральным (магистраль – главная линия в системе путей сообщения). Транспорт общего пользования бывает:

- Автомобильный
- Железнодорожный
- Морской

- Воздушный
- Трубопроводный

2. Транспорт необщего пользования – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям, является, как правило, составной частью каких-либо производственных систем.

Транспортировка является одним элементом транспортной логистики. Транспортировка – это изменение местонахождения груза, с помощью различных видов транспорта.

Транспортировка бывает:

- внешняя
- внутренняя

Для того чтобы повысить эффективность транспортировки, нужно усовершенствовать подвижные составы транспорта и погрузочно-разгрузочные средства, внедрять новые технологии, совершенствовать организации перевозок. Технические доработки позволяют увеличить скорость движения транспорта, сократить его простой в погрузочно-разгрузочных операциях, увеличить объем груза, который перевозится.

Перевозки могут осуществляться как самой организацией, так и другими лицами: перевозчиком или экспедитором. Выполнить перевозку самой или воспользоваться услугами другой организации, каждая компания выбирает самостоятельно, следуя из затрат, качестве и т.д.

Перевозчики – выполняют только физическую транспортировку груза, в пространстве.

Экспедиторы – помимо самой перевозки оказывает и дополнительные услуги, такие как: формирование документов на груз, исполнение таможенных формальностей, погрузку и

разгрузку товара, его хранение, контролирует состояние груза и занимается страховкой.

Перевозка бывает двух видов:

- унимодальная (одновидовая) – выполняется одним видом транспорта, например, автомобильным. Используется – если установлены исходный и окончательный пункты транспортировки без промежуточных действий складирования и грузопереработки;
- смешанная (комбинированная, интермодальная, мультимодальная) – используется обычно двумя видами транспорта и более.

Подводя итоги, можно сделать вывод, что транспортная логистика – это прежде всего наука, которая занимается правильной доставкой транспортных грузов.

Хорошая созданная перевозка товаров, может быть качественно доставлена в нужное время и назначенное место с минимальными затратами, именно в соответствии с требованиями заказчика.

Литература

1. Тебекин, А.В. Логистика: учебник / А.В. Тебекин. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2018. – 356 с. // ЭБС «Znanium.com» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://znanium.com/bookread2.php?book=414947>.
2. Тультаев, Т. А. Логистика: учебник / Т.А. Тультаев. – М.: Форум / ИнфраМ, 2016. – 456 с.
3. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок: учебник / Уотерс Д. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 503 с. // ЭБС «Znanium.com» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://znanium.com/catalog/product/884044>.

FOMICHEVA Polina Alekseevna

3rd year student, Russian University of Transport,
Russia, Moscow

SHEPELIN Gennady Ilych

Associate Professor of the Department «Operation of Water Transport»,
PhD in Economic Sciences, Russian University of Transport, Russia, Moscow

IMPROVING WAREHOUSE LOGISTICS IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION

Abstract. *The relevance of this topic lies in the fact that transport logistics today is the most important element of the transport industry of any progressive state. The main element that connects is transport. Transport is of key importance in the national economy, it is transport that needs to realize the movement of goods and the delivery of products.*

Keywords: *transport, transportation, cargo, delivery, route, vehicles.*

ЧУГРЕЕВА Александра Андреевна

студентка 3 курса, Российский университет транспорта,
Россия, г. Москва

ШЕПЕЛИН Геннадий Ильич

доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта», кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

ВАЖНОСТЬ ЛОГИСТИКИ В МИРОВОЙ ТОРГОВЛЕ

Аннотация. *Логистика – это направление, которое отвечает за качественное планирование. Это инструмент, позволяющий в полной мере контролировать процесс транспортировки. Современная логистика многофункциональна и охватывает сразу несколько направлений. Именно поэтому непросто выстроить эффективную систему, которая будет оптимизировать процессы, максимизировать результат и минимизировать издержки.*

Ключевые слова: логистика, современные тенденции, логистическая инфраструктура.

Логистика играет решающую роль в современной экономике. Улучшенная торгово-логистическая инфраструктура, такая как автомобильные и шоссейные дороги, порты, железные дороги, аэропорты, включая сухие порты, складская инфраструктура и лаборатории и испытательные центры, необходима для устойчивого и сбалансированного экономического развития всех частей страны. Логистика – это управление транспортировкой товаров из пункта происхождения в пункт потребления с целью удовлетворения требований заказчика.

Успех любого бизнеса или экономики страны на мировых рынках также зависит от важности торговых логистических решений [1].

Рассмотрим 7 современных тенденций, которые можно выделить относительно значимости логистики в мировой промышленности:

1. Формирование спроса

Спрос на любой продукт значительно повышается за счет повышения мобильности, беспрепятственного перемещения товаров и услуг и доступа к лучшей логистической инфраструктуре. Это связано с тем, что расширенная торговая и логистическая инфраструктура создает место, время и формы утилит для клиентов и пользователей. Как клиенты, так и пользователи могут обслуживаться в любое время и в любом месте. Таким образом, усовершенствованная международная логистическая инфраструктура помогает увеличить общий объем продаж продукции компании.

2. Снижение затрат при ведении бизнеса

Улучшенная логистическая инфраструктура помогает поддерживать стоимость бизнеса на более низком уровне, поскольку транспортировка продукции из одного места в другое становится почти бесперебойной благодаря лучшим портам, железнодорожной сети, дорогам и инфраструктуре гражданской авиации. Например, благодаря лучшей связности дорог в Китае грузовик может проехать 1300 км в эту страну примерно за 74 часа. И то же самое расстояние, которое эквивалентно расстоянию между Дели-Калькуттой, покрывается примерно за 144 часа в Индии. Эта задержка не только продлевает торговый цикл, но и ухудшает качество некоторых товаров и снижает цены на рынках.

3. Привлечение клиентов по всему миру

Улучшение глобальных логистических услуг от ведущих логистических компаний и улучшение транспортировки имеют важное значение для перемещения товаров и услуг из одного региона в другой. Это помогает компаниям иметь доступ к клиентам в каждом уголке мира.

Например, индийская промышленность имеет много потенциальных областей, таких как электроника, машиностроение, проектирование микросхем, автокомпоненты и т. Д. Она может внести свой вклад в мировые рынки только в том случае, если страна улучшит торговую логистическую инфраструктуру и сетевые системы; в противном случае возможности для бизнеса могут быть опережены конкурентами страны из других развитых стран.

Следовательно, любая страна должна иметь качественную логистическую инфраструктуру для привлечения клиентов по всему миру.

4. Обеспечение Быстрого Экономического Роста

В процессе развития любой страны рост экономики играет жизненно важную роль. Это возможно благодаря расширению торгово-логистической инфраструктуры, которая создает спрос в экономической системе на такие продукты, как железо и сталь, цемент и рабочая сила.

Например, Индия должна улучшить свою логистическую инфраструктуру, что не только приведет к росту ее экономики, но и поможет ее компаниям добиться устойчивого превосходства на международных рынках за счет улучшения процесса торговых цепочек поставок.

5. Преодоление разрыва между спросом и предложением

Как преодолеть разрыв между спросом и предложением продукта? Это одна из основных проблем, с которой сталкивается любая компания на международных рынках на всех уровнях - от поиска сырья до незавершенной работы и распределения среди клиентов. Таким образом, лучшая транспортировка товаров из одного места в другое и своевременное предложение продукции для удовлетворения спроса заполняют разрыв между спросом и предложением продукта.

Например, Китай с основными экономическими кластерами на восточном побережье приводит к транспортировке товаров в отдаленные регионы западной и отдаленной северной частей страны. Это создает проблему спроса и предложения в экономической системе страны. Лучшая связь с автомобильными, железнодорожными сетями, взлетно-посадочными полосами и морем помогает компаниям распределять свои ресурсы между местами, где есть обильные ресурсы и где есть страх.

6. Стратегическая инфраструктура для глобальной интеграции

Торгово-логистическая инфраструктура и транспорт играют важную роль в условиях, влияющих на региональные, национальные и международные хозяйствующие субъекты компаний при выходе на мировые рынки.

Например, непальские экспортеры ковров перевозят свои товары к непальской границе грузовиками, которые разгружаются для таможенного оформления в Биргундж в Индии. Продукты снова загружаются на индийские грузовики, чтобы двигаться в сторону Калькутты автомобильным транспортом. Затем груз снова выгружается для погрузки на судно и перегружается в Сингапур.

7. Своевременное обеспечение критически важных поставок

Эффективная логистическая система в международных торговых операциях помогает компаниям своевременно поставлять продукцию своим международным покупателям. Из-за сложной функциональности логистической системы и больших расстояний, связанных между двумя странами, проблема безопасности, ухода и сроков отгрузки часто вызывает кошмары у поставщиков, особенно в случае скоропортящихся и ценных продуктов и товаров с ограничениями срока годности. К таким продуктам относятся газеты, цветы и морские продукты [2].

Таким образом, нельзя уменьшать важность логистики в современном мире, так как логистика играет важную роль в международных поставках и распределении за счет решения задач, связанных с оптимизацией материальных потоков, повышением качества транспортно-экспедиционного обслуживания, а также повышением конкурентоспособности продукции национальных производителей на международном рынке [3].

Литература

1. Что такое логистика для международной торговли – Электронный ресурс – URL: - <https://gruzbezproblem.ru/vazhnost-logistiki-dlja-mezhdunarodnoj-torgovli.html> (дата обращения 20.07.21)
2. Современные тенденции развития логистики – Электронный ресурс – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-razvitiya-logistiki> (дата обращения 20.07.21)
3. Роль логистики в международных поставках и распределении – Электронный ресурс – URL: <https://be5.biz/ekonomika1/r2014/3868.htm> (дата обращения 20.07.21)

CHUGREEVA Alexandra Andreevna

3rd year student, Russian University of Transport, Russia, Moscow

SHEPELIN Gennady Ilych

Associate Professor of the Department «Operation of Water Transport»,
PhD in Economic Sciences, Russian University of Transport, Russia, Moscow

THE IMPORTANCE OF LOGISTICS IN WORLD TRADE

Abstract. *Logistics is the direction that is responsible for high-quality planning. This is a tool that allows you to fully control the transportation process. Modern logistics is multifunctional and covers several areas at once. That is why it is not easy to build an effective system that will optimize processes, maximize results and minimize costs.*

Keywords: *logistics, modern trends, logistics infrastructure.*

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ

УСАЧЕВА Людмила Николаевна

студентка кафедры эксплуатации водного транспорта,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

ШЕПЕЛИН Геннадий Ильич

доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта», кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

УПРАВЛЕНИЕ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК МОРСКОГО ТРАНСПОРТА С ПОМОЩЬЮ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

***Аннотация.** В современном мире удачное функционирование российской экономики вероятно исключительно при условии налаженной системы логистики. С каждым годом компании приобретают большее значение цепи поставок и управления ими. На сегодняшний день идёт изменение в привычных формах цепей поставок, они становятся более гибкими и мобильными. Данное изменение происходит благодаря развивающимся информационным технологиям, которые непрерывно приносят в SCM новые методы организации и управления. Транспортная логистика занимает главную роль в международных и региональных перевозках, а также в формировании материальных, информационных и сервисных логистических потоков, где основную роль занимают морские перевозки товарных грузов.*

***Ключевые слова:** цепи поставок, морской транспорт, цифровая логистика.*

Управление цепями поставок (УЦП) является неременным механизмом увеличения конкурентоспособности фирм в современном мире. Считается, что в данный момент конкуренция на рынке происходит не отдельными фирмами, но и в том числе между цепями и сетями поставок. При этом даже одна фирма имеет возможность являться звеном нескольких создающих конкуренцию цепей/сетей поставок.

Базой использования стратегии УЦП представляется существование системы стремительного (мгновенного) информативного обмена между всеми участниками цепей поставок, и способности всех участников сразу реагировать на изменения условий рынка.

Условия быстрого реагирования могут относиться к повышению или снижению производственных объёмов, изменения свойств продукции с учетом предпочтений клиентов, изменением услуг или условий доставки. Данные изменения возможно оперативно реализовать с

помощью отлаженной системы информационного обмена. К увеличению расходов может привести недостаток информации при УЦП. Расходы могут варьироваться до 20% от всего операционного бюджета.

Главной целью использования стратегии УЦП является исключение посредников из цепи поставки, которые не добавляют никакой ценности товару и оптимизировать все процессы, прибавляющие ценность товару. Для достижения данной цели необходимо иметь обеспечение сквозной прозрачности всех операций, реализуемых с помощью полного контроля и прослеживания. Современные информативные технологии не обеспечивают совершенной прозрачности цепи поставки, что приводит к затруднению процесса управления.

Процесс управления цепями поставок (Supply Chain Management, SCM) гарантирует движение сырья и готовой продукции предприятия, производства и продаж. Фактически, система SCM – это основная система любой

компаний. Ее успех определяется по трем факторам: работоспособность (обеспечение работы без срывов), сокращение затрат и сокращение времени оборачиваемости единицы продукции внутри системы.

IT-технологии в морской индустрии:

В современной морской индустрии IT-технологии играют очень важную роль, причем их роль и значение непрерывно повышаются.

В 2017 году кибератаки указали на уязвимость в навигационных и других информационных системах на судах и в портах. Например, внедрение в системы автоматической идентификации и электронные карты, глушение глобальных систем позиционирования и манипулирование системами управления грузами и судами, в том числе, путем установления вирусных программ.

На сегодняшний день международные правила кибербезопасности для морской отрасли еще не приняты. При этом принципы ИМО (Международная морская организация) по управлению рисками кибербезопасности в морских портах имеют рекомендации наивысшего уровня по отношению к защите международного судоходства от существующих и потенциальных угроз в сфере кибербезопасности. Данные рекомендации позволяют постепенно устранить сопряженную с ними уязвимость. Принципы ИМО имеют пять основных элементов для эффективного управления рисками в морской отрасли, а именно: выявить, защитить, обнаружить, отреагировать и восстановить. Для эффективности эти элементы должны быть включены во все аспекты операций судоходной компании и управления персоналом. В настоящее время вопросы о безопасности разрабатываются в рамках Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ).

Основная цель Кодекса заключается в создании международного стандарта по безопасному управлению и эксплуатации судов и предотвращению загрязнения окружающей среды. В кодексе прописаны цели управления безопасностью. Также предписано, что судовладелец или любой другой (например: оператор или фрахтователь по бэрбоут-чартеру, принявший на себя ответственность за эксплуатацию судна), обязан создать систему управления безопасностью и установить соответствующую политику для достижения целей безопасности.

Технология «Интернет вещей» является сетью подключенных устройств с уникальными

идентификаторами в виде адресов интернет-протоколов, которые обладают встроенными технологиями или оснащенными технологиями, позволяющие им воспринимать, собирать данные и сообщать о среде, в которой они находятся, и/или о них самих.

Также Интернет вещей интенсивнее используется в отрасли для улучшения связи между судном и берегом, для интеллектуального управления трафиком. Более тесный интерфейс между судами и портами включает в себя, например, анализ больших баз данных для сокращения времени на перевозку и времени, затраченного на вход судов в порты и в другие районы с интенсивным движением, тем самым способствуя снижению перегруженности портов.

Блокчейн – это технология распределенного реестра, которая разрешает безвредно отслеживать операции в реестре во многих местах одновременно и через некоторое количество отдельных лиц без надобности привлечения центральной администрации или посредников.

Стандартизация электронного обмена данными и необходимость общего формата данных для обмена информацией является одной из проблем, связанных с цифровыми инновациями в морской отрасли. Электронный обмен данными представляет собой электронный перевод коммерческих или административных операций с одного компьютера на другой, с помощью стандарта для структурирования данных операций. Данный недостаток относится к факторам, способных пояснить длительную зависимость шиппинговой отрасли от бумажных носителей при перевозках груза в контейнерах.

В целом, блокчейн обладает потенциалом для повышения безопасности Интернета вещей. Обеспечить безопасность документов, предотвращение хищения данных и предотвращения незапланированного допуска к данным можно благодаря технологии блокчейн. Также данная технология разработана для повышения кибербезопасности путём удаления единственной цели, которую может атаковать хакер для повреждения всех системы. Следовательно, предоставленное разрешение на управление данными с помощью блокчейн имеет возможность включать в себя присоединение дополнительного уровня безопасности.

В морской отрасли возможно использование блокчейн для отслеживания перемещения груза и видимость всех стадий цепи поставок;

для ведения данных о судах и их глобальных рисков, влияющих на перевозку; для интерактивных договоров и морских полисов. Использование технологии блокчейн позволит сократить время и расходы, связанные с транспортировкой груза и таможенным регистрацией.

Литература

1. Гаджинский, А. М. Логистика / А. М. Гаджинский, В. А. Семенов. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2016. – 432 с (дата обращения: 12.03.2021)
2. Полешкина И.О. Управление цепями поставок как драйвер создания конкурентного
- преимущества компаний молочной сферы // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2016. № 5 (47). С. 251-271. (дата обращения: 12.03.2021)
3. Канке, А. А. Основы логистики / А. А. Канке, И. П. Кошечая. – М.: КНОРУС, 2016. – 576 с. (дата обращения: 15.03.2021)
4. Сергеев И. Использование технологии Блокчейн при мониторинге логистических операций в цепях поставок // Логистика. 2019. №8 (153). С. 36-42 (дата обращения: 15.03.2021)
5. Рожко О. Блокчейн как инструмент управления в логистике региона // Логистика. 2019. № 7. С. 8-11. (дата обращения: 15.03.2021)

USACHEVA Lyudmila Nikolaevna

Student of the Department of Water Transport Operation,
Russian University of Transport, Russia, Moscow

SHEPELIN Gennady Ilych

Associate Professor of the Department «Operation of Water Transport»,
PhD in Economic Sciences, Russian University of Transport, Russia, Moscow

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT OF MARITIME TRANSPORT USING DIGITAL TECHNOLOGIES

Abstract. *In the modern world, the successful functioning of the Russian economy is likely only if the logistics system is well established. Every year, companies become more important in the supply chain and its management. Today, there is a change in the usual forms of supply chains; they are becoming more flexible and mobile. This change is due to the development of information technologies that continuously bring new methods of organization and management to SCM. Transport logistics plays a major role in international and regional transportation, as well as in the formation of material, information and service logistics flows, where the main role is played by sea transportation of goods.*

Keywords: *supply chains, maritime transport, digital logistics.*

НАУКИ О ЗЕМЛЕ, ЭКОЛОГИЯ, ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ

ЕВДОКИМОВА Ирина Сергеевна

Государственный университет по землеустройству,
Россия, г. Москва

ЗЕМЛИ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

***Аннотация.** В статье рассмотрено целевое назначение земель и земельных участков Тульской области. Особое внимание уделено данным из регионального доклада о состоянии и использовании, на основе которых представлена статистическая информация. Рассмотрено состояние земель Тульской области в категории особого назначения. Приведены статистические данные распределения земель по угодьям.*

***Ключевые слова:** земельный участок, земли, целевое назначение, Земельный кодекс, охраняемые территории, земельный фонд.*

Земельный кодекс РФ устанавливает правила разделения земель и земельных участков на определенные категории, исходя из целевого назначения [5]. Порядок разделения земель регулируется также региональными законодательными актами и законами, принятыми в данном регионе. Целевое назначение земель определяет правовой статус земли либо участка, что имеет актуальное значение во время проведения разрешений или запретов в отношении строительных работ [1].

Согласно докладу о состоянии и использовании земель сельскохозяйственного назначения за 2013 год [3] земли РФ делятся на семь категорий, среди которых земли сельскохозяйственного назначения, земли населённых пунктов, земли промышленности и иного спец. назначения, земли особо охраняемых

территорий и объектов, земли лесного фонда, земли водного фонда, земли запаса.

Правовая система земельных отношений в Тульской области базируется на основных положениях Конституции Российской Федерации, Земельного кодекса Российской Федерации, федеральных законов, Указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, Уставе (Основном Законе) Тульской области и иных Законов Тульской области [4].

На основе Доклада о состоянии и использовании земель в Тульской области была составлена таблица, в которой представлено распределение земель Тульской области по категориям в разрезе районов по состоянию на 1 января 2020 года.

№№ пп	Наименование районов (городов)	Земли сельскохозяйственного назначения	Земли населенных пунктов	Земли промышленности, транспорта и иного специального назначения	Земли особо охраняемых территорий и объектов	Земли лесного фонда	Земли водного фонда	Земли запаса	Итого земель в административных границах
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Алексинский	56932	7733	2384	265	21407	548	467	89736
2	Арсеньевский	80759	5290	1065		13606	33	6139	106892
3	Белевский	84853	7169	1576	10	16188	387	8819	119002
4	Богородицкий	74037	7568	1769	26	4577		3595	91572
5	Веневский	116944	11255	4909	102	20514		8331	162055
6	Воловский	83072	7763	2710		2962		10939	107446
7	Дубенский	52133	6509	2123	50	16734		2378	79927
8	Ефремовский	135202	7122	3170	59	8057		9278	162888
9	Заокский	57716	11084	1679	1792	18263	230	1082	91846
10	Каменский	70820	5601	428		2696		2	79547
11	Кимовский	84176	10470	2442	1674	4097		6523	109382
12	Киреевский	71432	8967	4067	10	2687		5935	93098
13	Куржинский	79330	8300	1028	991	2318		2958	94925
14	Ленинский	63248	15011	15979	51	36390		4280	134959
15	Новомосковский	70323	4291	3104	47	592		2494	80851
16	Одоевский	88055	4655	664		17430		6054	116858
17	Плавский	86759	7569	2046	9	6014		63	102460
18	Суворовский	61827	12326	2099	109	25687	383	4218	106649
19	Тепло-Огаревский	86199	7766	640		2700		4103	101408
20	Узловский	45410	5674	6374	27	1117		1194	59796
21	Чернский	117183	15495	1706		21083		5962	161429
22	Щекинский	95929	9458	3110	451	17111		11827	137886
23	Ясногорский	85487	9852	1152	78	20341	185	12875	129970
24	г.Алексин		4709						4709
25	г.Богородицк		4160						4160
26	г.Донской		4758						4758
27	г.Ефремов		2010						2010
28	г.Кимовск		1728						1728
29	г.Новомосковск		7952						7952
30	г.Тула		14597						14597
31	г.Узловая		3329						3329
32	г.Щекино		1454						1454
33	Пос. Славный		2623						2623
	ИТОГО (тыс.га)	1847,8	244,3	66,3	5,7	282,5	1,8	119,5	2567,9

Рис. 1. Распределение земель Тульской области по категориям в разрезе районов по состоянию на 1 января 2020 года

В категорию земель специального назначения включены земли, которые расположены за границами населенных пунктов и используются или предназначены для обеспечения деятельности организаций и эксплуатации объектов промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, объектов обороны и безопасности, осуществления иных специальных задач.

Общая площадь земель категории промышленности, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, 0,3 тыс. га и составила 66,3 тыс. га. Увеличение произошло на 0,3 тыс. га в результате перевода земельных участков из земель сельскохозяйственного назначения, земель лесного фонда практически в Алексинском, Дубенском, Ефремовском, Ленинском, Новомосковском, Плавском, Суворовском, Узловском и Ясногорском районах. В то же время, отмечено незначительное уменьшение площади земель промышленности на 0,1 тыс. га в связи с включением таких земель в границы населенных пунктов в Веневском, Заокском, Кимовском и Щекинском районах [6].

Земли специального назначения в зависимости от характера специальных задач подразделяются на семь групп.

К землям промышленности отнесены земельные участки, предоставленные для размещения административных и производственных зданий, строений и сооружений и обслуживающих их объектов, а также земельные участки, предоставленные предприятиям горнодобывающей и нефтегазовой промышленности, для разработки полезных ископаемых. Общая площадь земель промышленности составила 19,4 тыс. га, произошло увеличение на 0,2 тыс. га по сравнению с прошлым годом в Алексинском, Воловском, Дубенском, Ефремовском, Киреевском, Ленинском, Плавском, Узловском и Ясногорском районах.

Металлургия в Тульской области представлена двумя чугунолитейными заводами – ОАО «Тулачермет» и ОАО «Косогорский металлургический завод», крупнейшим предприятием по выпуску пентоксида ОАО «ЕВРАЗ Ваннадий Тула» и более чем двумя десятками предприятий среднего масштаба.

К землям энергетики отнесены земельные участки, предоставленные для размещения гидроэлектростанций и других электростанций, воздушных линий электропередач, подстанций, распределительных пунктов и других сооружений и объектов энергетики. Площадь земель энергетики в отчетном году не изменилась и составила 1,1 тыс. га.

К землям транспорта относятся земельные участки, предоставленные предприятиям, учреждениям и организациям железнодорожного, автомобильного, воздушного, трубопроводного, водного транспорта для осуществления специальных задач по содержанию, строительству, реконструкции, ремонту и развитию объектов транспорта. Площадь земель транспорта в течение 2019 года не изменилась и составила 28,7 тыс. га.

Земли связи, радиовещания, информатики занимали в области по состоянию на 01.01.2021 составляют 0,1 тыс. га, указанная площадь земель в отчетном году изменений не претерпела.

Площадь земель иного специального назначения, отнесенных к данной категории, составила 5 тыс. га. Сюда относятся участки под объектами соцкультбыта, расположенными за чертой населенных пунктов, такими как свалки, кладбища, монастыри и пр. Таким образом, к землям специального назначения относятся предоставленные для различных целей земельные участки, не учтенные в других категориях.

Землями обороны и безопасности признаются земли, которые используются или предназначены для обеспечения деятельности Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, организаций, предприятий, учреждений, осуществляющих функции по вооруженной защите целостности и неприкосновенности территории Российской Федерации, защите и охране Государственной границы Российской Федерации, информационной безопасности, другим видам безопасности в закрытых административно-территориальных образованиях, и права на которые возникли у участников земельных отношений по основаниям,

предусмотренным настоящим Кодексом, федеральными законами [7].

Тула по праву гордится своими предприятиями оборонной промышленности. Среди них ОАО КБП (Конструкторское бюро приборостроения) и ОАО НПО «СПЛАВ», которые являются одними из лидеров российского и мирового военно-промышленного комплекса, а также ПАО Тульский оружейный завод, ОАО «Тульский Машиностроительный Завод», ОАО «Тульский патронный завод», ФГУП «Машиностроительный завод «Штамп» им. Б.Л. Ванникова», «Тулаточмаш», ОАО НПО «Стрела», ОАО «Щегловский Вал», ОАО «ЦКБА», Тульское ОАО ОКБ «Октава», ОАО «ТНИТИ». В Туле работают известные предприятия машиностроения и приборостроения, такие как ОАО «Желдормаш», ОАО «Газстройдеталь», ЗАО «Тулаэлектропривод», ООО ПКФ «Тулаавтоматика», ЗАО «Тульский завод трансформаторов», ОАО «Октава».

В структуре угодий, отнесенных к категории земель промышленности энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения, преобладают земли под дорогами, улицами, площадями – 15,6 тыс. га (23,5%), сельскохозяйственные угодья занимают площадь 17,4 тыс. га (26,2%) и преобладают на землях промышленности (7,9 тыс. га), землях транспорта (7,4 тыс. га), из них сельскохозяйственные угодья, расположенные в полосе отвода железных дорог, занимают 4,6 тыс. га., в полосе отвода автомобильных дорог 2,8 тыс. га. Эти земли предоставляются в виде земель для огородничества, сенокосения и выпаса скота [6].

№ п/п	Наименование угодий	Площадь (тыс. га)	В процентах от категории
1	Сельскохозяйственные угодья	17,4	26,2
2	Лесные площади	8,3	12,5
3	Лесные насаждения, не входящие в лесной фонд	8	12,1
4	Земли под водными объектами	2	3
5	Земли под застройкой	2,7	4,1
6	Земли под дорогами, улицами, площадями	15,6	23,5
7	Другие земли	12,3	18,6
	ИТОГО	66,3	100

Рис. 2. Распределение земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения по угодьям

Земли данной категории приватизированы в наименьшей степени. По данным на 01.01.2020 в собственности граждан находилось 1,2 тыс. га земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения, общая площадь которых составляет 66,3 тыс. га. В собственность юридических лиц передано 6,8 тыс. га земель данной категории. В государственной и муниципальной собственности находилось 58,3 тыс. га земель (87,9%), из них в федеральной собственности зарегистрировано 20,9 тыс. га (31,5%), в собственности Тульской области – 6,4 тыс. га (9,7%), в муниципальной собственности – 0,8 тыс. га (1,2%).

Передаче земель в собственность в данной категории подлежат земельные участки под приватизированными несельскохозяйственными предприятиями. В собственности граждан в данной категории земель (1,2 тыс. га) находятся земельные участки, выкупленные физическими лицами для коммерческих и других несельскохозяйственных целей [6].

В соответствии с действующим законодательством к особо охраняемым территориям и объектам относятся земли, имеющие особое природоохранное, научное, историко-культурное, эстетическое, рекреационное, оздоровительное и иное ценное значение.

В состав земель этой категории входят особо охраняемые природные территории, занимаемые государственными природными заповедниками, национальными и природными парками, государственными природными заказниками, памятниками природы, ботаническими садами, лечебно-оздоровительными местностями и курортами.

Кроме природных территорий в данную категорию земель входят земельные участки, занятые объектами физической культуры и спорта, отдыха и туризма, памятниками истории и культуры. Для этих земель установлен режим особой охраны. В целях обеспечения их сохранности они изымаются из хозяйственного использования полностью или частично. Правовой режим земельных участков, отнесенных к данной категории, зависит от правового режима территорий, на которых они находятся, или объектов, которые на них располагаются.

Общая площадь земель данной категории на 1 января 2010 года составила 5,4 тыс. га., из них площадь земель особо охраняемых природных территорий – 1,5 тыс. га (27,8%), в том числе земли лечебно-оздоровительных местностей и курортов занимают 0,2 тыс. га., площадь земель рекреационного назначения – 1,0 тыс. га (18,5%), земли историко-культурного назначения – 2,9 тыс. га (53,7%).

Основную площадь земель указанной категории занимают заповедники, музеи государственного и областного значения. В области к таким объектам относятся:

1. Государственный мемориальный и природный заповедник «Музей-усадьба «Ясная Поляна»,
2. Государственный мемориальный историко-художественный и природный музей-заповедник,
3. Государственный военно-исторический и природный музей-заповедник «Куликово Поле»,
4. Музей-усадьба Л.Н.Толстого «Ясная Поляна»,
5. Богородицкий дворцово-парковый ансамбль.

№ п/п	Наименование угодий	Площадь (тыс. га)	В процентах от категории
1	Сельскохозяйственные угодья	3,8	66,6
2	Лесные площади	1,2	21,1
3	Земли застройки	0,2	3,5
4	Земли под дорогами	0,5	8,8
5	Другие земли	-	-
	ИТОГО	5,7	100

Рис. 3. Распределение земель особо охраняемых территорий и объектов по угодьям

В соответствии с Лесным Кодексом Российской Федерации, а также Земельным кодексом

Российской Федерации, к данной категории относятся лесные и нелесные земли. Лесные земли

представлены участками, покрытыми лесной растительностью, и участками, не покрытыми лесной растительностью, но предназначенными для ее восстановления (вырубки, гари, участки, занятые питомниками и т. п.). К нелесным отнесены земли, предназначенные для ведения лесного хозяйства (дороги, просеки и др.). Все леса, за исключением лесов, расположенных на землях обороны и землях городских и сельских населенных пунктов, а также земли лесного фонда не покрытые лесной растительностью (лесные и нелесные земли), образуют лесной фонд.

Основную долю земель лесного фонда Тульской области составляют лесные земли – 268,9

тыс. га (95,7%), из них 266,4 тыс. га приходится на земли, покрытые лесом, и 2,5 тыс. га на земли, не покрытые лесом.

Площадь нелесных земель составила 12 тыс. га, из которых большая часть приходилась на сельскохозяйственные угодья (4,1 тыс. га), представленные мелкими вкрапленными среди леса контурами, используемыми для посадки огородов, сенокосения и выпаса скота.

Все леса области отнесены к I группе, имеют защитное значение, следовательно, промышленных рубок не проводится, ведутся лишь рубки ухода.

№ п/п	Наименование угодий	Площадь (тыс. га)	В процентах от категории
1	Сельскохозяйственные угодья	3,1	1,1
2	Лесные площади	270,7	95,8
3	Земли под дорогами	3,9	1,4
4	Земли под водой	0,4	0,1
5	Земли под болотами	0,4	0,1
6	Другие земли	4	1,5
	ИТОГО	282,5	100

Рис. 4. Распределение земель лесного фонда по угодьям

По данным статистической отчетности площадь земель лесного фонда в 2019 году уменьшилась на 0,2 тыс. га и составляет 282,5 тыс. га. Уменьшение произошло за счет оформления прав гражданами и юридическими лицами на ранее занятые земли лесного фонда, в соответствии с нормативными актами о «лесной амнистии» в Алексинском, Арсеньевском, Веневском, Ленинском, Одоевском, Суворовском и Ясногорском районах.

Земельным кодексом Российской Федерации установлено, что к землям водного фонда относятся земли, занятые водными объектами, землями водоохраных зон водных объектов, а также земли, выделяемые для установления полос отвода и зон охраны водозаборов, гидротехнических сооружений и иных водохозяйственных сооружений, объектов.

По состоянию на 1 января 2020 года площадь категории земель водного фонда составила 1,8 тыс. га (0,1%). В учете земель земли водного фонда – это водопокрытые земли, занятые поверхностными водными объектами. Эта

территория не закреплена за землепользователями, землевладельцами и собственниками, и структурных изменений в последние годы не претерпела.

В сложившемся учете земель земли водного фонда - это, прежде всего, водопокрытые земли, занятые поверхностными водными объектами, и расположенные за границами населенных пунктов, а также ранее учтенные в составе категории земли водоохраных зон водных объектов, земли полос отвода и зон охраны водозаборов, гидротехнических сооружений, других водохозяйственных сооружений и объектов.

Наиболее значительная доля земель под водой приходится на земли сельскохозяйственного назначения (12,2 тыс. га).

В отчетном году работы по переводу земель под поверхностными водными объектами из других категорий в водный фонд, в целях приведения структуры земель водного фонда в соответствие с требованиями действующего законодательства, в области не проводились.

№ п/п	Наименование категорий	Площадь (тыс. га)	В процентах от общей площади земель под водой
1	Земли сельскохозяйственного назначения	12,2	53,5
2	Земли населенных пунктов	6,2	27,2
3	Земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения	2,0	8,8
4	Земли особо охраняемых территорий и объектов	-	-
5	Земли лесного фонда	0,4	1,7
6	Земли водного фонда	1,7	7,5
7	Земли запаса	0,3	1,3
	ИТОГО	22,8	100

Рис. 5. Земли под водой в различных категориях земель

Следует также сказать о том, что в Тульской области остро стоит проблема загрязнения окружающей среды. Основная причина вызвана местонахождением объектов промышленности, которые оказывают вредное воздействие на экологию региона. По данным на 2015 год количество предприятий достигало около 200 различных объектов. Из-за общей экологической ситуации воды Заволжского горизонта имеют повышенную жёсткость и высокую минерализацию. Вода, подаваемая Масловско-Песочинским водозабором, отличается превышением норм жёсткости. Несмотря на довольно высокий уровень вредных выбросов, наблюдается некая динамика снижения их объёмов.

В 2017 году в рамках Года экологии в области прошли мероприятия федерального, регионального и местного уровня. На них было выделено 982,05 млн рублей. Из них средства, полученные из внебюджетных источников – 722,5 млн рублей, бюджета Тульской области – 123,86 млн рублей, федерального бюджета – 68,7 млн рублей, бюджета муниципальных образований – 67 млн рублей [8].

Литература

1. Крассов О. И. Комментарий к статье 7 // "Комментарий к Земельному кодексу Российской Федерации" (постатейный) 2-е издание, переработанное. – Москва: НОРМА, 2009.

2. "Земельный кодекс Российской Федерации" от 25.10.2001 N 136-ФЗ (ред. от 02.07.2021). [электронный ресурс] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33773/ (дата обращения: 22.07.2021)

3. Доклад о состоянии и использовании земель сельскохозяйственного назначения за 2013 год. [электронный ресурс] URL: <http://rosagroland.ru/monitoring/analytics/324/> (дата обращения: 22.07.2021).

4. Постановление Правительства Тульской области от 09.11.2016 № 505 «Об утверждении результатов определения кадастровой стоимости земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения Тульской области» (ред. от 23.07.2019);

5. Земельный кодекс Российской Федерации от 25 октября 2001 г. № 136-ФЗ. Гл. I Общие положения Ст. 1 Основные принципы земельного законодательства, п. 8. – Российская газета, 2001.

6. Доклад о состоянии и использовании земель в Тульской области в 2019 году. Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии (РОСРЕЕСТР) Управление Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Тульской области. Тула, 2020. [электронный ресурс] URL: <https://rosreestr.gov.ru/upload/to/tulskaya-oblast/statistika-i-analitika/doklady> (дата обращения: 22.07.2021).

7. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 86-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Российской Федерации, признании утратившими силу отдельных законодательных актов Российской Федерации, предоставлении отдельных гарантий сотрудникам органов внутренних дел,

органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и упраздняемых федеральных органов налоговой полиции в связи с осуществлением мер по совершенствованию государственного управления" (с изменениями и дополнениями). [электронный ресурс] URL:

<https://base.garant.ru/12131589/> (дата обращения: 22.07.2021).

8. Андриевская А. ЭкоРоссия: все об экологии в Тульской области. 2018. [электронный ресурс] URL: <https://recyclemag.ru/article/ekorossiya-kak-ustroena-ekologiya-v-tulskoy-oblasti> (дата обращения: 22.07.2021).

EVDOKIMOVA Irina Sergeevna
State University of Land Management,
Russia, Moscow

SPECIAL PURPOSE LANDS OF THE TULA REGION

Abstract. *The article considers the purpose of the lands and land plots of the Tula region. Special attention is paid to the data from the regional report on the status and use, on the basis of which statistical information is presented. The state of the lands of the Tula region in the category of special purpose is considered. Statistical data on the distribution of land by land are given.*

Keywords: *land plot, land, purpose, Land Code, protected areas, land fund.*

ФИЛОЛОГИЯ, ИНОСТРАННЫЕ ЯЗЫКИ, ЖУРНАЛИСТИКА

ПОГОСЯН Манэ Давидовна

студентка кафедры иностранных языков,
Ставропольский государственный педагогический институт,
Россия, г. Ессентуки

*Научный руководитель – доцент кафедры русского языка и литературы
Ставропольского государственного педагогического института,
кандидат педагогических наук Борисова Любовь Петровна*

РОЛЬ ФУНКЦИОНАЛЬНО-СМЫСЛОВЫХ ТИПОВ РЕЧИ И ЛИТЕРАТУРНЫХ СТИЛЕЙ ЯЗЫКА В ОРАТОРСКОМ ИСКУССТВЕ

Аннотация. *Статья посвящена изучению культуры ораторской речи, определены ее типы. Особенное внимание уделено тому, какие функционально-смысловые типы речи и литературные стили языка применяются в публичной речи. Для этого мы рассмотрели подробно каждый из них и выявили, какой используется оратором в зависимости от жизненных ситуаций.*

Ключевые слова: *публичная речь, коммуникация, культура речи, функционально-смысловой тип речи (ФСТР), литературные стили языка.*

Любой человек хотя бы раз на своем жизненном пути сталкивался с тем, когда приходилось выступать перед публикой, а также встречался со сложностями, которые происходят во время таких выступлений. Данное явление имеет название «публичная речь». Публичная речь – это специальный тип речевой деятельности, который предполагает однозначное общение – обращение, которое направлено конкретной публике. Такая речь имеет убеждающую функцию, направлена к обширной аудитории, произносится специалистами речи и обладает свойством менять взгляды, убеждения людей. По своей структуре она состоит из монологической речи, то есть, обращена к группе слушателей или к самому себе, не ожидает обратной связи. Древнеримский политик и философ Цицерон полагал, что «идеальный оратор – тот, кто в своей речи и поучает слушателей, и доставляет им наслаждение и подчиняет себе их волю; первое – его долг, второе – залог его популярности, третье – необходимое условие успеха [4].

Живая и устная коммуникация – это наука и искусство. Они тесно связаны между собой. И именно в объединении научной и творческой сторон развивается такой навык, как ораторское искусство. Публичная речь является развлекательной, информационной, вдохновляющей, доказывающей, призывающей к действию. В зависимости от того, какая она, могут употребляться различные функционально-смысловые стили языка. Функционально-смысловые стили речи – это исторически сформировавшаяся концепция речевых средств, которые применяются в той или иной области человеческого общения; вариация писательского стиля, исполняющая конкретную функцию в коммуникации. Стили, которые выделяются в согласовании с главными функциями языка, объединены с той или иной областью и критериями человеческой работы. Они различаются концепцией языковых средств. Именно данные ресурсы формируют конкретную стилевую окраску, которая отличает данный стиль от всех остальных.

Применение материалов различных стилей и типов зависит от рода и вида речи. Так, разного типа доклады, отчеты будут связаны с официально-деловым стилем, лекции и рефераты – с научным стилем, а в публицистическом стиле будут превосходить беседы, интервью, заметка, отчет и т.д. Рассмотрим подробнее каждый из стилей языка.

Официально-деловой стиль относится к области служебных, деловых взаимоотношений; главная роль выступающего – информативная (предоставление данных); для него свойственно присутствие речевых шаблонов, общепризнанной формы изложения, стандартного расположения использованного материала, обширное применение терминологии и номенклатурных наименований, наличие сложносокращенных текстов, аббревиатур, отглагольных существительных, отыменных предлогов, преимущество прямого порядка слов. Наиболее ярко черты официально-делового стиля проявляются в письменной монологической речи, к которой прежде всего относятся разнообразные документы [1, с. 57].

Научный стиль относится к области академического познания; главная функция оратора – не только передача информации, но и подтверждение ее истинности; для него свойственно присутствие определений, общенаучных текстов, теоретической лексики; в нем преобладает имя существительное, достаточно абстрактных и вещественных существительных, книжный синтаксис, фраза отличается грамматической и логической полнотой.

Публицистический стиль обслуживает область социально-финансовых, общественно-культурных и иных социальных взаимоотношений; главная роль выступающего – сообщение и влияние; в данном жанре применяются все языковые средства; ему свойственны экономия языковых ресурсов, краткость и популярность изложения при информативной содержательности; обширно применяются социально-политическая лексика, стилистически окрашенные средства, метафоры с оценивающим смыслом, разговорные, а также просторечные фразеологизмы и лексический состав; зачастую доля лексики актуализируется, обретает новейшие смысловые оттенки; применяются элементы экспрессивного синтаксиса, компоненты разговорной речи.

Художественно-беллетристический стиль обладает эстетической функцией, также функцией влияния; в нем наиболее подробно и ярко отображается писательский и общенародный язык во всем его многообразии и богатстве, становясь феноменом искусства, способом формирования творческой образности; в этом жанре хорошо представлены все структурные стороны языка: словарный состав во всем его семантическом изобилии, со всеми прямыми и переносными смыслами текстов; грамматический строй с непростой и разветвленной концепцией морфологических форм и синтаксических видов.

Публичная речь по своей природе является дискуссионной (полемичной), так как именно она выражает противоречия современной жизни и конфликты в общении. Выступающий использует абсолютно все доступные средства из богатого запаса: намеки, ироничность, сарказм, многозначительные умолчания, противопоставления, сравнения, ремарки, выразительность. Знаменитый исследователь языка В. В. Виноградов полагал, что «ораторская речь – синкретический жанр. Она – одновременно и литературное произведение, и сценическое представление. Необходимо отделить задачи исполнительского, «театрального» изучения от литературно-стилистического. Ораторская речь – особая форма драматического монолога, приспособленного к обстановке общественно-бытового или гражданского «действия» [3].

Публичная речь, согласно своему составу, различна, так как по ходу мышления человеку характерно отображать разнообразные объективно-существующие взаимосвязи между реальными явлениями, между объектами, событиями, отдельными предположениями, которые обретают выражение в различных функционально-смысловых типах речи: описании, повествовании, рассуждении. Именно по этим причинам ораторская речь представляет собой монологическое повествование – рассказ о развивающихся действиях, монологическое описание – рассказ об одновременных признаках объекта, монологическое рассуждение – о причинно-следственных отношениях.

Помимо литературных стилей языка в ораторской речи могут применяться функционально-смысловые типы речи, такие как повествование, описание и рассуждение.

Повествование – это рассказ, сообщение о каком-либо событии в его временной последовательности. Его особенность заключается в том, что оратор говорит о действиях, которые следуют друг за другом. Для таких текстов единым является начало события (завязка), развитие события, конец события (развязка). Повествование может вестись от третьего лица. Также оно может идти и от первого лица. Ход развития повествования образуется с помощью использования глаголов, которые могут выражать быструю смену событий. Так, выделяют конкретное, обобщенное и информационное повествование.

Описание – это изображение какого-либо явления действительности, предмета, лица путем перечисления и раскрытия его основных признаков. Единым для различных видов описания является одновременность выражения особенностей. Цель описания состоит в том, чтобы оратор смог донести до слушателя представление предмета в своем сознании.

Рассуждение – это тип речи, в котором изучаются объекты или явления, выявляются их внутренние свойства, доказываются конкретные утверждения. Рассуждение характеризуется специальными логическими взаимоотношениями между входящими в его состав предложениями, которые формируют выводы или цепь умозаключений на какую-либо тему, описанную в логически последовательной форме.

В публичной речи для наглядности чаще всего применяется прием ассоциации. Данная связь возникает между событиями, эмоциями, присутствие которых вызывает в сознание понимание об ином объекте. С помощью этого приема оратор способен выразить собственные идеи наиболее обширно, наглядно, сосредоточенно. Помимо этого, применяя

ассоциации, оратор может вызывать у публики необходимые понятия.

Таким образом, можем заключить, что функционально-смысловые типы речи и литературные стили языка играют очень важную роль в публичной речи. Ведь ораторская речь – прежде всего речь подготовленная. А готовится она, безусловно, согласно различным книжным, письменным источникам, которые проявляют непосредственное влияние на структуру выступления. Когда выступающий знает, на какую тему ему придется разговаривать, ему легче подобрать определенный стиль языка и тип речи, которыми он будет пользоваться в ходе своей монологической речи. Поэтому всегда необходимо хорошо готовиться к выступлениям. Зачастую именно хорошая подготовка, отличное погружение в тему может спасти положение [2].

Кроме того, можно выделить многообразие ораторской речи. Оно образуется в результате влияния на публичную речь разных литературных стилей языка и функционально-смысловых типов речи.

Литература

1. Евтюгина А.А. Функциональная стилистика: учеб. пособие. – Екатеринбург РГППУ 2018. – 57 с.
2. Пономарева К. Говорим красиво и уверенно. 11 простых шагов. – 2019.
3. Культура русской речи. Учебник для вузов. Под ред. проф. Л. К. Граудиной и проф. Е. Н. Ширяева. – М.: Издательская группа НОРМА – ИНФРА-М, 1999. – 560 с.
4. Цицерон М.Т. Трактаты об ораторском искусстве. / Пер. с англ. В.А. Алексеева, Ф.Ф. Зеллинского. – М.: Санкт-Петербург, изд. А.Я. Либман, 1994.

POGOSYAN Mane Davidovna
student of the Chair of Foreign Languages,
Stavropol State Pedagogical Institute, Russia, Essentuki

THE ROLE OF FUNCTIONAL AND SEMANTIC TYPES OF SPEECH AND LITERARY STYLES OF LANGUAGE IN ORATORY

Scientific adviser – Associate Professor of the Chair of Russian Language and Literature of the Stavropol State Pedagogical Institute, Cand. Sci. (Pedagogy) Borisova Lyubov Petrovna

Abstract. *The article is devoted to the study of the culture of oratorical speech, its types are determined. Special attention is paid to what functional and semantic types of speech and literary styles of language are used in public speech. To do this, we examined each of them in detail and identified which one is used by the speaker depending on life situations.*

Keywords: *public speech, communication, speech culture, functional and semantic type of speech (FSTR), literary styles of the language.*

ИСТОРИЯ, АРХЕОЛОГИЯ, РЕЛИГИОВЕДЕНИЕ

ЕРМИШИНА Надежда Дмитриевна

профессор, кандидат исторических наук, доцент,
Национальный исследовательский университет «МЭИ»,
Россия, г. Москва

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЭНЕРГОСИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

***Аннотация.** Статья посвящена становлению энергосистемы Республики Армения. Рассматривается история строительства электростанций в дореволюционное время, в первые годы советской власти и в период реализации плана ГОЭЛРО. Освещены вопросы целесообразности создания единой энергосистемы.*

***Ключевые слова:** электростанция, строительство, энергосистема, воздушная линия, ГОЭЛРО.*

В декабре 2020 года исполнилось 100 лет со дня принятия плана Государственной электрификации России. В осуществлении этого плана принимали участие все республики, которые вошли в состав образовавшегося в 1922 г. нового государства, Советского Союза. Благодаря плану ГОЭЛРО в настоящее время самостоятельные республики на территории бывшего СССР развивают область энергетики в государственной экономике. Конечно, необходимость использования электроэнергии в различных отраслях хозяйства и попытки реализации планов развития энергетики на местном уровне наблюдались ещё до принятия плана ГОЭЛРО. Но эти вопросы решались частными компаниями. Широкий масштаб строительства электростанций начался только после принятия этого грандиозного проекта. Создание области энергетики было поставлено на государственном уровне. Для республик подготавливались специалисты в этой области, выделялись государственные средства, разрабатывались новые методы строительства с учётом природных особенностей. На примере республики Армения ярко прослеживается история развития энергетики в регионе и роль специалистов из разных районов единой страны в создании энергосистемы конкретной республики.

Зарождение энергетики в Армении, как и во многих республиках, особенно закавказских и

Российской, берет свое начало ещё до принятия плана ГОЭЛРО, в конце XIX в. и первом десятилетии XX в. Однако, в то время энергосистемы в Армении в современном понимании не было. Начиная с 1903 г. строились установки, вырабатывающие электроэнергию для отдельных предприятий. До 1914 года в Армении действовало 13 мелких электростанций. Их общая максимальная годовая выработка электроэнергии составляла 10,2 млн. кВт·час [1, с. 12-14]. Это были дизель-генераторные установки, такие как в г. Капан, и маломощные гидроэлектростанции на р. Вохчи, на р. Дебед, на р. Зангу (Раздан).

В советское время после принятия плана ГОЭЛРО в Армении в рабочем порядке для удовлетворения потребностей народного хозяйства были предприняты меры по восстановлению и строительству малых электростанций. Их строительство не было включено непосредственно в государственный план, однако именно с его принятием активизировалась деятельность по развитию энергетики в регионе. В 1923 г. было начато строительство Ереванской ГЭС-1 на р. Раздан, пуск которой состоялся 16 мая 1926 г. Это тоже была малая ГЭС. Станция имела небольшую мощность – 5,1 МВт. Два гидроагрегата вырабатывали в среднем в год 30 млн.кВт·ч. В 1925 г. начато строительство более крупной Лениканской

(Гюмрийская) гидроэлектростанции на Ширакском оросительном канале. Первая очередь была пущена 30 ноября 1928 г. В 1931 г. пущена Охчинская ГЭС-2 на р. Охче. В ноябре 1932 года были введены в эксплуатацию сразу две электростанции – Ереванская ГЭС-2 на Арташатском ирригационном канале и Дзорагетская ГЭС на р. Дзорагет. Строительство последних двух электростанций было в своём роде уникальным. Ереванская ГЭС-2 была первой в СССР целиком автоматизированной гидроэлектростанцией. А ГЭС на реке Дзорагет стала первой, крупной для своего времени, электростанцией Армении и первой в СССР высоконапорной электростанцией. Её сокращённо называли ДзораГЭС. Она была деривационного типа, с водозабором на реке Дзорагет и сбросом отработанной воды в реку Дебед. Её пуск был торжественно обставлен [1, с.61]. В 1933 году были введены в эксплуатацию второй и третий гидроагрегаты станции. Начальник строительства Тер-Аствацатурян И. А. и главный инженер проекта Егизаров И. В. получили образование в Петербурге. При строительстве ДзораГЭС были применены пионерские инженерные решения – построены напорный тоннель протяженностью 2,5 км., двухкамерная уравнивательная шахта, впервые в мировой инженерной практике применён тензометрический акустический прибор измерения горного давления на тоннельную облицовку, а также применена оригинальная конструкция автоматического самовыкатывающегося цилиндрического затвора. За руководство строительством ДзораГЭС Иосиф Андреевич Тер-Аствацатурян был награждён орденом Ленина. Главный инженер проекта по строительству ДзораГЭС Егизаров И. В. являлся учеником Г.О. Графтио, строителя первых гидроэлектростанций в СССР. И.В. Егизаров состоял в комиссии по составлению плана ГОЭЛРО. Он был первым в нашей стране специалистом в области электрохимии. Во время проектирования ДзораГЭС Егизаров И.В. преподавал в Ленинградском электротехническом институте. Архитектором ДзораГЭС был Н.П. Гундобин, закончивший ленинградский высший художественно-технический институт и имевший опыт участия в проектных работах на Волховской ГЭС.

До настоящего времени работает Канакерская гидроэлектростанция на реке Раздан, на

северной окраине города Ереван. Её первый гидроагрегат был пущен в 1936 году [1, с. 161-162]. Сейчас она входит в состав Севано-Разданского каскада, являясь его пятой ступенью. Канакерская ГЭС называется имени И.О. Тер-Аствацатуряна. Все первые электростанции питали свою отдельную нагрузку. Электроснабжение осуществлялось на генераторном напряжении.

Одновременно со строительством первых электростанций в Армении началось сооружение высоковольтных воздушных линий. Первая из них была введена в эксплуатацию в 1928 году. Она связала Ереванскую ГЭС с Айгерличской насосной станцией и имела напряжение 22 кВ. В 1930-х годах были созданы несколько линий электропередач с таким же напряжением. Тогда ещё ЛЭП имели местное значение, проводились от электростанций до предприятий [1, с.59-60]. Ввод ЛЭП в эксплуатацию позволил поставить все электростанции Армении в параллельный режим работы, что произошло в 1938 году. Таким образом, состоялось образование Армянской энергосистемы. Это объединение было одной из составляющих идей плана ГОЭЛРО, который предусматривал соединение в одну обобщающую систему всей вырабатываемой энергии и плановое распределение её по предприятиям, транспорту и освещению. Таким образом, до начала Великой Отечественной войны была создана единая Армянская энергосистема.

Военное время нанесло серьёзный урон энергосистеме Армении, как и всей экономике в целом. В послевоенные годы Армянская энергосистема интенсивно восстанавливалась, строились новые электростанции. Вплоть до 1991 года она являлась составной частью объединённой энергосистемы Закавказья, которая в свою очередь входила в состав объединённой энергосистемы СССР. Все ЛЭП-22 кВ были переведены на напряжение 35 кВ.

Осуществлялась экономическая интеграция всего советского государства. Энергетический сектор Армении использовал горючее, ввозимое из других советских республик. Это были газ, мазут, ядерное топливо. Одновременно Армения была экспортёром электроэнергии в другие республики.

Специалисты Армении имели возможность получать профессиональное образование во всех вузах Союза, в том числе в Москве и

Ленинграде. Многие были подготовлены в Московском энергетическом институте, особенно с 60-х годов XX в., когда начался период интенсивного развития электроэнергетики Армении. До 50 граждан Армении ежегодно принимал МЭИ в рамках целевого набора. Всего, начиная со своего основания, МЭИ подготовил более 600 специалистов с высшим образованием для энергетики и промышленности Армении [2]. Они приняли активное участие в развитии электросети Армении, а также в реализации крупномасштабных энергетических проектов, среди которых выделяются: Разданская, Ереванская, Ванадзорская ТЭС, Ереванская ТЭС (ПГУ), Раздан – 5 ТЭС, Армянская АЭС, Аргелская, Шамбская, Татевская, Канакерская, Разданская, Спандарянская, Арзнинская, Ереванская, Севанская ГЭС. Выпускники МЭИ из республики Армения работали и работают на поприще энергосистемы и в Армении, и в Российской Федерации. С 2015 г. МЭИ является Базовой организацией СНГ по подготовке, профессиональной переподготовке и повышению квалификации кадров в сфере электроэнергетики.

В настоящее время в Армении работают две тепловые электростанции – Разданская и Ереванская ТЭС. Начато строительство новой ТЭС [5]. Действует самая крупная электростанция – Мецаморская атомная электростанция. Она была запущена в 1977 г. и имела региональное значение [3]. Мецамор, названный так в честь древней крепости Мецамор, где были медеплавильные и бронзоплавильные печи, стал городом атомных энергетиков, в котором работали и работают выпускники МЭИ. Первый энергоблок Армянской АЭС был введён в эксплуатацию в декабре 1977 года. Во время строительства некоторое оборудование на Армянской АЭС было впервые установлено и опробовано в СССР и в мире [4].

Также в Армении действуют ветряные электростанции и комплексы солнечных панелей, так как территория республики обладает значительным солнечным потенциалом [6]. Сеть

линий электропередачи напряжением 220 кВ охватывает практически всю страну и имеет протяженность более 1400 км. [7, с.46]. Действуют линии электропередачи с Ираном.

На примере истории развития отрасли энергетики одной республики аргументированно можно сделать вывод о преимуществе единой энергосистемы. Причем, не только в отдельно взятом государстве, но и в большом регионе, в том числе в содружестве стран. Опыт единой энергосистемы Советского Союза является явно положительным.

Литература

1. Пути эффективной интеграции энергосистем стран Южного Кавказа. Баку-Ереван-Тбилиси: 2004.
2. МЭИ. Главная. Об университете. Партнеры. Армения. <https://mpei.ru/AboutUniverse/Partners/Armenia/Pages/default.aspx> (дата обращения 17 марта 2020)
3. Энергосистема Армении. Реформы и преобразования. <https://www.raztes.am/rus/energy/> (дата обращения 10 марта 2020г.)
4. Живая история. История РОСАТОМА. Бодрухин Юрий Михайлович. Биограф эпохи. http://memory.biblioatom.ru/persona/bodruhin_yu_m/bodruhin_yu_m/ (дата обращения 17 марта 2020г.)
5. Хачатрян А. Энергетика Армении: региональный игрок без собственных энергоресурсов/ Центральная Азия и Кавказ. №5(59), 2008. energetika-armenii-regionalnyu-igrok-bez-sobstvennyh-energoresursov. (дата обращения 9 марта 2021).
6. Sputnik. Экономика. <https://m.ru.armeniasputnik.am/economy/>. (дата обращения 10 марта 2021)
7. Электроэнергетика республики Армения. <http://energo-cis.ru/wyswyg/file/armeniya.pdf> (дата обращения 16 марта 2020г.)

ERMISHINA Nadezhda Dmitrievna

Professor, PhD in Historical Sciences, Associate Professor,
National Research University «MEI», Russia, Moscow

HISTORY OF THE CREATION OF THE ENERGY SYSTEM OF THE REPUBLIC OF ARMENIA

Abstract. *The article is devoted to the formation of the energy system of the Republic of Armenia. The history of the construction of power plants in the pre-revolutionary period, in the first years of Soviet power and during the implementation of the GOELRO plan is considered. The issues of expediency of creating a unified energy system are highlighted.*

Keywords: *power plant, construction, power system, overhead line, GOELRO.*

МЕНЕДЖМЕНТ И МАРКЕТИНГ

ГРОМОВ Егор Олегович

студент 3 курса, Российский университет транспорта,
Россия, г. Москва

ШЕПЕЛИН Геннадий Ильич

доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта», кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта, Россия, г. Москва

ПРИНЦИПЫ И МЕТОДЫ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ В СЕГМЕНТЕ ПЕРЕВОЗОК РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ

***Аннотация.** Транспортная логистика – наука, область теоретических исследований и практического применения комплекса знаний, которые помогают максимально целесообразно и экономически выгодно организовать доставку грузов из одной точки в другую. Логистика имеет место не только в сфере грузоперевозок, но и в других областях деятельности: информационной, финансовой и пр.*

***Ключевые слова:** логистика, современные тенденции, логистическая инфраструктура.*

Общими для всех отраслей народного хозяйства принципами управления являются:

- единство политического и хозяйственного руководства;
- планомерность ведения хозяйства;
- демократический централизм;
- единоначалие при активном участии трудящихся в управлении производством;
- рациональное сочетание отраслевого и территориального управления;
- правильный подбор, расстановка и воспитание кадров;
- строжайшая дисциплина в выполнении планов, требований нормативных документов и режимов работы.

На транспорте особое значение придается таким принципам управления, как централизм, единоначалие и дисциплина. Они действуют более жестко, чем в других отраслях в связи с необходимостью объединения усилий всех территориально разобщенных предприятий в едином и непрерывном перевозочном процессе, обеспечения безопасности движения.

Специфические функции управления на транспорте связаны с решением конкретных

задач обеспечения эффективного перевозочного процесса путем воздействия на отдельные стороны транспортного производства – погрузку, перевозку, выгрузку, ремонт и т. п.

Можно выделить такие управленческие функции на транспорте, как: диспетчерское руководство, оперативное планирование перевозок, комплексное регулирование парка подвижного состава, ревизорский контроль и др.

Методы управления представляют собой совокупность способов и приемов целенаправленного воздействия управляющей системы на управляемый объект (производственный коллектив или отдельного работника) для достижения поставленных целей.

Основные методы управления на транспорте – экономические, организационно-распорядительные, правовые и социально-психологические.

Экономические методы заключаются главным образом в централизованном планировании и хозяйственном расчете. Экономическими рычагами управления служат тарифы, кредит, прибыль, заработная плата, премии и др.

Организационно-распорядительные (административные) методы управления базируются

на принципах демократического централизма, единства политического и хозяйственного руководства, материальной заинтересованности и морального стимулирования, правильного подбора, расстановки и воспитания кадров. Эти методы оказывают влияние на все звенья управления транспортом посредством регламентирующих нормативных документов (уставов, положений, правил, инструкций, методических указаний, типовых норм и нормативов и т. п.), а также в форме приказов, распоряжений, указаний, направленных на устранение возникающих в ходе управления транспортом отклонений от поставленных задач.

Организационно-правовые методы управления транспортом включают в себя:

- 1) систему федеральных органов исполнительной власти в области транспорта;
- 2) регулирование основных направлений деятельности федеральных органов исполнительной власти в области транспорта;
- 3) нормативную базу, закрепляющую организацию и управление транспортном.

В соответствии с пунктом «и» ст.71 Конституции РФ федеральные транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. Это означает, что в компетенцию Правительства РФ входит решение вопроса организации государственного управления транспортном, а также разработка и внесение на рассмотрение законодательных органов проектов федеральных законов о федеральном транспорте и путях сообщения.

Организация управления транспортном, не относящимся к федеральному, возлагается на органы исполнительной власти субъектов Федерации. Обычно это департаменты (министерства) транспорта и связи.

Социально-психологические методы управления базируются на идеологической,

политико-воспитательной работе, развитии социалистического соревнования и движения за коммунистическое отношение к труду, наставничества и др.

Основными звеньями в системе управления железнодорожным транспортом являются железные дороги и их отделения, они наделены всей полнотой прав по организации перевозочного процесса, развитию хозяйства, руководству линейными предприятиями и осуществляют свою деятельность на основе хозяйственного расчета, пользуются банковским кредитом, имеющих самостоятельный баланс и счета в банках. Хозяйственной самостоятельностью обладают также отдельные крупные линейные предприятия железнодорожного транспорта. В центральном его аппарате имеются главные управления, управления и самостоятельные отделы.

Чрезвычайно важную роль в совершенствовании управления транспортом играет дальнейшее внедрение электронно-вычислительной техники и создание автоматизированных систем управления (АСУ).

В настоящее время на каждом виде транспорта действуют первые очереди отраслевых автоматизированных систем управления: на железнодорожном – АСУЖТ, на морском – «АСУ – Морфлот», на речном – «АСУ – речфлот», на автомобильном – «АСУ – автотранс», на воздушном «АСУГА», на трубопроводном – «АСУ – трубопровод» и т. д. [1]

Литература

1. Некрасов А.Г. Управление цепями поставок в транспортном комплексе : учеб. пособие для вузов / А. Г. Некрасов [и др.]. - Москва : Горячая линия – Телеком, 2017. – 262 с.

GROMOV Egor Olegovich

3rd year student, Russian University of Transport,
Russia, Moscow

SHEPELIN Gennady Ilyich

Associate Professor of the Department «Operation of water Transport»,
PhD in Economic Sciences, Russian University of Transport, Russia, Moscow

**PRINCIPLES AND METHODS OF LOGISTICS AND MANAGEMENT
OF A TRANSPORT ENTERPRISE IN THE SEGMENT OF RIVER TRANSPORT**

Abstract. *Transport logistics is a science, a field of theoretical research and practical application of a set of knowledge that helps to organize the delivery of goods from one point to another as efficiently and economically as possible. Logistics takes place not only in the field of cargo transportation, but also in other areas of activity: information, financial, etc.*

Keywords: *logistics, modern trends, logistics infrastructure.*

ЭКОНОМИКА, ФИНАНСЫ

КАРАТАЕВ Юрий Александрович

исполнительный директор, ТОО «ТД Оркен», Казахстан, г. Костанай

ПОНЯТИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЧЕЛОВЕКА. МОТИВАЦИОННЫЕ СВОЙСТВА ДЕНЕГ И ОПЛАТЫ ТРУДА

Аннотация. В зависимости от типов характера и жизненных ценностей люди делятся на семь групп. Большинство населения – люди неэкономические. Они не ищут сущность бытия в деньгах. Экономический человек – это самостоятельно действующий субъект хозяйственной жизни, рациональный и расчетливый участник рыночных отношений, стремящийся к максимизации своего благосостояния. Экономическому человеку не чуждо все человеческое, но наиболее важной составной частью его личности является стремление в добывании средств для себя и своей семьи. Мотивы деятельности человека экономического (*Homo economicus*) возможно косвенно измерять в деньгах. Эти «весы» делают экономическую науку более точной по сравнению с любой другой общественной наукой. В экономической науке речь идет о «модели экономического человека» (иначе. Базовой модели поведения рыночных агентов или субъектов экономических отношений). Она позволяет понять, как сотрудничает человек на рынке с другими людьми, не связанными с ними узами долга или благодарности. Неклассическая модель экономического человека (участника следок) определяется четырьмя элементами: целенаправленность, утилитарность, доверием и эмпатией. Синтезом их является «интерпретативная рациональность». Доверие – следующий элемент рассматриваемой модели. С течением времен понятие экономического человека меняется. В настоящее время в экономической литературе речь идет также о «процедурной рациональности». Как известно, деньги сопровождают человечество в течение всего периода цивилизованного развития, вызывая к себе пристальное внимания. Они являются средством оплаты услуг и товаров, средством соизмерения и сохранения стоимости. Это универсальный язык рынка. Посредством которого передается практически вся основная деловая информация. Вследствие чего выделяют несколько функций денег и три функции оплаты труда. Это особенно важно в условиях современной рыночной экономики, хотя важность оплаты труда и её мотивация подчеркивали многие учёные разных эпох. Итак, желание хорошо трудиться определяется прежде всего справедливостью в оплате труда. В этом огромную роль играют и рыночные механизмы оплаты и мотивации, и профсоюзы и элементарные общечеловеческие и нравственные понятия. Так, я попытался сформулировать основные мотивационные свойства денег и оплаты труда с позиции экономической теории и прикладной экономики. Они прежде всего имеют отношение к экономическому человеку (менеджеру, предпринимателю, работнику любого предприятия, стремящемуся к максимизации своих доходов).

Ключевые слова: экономический человек, мотивация, жизненные ценности, интерпретативная рациональность, целерациональность, эмпатия, рефлексия, рациональный индивидуализм, экономическое поведение, рыночный рационализм, деньги, функции оплаты труда, заработная плата, теории мотивации, монополия, основы экономической теории.

В экономике принято людей делить на типы, в зависимости от характера жизненной ценности. Прежде всего это:

1) экономический человек (у него в жизни – дело, полезность, эффективность, практическая значимость);

2) социальный человек (общественная польза, благо для всех, взаимопомощь);

3) политический человек (лидерство, соревнование, карьера, власть);

4) эстетический человек (красота, гармония, искусство);

5) теоретический человек (истина, порядок, знание);

6) религиозный человек (вера, любовь, жертвенность, покаяние);

7) праздный человек (развлечение, путешествие, азартные игры, телевидение). Большинство населения – люди неэкономические. Они не ищут сущность бытия в деньгах. Это впечатлительные натуры, отличающиеся покорностью, даже жертвенностью. Они живут рядом с людьми экономическими и оказывают смягчающее влияние на жестокость экономических отношений.

Термин «экономический человек» уходит вглубь веков. «Экономический человек вечен, меняется лишь его облик, разнообразие становится его интересы, методы воздействия на окружающую среду, профессиональный уровень, нравственные ценности». Экономический человек – это самостоятельно действующий субъект хозяйственной жизни, рациональный и расчетливый участник рыночных отношений, стремящийся к максимизации своего благосостояния.

Экономическому человеку не чуждо все человеческое, но наиболее важной составной частью его личности является стремление в добычании средств для себя и своей семьи. Мотивы деятельности человека экономического (Номоеconomicus) возможно косвенно измерять в деньгах. Эти «весы» делают экономическую науку более точной по сравнению с любой другой общественной наукой.

В экономической науке речь идет о «модели экономического человека» (иначе. Базовой модели поведения рыночных агентов или субъектов экономических отношений). Она позволяет понять, как сотрудничает человек на рынке с другими людьми, не связанными с ними узами долга или благодарности. «Общение – отношение между людьми, как между торговцами, благодаря осознанию полезности обмена и безо всякой взаимной любви и привязанности».

При Адаме Смите эта модель определялась прежде всего рационализмом и эгоизмом. При всем «цинизме» последнего понятия, все-таки именно благодаря эгоизму, а не обращению к доброте можно достичь своих целей. В принципе поддерживая А.Смита, другие классики экономической науки останавливались на таких качествах Номоеconomicus, как предусмотрительность, объясняющая

распространение денег, и любознательность, толкающая энергичных людей на рискованные операции.

А.Маршалл при этом справедливо подчеркивал, что Номоеconomicus чужда трансцендентальность (то есть, то, что находится за пределами реального бытия). Это сознательный человек, движимый естественными мыслями и чувствами.

Неклассическая модель экономического человека (участника следок) определяется четырьмя элементами: целенаправленность, утилитарностью, доверием и эмпатией. Синтезом их является «интерпретативная рациональность».

Целерациональность – это ожидание определенного поведения людей и использования этого ожидания в качестве условий или средств для достижения своих экономических целей. По своей сути данное понятие объединяет в себе экономический эгоизм и рационализм.

Утилитарность поведения означает, что действия человека подчинены задаче максимизации полезности или удовольствия. При этом следует различать две формы данного элемента модели Номоеconomicus. Первая определяется тем, что человек просто нацелен на решение этой задачи. Вторая же связывает максимизацию полезности или удовольствия с конкретной деятельностью Номоеconomicus.

Доверие – следующий элемент рассматриваемой модели. Без него никакая сделка на рынке не может быть осуществлена. Именно в осуществлении доверия заключается предпосылка формирования более или менее устойчивый ожиданий, предсказуемости поведения субъектов экономических отношений.

Под эмпатией понимается умение ставить себя на место другого участника сделки, взглянуть на происходящий обмен с его точки зрения. Наиболее простой способ – идентификация (уподобления себя ему), сложный – рефлексия. «Это уже не просто знания другого, но знание того, что другой понимает меня», то есть удвоенный процесс зеркального отражения друг друга.

Как уже отмечалось, течением времени понятие (а следовательно, и модель) экономического человека меняется. По мнению некоторых авторов он все более становится социальным. Подчеркивая это М.Бункина и А.Семенов в уже цитированной работе пишут: в основе модели Номоеconomicus XX-го века лежит рациональный индивидуализм и психология

персонализма (психология активного человека, который представляет собой самоопределяющуюся личность, действующая целенаправленно и сознательно). Говоря иначе, речь в настоящее время идет о личности, которая проявляется в деятельности и общении с разнообразными субъектами экономических отношений.

В настоящее время в экономической литературе речь идет также о «процедурной рациональности». Данным понятие подчеркивается зависимость конечного результата от избранных процедур экономического поведения. При этом, чем рациональнее личность, тем больше факторов и соответствующей им информации принимается во внимание.

По справедливому мнению Дж.Бьюкенена, в экономике вершится рыночный рационализм, т.е. существуют гибкие цены и заработная плата; информация доступна и жизненно важна для всех экономических субъектов, стала средством общения, ведения дел, средством труда и методом образования. «Важно и то, что мотивы деятельности экономического человека (личности) возможно косвенно измерять в деньгах. Именно эти «весы» делают экономическую науку более точной, чем любые другие общественные науки.

По мнению А.Свияш, «разговор о деньгах возбуждает людей больше чем разговоры о сексе». Причем это касается не только экономического человека. Статья известного психолога носит название «Что мешает быть богатым?».

Причина бедности, подчеркивается в ней, часто заключается в нашей позиции. «Наши мысли могут скрыто препятствовать достижению материального благополучия. Надо думать о деньгах в позитивном плане. «И чем больше, тем лучше».

Как известно, деньги сопровождают человечество в течение всего периода цивилизованного развития, вызывая к себе пристальное внимание. Они являются средством оплаты услуг и товаров, средством соизмерения и сохранения стоимости. Это универсальный язык рынка. Посредством которого передается практически вся основная деловая информация. Деньги, как непосредственные знаки стоимости, выполняет несколько основных функций: средства обращения, средства измерения стоимости, средства накопления и сохранения стоимости. Как отмечал в свое время Гладстон, «даже любовь не свела с ума такого большого

числа людей, как мудрствование по поводу сущности денег».

Искусство жизни, по мнению А.Менегетти, обязательно предполагает определенное мнение в отношении денег. Последние не несут в себе жизнь. Но не дай Бог оказаться без них. Ни одна идея не материализуется без денежных средств. Более того, большинство из них выживает только благодаря этим средствам.

Надо принять за факт, что люди считают деньги символом могущества. В то же время их надо использовать для улучшения среды своей деятельности (для того, чтобы избавиться от излишних хлопот, бюрократической рутины, унижительного общения) и обеспечения неприкосновенности своей личной жизни. Сила денег – не в них самих, а в силе разума, который ими распоряжается.

О деньгах размышлял в своё время Н.Хилл. В своей работе «Думай и богатей» он писал: «Крупнейшие университеты обладают в совокупности практически всеми видами фундаментальных знаний, доступных цивилизации. Однако большинство профессоров не принадлежат к числу самых богатых людей на земле. Они специализируются на преподавании знаний, но ведь никто не может сказать, что они специализируются на проблеме использования знаний». И далее: «Знание не может притянуть к себе деньги до тех пор, пока она не организовано разумно и не устремлено с помощью детального плана действий к определенной цели – накоплению богатств. Непонимание этой простой вещи приводит к тому, что миллионы людей продолжают верить в распространенное заблуждение, что «знание – это сила».

Миллионы людей (в том числе и ученые) получают плату за свой труд в деньгах. Эта оплата или иначе, цена наемного труда выражает отношение между работниками и владельцами (распорядителями) денег. К числу последних относятся: предприниматели, руководители (менеджеры), трудовые коллективы, общество в целом. Все они имеют прямое или косвенное отношение к выплате денежных средств тем, кто их заработал.

Различают три функции оплаты труда: воспроизводственную, регулирующую и стимулирующую. Иначе их можно назвать функциями: обеспечения жизненных потребностей работников и их семей, регулирование различных категорий работников по отраслям и районам

страны, обеспечения эффективности и социальной надежности работы предприятия.

С позиции обеспечения экономической эффективности, чем ниже расходы на оплату труда, тем лучше. Иначе с позиции обеспечения социальной надежности (бесперебойности) работы предприятия: чем выше оплата труда, тем лучше. В соответствии с отмеченным, умение находить в этом деле компромисс является важной задачей для руководителей предприятий и других владельцев (распорядителей) денежных средств.

По справедливому мнению Д.Р.Хикса, предприниматель, рассматривая вопрос о возможности повышения оплаты труда, сравнивает дополнительные денежные расходы и убытки от возможных забастовок. Иными словами, он как раз и решает задачу достижения целей повышения эффективности и надежности своей предпринимательской деятельности.

Очень большое внимание оплате труда уделял в свое время К.Маркс. В «Капитале» он показывал, как в необходимом продукте обособляется часть вновь созданной стоимости рабочими и вскрывает тайну превращения стоимости и цены рабочей силы в форму заработной платы, в форму цены труда. Классовый смысл этой теории заключается в раскрытии особой роли заработной платы как средства усиления эксплуатации рабочего класса классом капиталистов, осуществляемой в скрытой, замаскированной форме.

Такой была позиция К.Маркса в отношении оплаты труда и «цены рабочей силы». Современный исследователь данного вопроса Х.Ламперт называет рыночный капитализм времен К.Маркса «необузданным, лишенным целенаправленно сформированного порядка».

В современных условиях развития Германия ориентируется на «социальное рыночное хозяйство». Его концепция направлена на синтез гарантированной правовым государством экономической свободы, социальной защищенности и социальной справедливости. Попытка создания такого хозяйства предпринимается и у нас в стране. «Россия провозглашена правовым, социальным государством, заявлен курс на социально ориентированную рыночную экономику». По мнению тех же авторов, в России официально закреплен рядом правовых актов институт социального партнерства. Важно и то, что в общественном сознании преобладает, «ориентирование на социальный мир, а не на конфронтацию». Человек за свой труд

получает за плату. И (в идеале) чем больше он трудится, тем больше и получает. В реальной жизни бывает и иначе. Деньги можно получить за счет девиантного поведения (воровство, взятка, грабеж). Посредством денег человек реализует свои потребности, приобретая необходимые товары и услуги на рынке.

В алгоритме рыночных отношений есть еще одна категория: предпринимательство, результатом которого являются товары и услуги. Его обязательным компонентом является труд и социальный мир, а не конфронтация.

Простая модель процесса мотивация всего имеет три элемента: потребности, целенаправленное поведение, удовлетворение потребностей. Пытаясь удовлетворить потребности, человек выбирает определенную линию целенаправленного поведения. Труд как раз и «представляет собой один из способов целенаправленного поведения», предполагающего его оплату. «Получив продвижение по службе, завершив выполнение какого-либо задания, получив благодарность от коллег или прибавку к зарплате, люди обычно испытывают чувство удовлетворения».

Известно несколько теорий мотивации, известных под именем их авторов. Одна из них разработана В.Врумом. По его мнению, люди постоянно находятся в состоянии мотивации. Поэтому руководителю, грамотно управляющему персоналом, необходимо показывать подчиненным, что направление их усилий на достижение целей фирмы (организации) приведет к скорейшему достижению их личных целей. «Ценность вознаграждения является наиболее важным элементом теории мотивации». Но необходимо помнить, как особо подчеркивает В.Врум, что служащие могут страдать при этом от недостатка самоуважения, чувства не востребоваемости своего интеллекта, навыков, способностей, недостатка уважения и человеческих контактов. Практический совет, в связи с отмеченным, может быть такой: «руководитель может усилить мотивационное воздействие вознаграждений, если поймёт, какие стимулы наиболее эффективны для каждого подчиненного».

Определенный интерес представляет также теория Б.Скиннера. Она заключается в том, что служащие извлекают уроки их опыта предыдущей работы. Модель данной теории следующая: стимулы – поведение – последствие – будущее поведение. У руководителя при этом есть четыре варианта действий:

1) при положительном подкреплении руководитель поощряет определенное поведение, обеспечивая ожидаемые служащими последствия;

2) при отрицательном (негативном) подкреплении должны наступить для служащего нежелательные последствия (например, мало кому из работников нравится, когда за их дисциплиной начинают постоянно следить);

3) использование эффекта «тушения», попытка ослабить нежелательное поведение тем, что не представляется ожидаемое вознаграждение;

4) наказание – это попытка устранить нежелательное поведение (например, лишить подчиненного зарплаты).

Итак, желание хорошо трудиться определяется прежде всего справедливостью в оплате труда. По данным одного из опросов 70% работников трудятся прилежно, если ощущается связь количества и качества труда с уровнем заработков; 18% добросовестно трудятся при любых системах его оплаты; 12% слабо реагирует на любые стимулы (в том числе и на прирост заработной платы).

Рассмотрим далее неклассическую теорию оплаты труда. В соответствии с ней, заработная плата отвечает основному критерию предпринимательства: предельные издержки любой хозяйственной деятельности (найма труда) должны равняться предельному доходу этой деятельности.

Таблица

Определение спроса на труд со стороны отдельной фирмы

Число нанятых фирмой рабочих	Ставка зарплаты в отрасли MRC (долл.)	Объем произведенной продукции – MP (ед.)	Предельный продукт труда (ед.)	Цена единицы продукции (долл.)	Предельный продукт труда в денежном выражении – MRP (долл.)	Объем продукта в среднем на одного работающего – ARP (долл.)
П.1	П.2	П.3	П.4	П.5	П.6=п.4*п.5	П.7=п.3*п.5/ п.1
0	-	0	-	-	-	-
1	250	10	10	30	300	300
2	250	25	15	30	450	375
3	250	34	9	30	270	340
4	250	40	6	30	180	300
5	250	44	4	30	120	264

Конкретные ставки заработной платы формируются на рынке труда в зависимости от их структуры. Возьмем в качестве примера «модель монополии». Ее особенность, как известно, заключается в том, что наниматель является монопольным покупателем труда. «Монополия характеризуется тем, что количество занятых на данной фирме составляет основную часть занятых конкретным видом труда: работники не имеют возможности альтернативного применения своего труда; фирма определяет ставку заработной платы».

Для фирмы монополиста кривая предложения труда и кривая рыночного предложения совпадают. Максимизируя прибыль, монополист нанимает меньше рабочих, выплачивая при этом ставку заработной платы.

Речь в данном случае идет о последствиях деятельности замкнутых профсоюзов. Последствие, с целью увеличения ставки заработной платы, искусственно ограничивают предложение труда в рамках своей отрасли. Для этого профсоюз участвует в рекламных кампаниях,

используют лоббистов, инициируются программы роста производительности труда, рабочей недели и т.д.

Возможным вариантом может быть модель двухсторонней монополии. Она имеет место в случае, когда на рынке труда профсоюз противостоит монополистическому нанимателю. Последний стремится понизить ставку заработной платы, а профсоюз – повысить. «Реальная ставка установится в интервале между ними и будет зависеть от того, какая сторона окажется сильнее при заключении трудового договора. При этом возможна ситуация, когда ставка заработной платы и уровень занятости сблизятся с конкретными уровнями в результате взаимного устранения монополии на стороне спроса и предложения. Авторы «Основ экономической теории» справедливо отмечают, что монополизм при установлении ставок заработной платы ведет к уменьшению занятости, безработице. «В том числе к безработице может привести деятельность профсоюзов по повышению заработной платы своих членов. Поэтому

требования профсоюзов по повышению заработной платы сопоставляются с угрозой безработицы. Одновременно развиваются процессы. Которые снижают угрозы безработицы: экономический рост и уменьшение эластичности спроса на труд».

Таковы основные мотивационные свойства денег и оплаты труда с позиции экономической теории и прикладной экономики. Они прежде всего имеют отношение к экономическому человеку (менеджеру, предпринимателю, работнику любого предприятия, стремящемуся к максимизации своих доходов).

Литература

1. Абакулова Н.Н., Подвалова Р.Я. Политика доходов и заработной платы. Новосибирск НГАЭиУ, 2014. - 224с.
2. Автономов В.С. Человек в зеркале экономической теории. - М.: Экономика, 2015. - 232с.
3. Анализ и обоснование хозяйственных решений, под ред. Майданчика Б.И. и др. - М: Финансы и статистика, 2016. - 122с.
4. Антонова О.Н., Максимова В.Ф. Экономическая теория. Основы бизнеса. Ч.2. Микроэкономика. – М.: Саминтен, 2013. - 133с.
5. Арская Л.П. Япония: наука и искусство управления. - М.: Знание, 2014. - 40с.

KARATAEV Iurii Aleksandrovich

Executive Director, TD Orken LLP, Kazakhstan, Kostanay

THE CONCEPT OF AN ECONOMIC PERSON. MOTIVATIONAL PROPERTIES OF MONEY AND WAGES

Abstract. *Depending on the types of character and life values, people are divided into seven groups. The majority of the population are non-economic people. They are not looking for the essence of being in money. An economic person is an independently acting subject of economic life, a rational and prudent participant in market relations, striving to maximize his well-being. An economic person is not alien to everything human, but the most important component of his personality is the desire to obtain funds for himself and his family. The motives of human economic activity (Homoeconomicus) can be indirectly measured in money. These "scales" make economics more accurate than any other social science. In economics, we are talking about the "model of an economic person" (otherwise. The basic model of behavior of market agents or subjects of economic relations). It allows you to understand how a person cooperates in the market with other people who are not connected with them by ties of duty or gratitude. The non-classical model of an economic person (a participant in the sled) is defined by four elements: purposefulness, utilitarianism, trust and empathy. Their synthesis is "interpretive rationality". Trust is the next element of the model under consideration. Over time, the concept of an economic person is changing. Currently, the economic literature also refers to "procedural rationality". As you know, money accompanies humanity throughout the entire period of civilized development, causing close attention. They are a means of paying for services and goods, a means of measuring and preserving value. This is the universal language of the market. Through which almost all basic business information is transmitted. As a result, there are several functions of money and three functions of remuneration. This is especially important in the conditions of a modern market economy, although the importance of remuneration and its motivation have been emphasized by many scientists of different eras. So, the desire to work well is determined primarily by fairness in remuneration. Market mechanisms of payment and motivation, trade unions and elementary universal and moral concepts play a huge role in this. So, I tried to formulate the main motivational properties of money and wages from the standpoint of economic theory and applied economics. They are primarily related to an economic person (a manager, an entrepreneur, an employee of any enterprise seeking to maximize their income).*

Keywords: *economic man, motivation, life values, interpretive rationality, purposefulness, empathy, reflection, rational individualism, economic behavior, market rationalism, money, wage functions, wages, theories of motivation, monopsony, fundamentals of economic theory.*

Актуальные исследования

Международный научный журнал
2021 • № 29 (56)

ISSN 2713-1513

Подготовка оригинал-макета: Орлова М.Г.
Подготовка обложки: Ткачева Е.П.

Учредитель и издатель: ООО «Агентство перспективных научных исследований»
Адрес редакции: 308000, г. Белгород, Народный бульвар, 70а
Email: info@apni.ru
Сайт: <https://apni.ru/>

Отпечатано в ООО «ЭПИЦЕНТР».
Номер подписан в печать 26.07.2021г. Формат 60×90/8. Тираж 500 экз. Цена свободная.
308010, г. Белгород, пр-т Б. Хмельницкого, 135, офис 1