

# **ВЕСТНИК**

**МОРСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО  
УНИВЕРСИТЕТА**

**Серия  
Экономика и управление**

**Вып. 84/2019**

**УДК 338.47 (06)  
В38**

**В38**      **Вестник Морского государственного университета.** Серия: Экономика и управление : сб. науч. тр. Вып. 84 / отв. ред. Н. В. Шишкарёва [и др.]. — Владивосток: Морской государственный университет им. адм. Г. И. Невельского, 2019. — 50 с. — Текст : электронный.

Вестник Морского государственного университета содержит статьи ученых и студентов Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского. Сборник предназначен для практиков, руководителей всех уровней, научных работников, преподавателей, аспирантов, магистрантов и студентов с целью использования в научной работе и учебной деятельности.

УДК 338.47 (06)

**Редакционная коллегия:**

канд. экон. наук, доцент Н.В. Шишкарёва (отв. редактор),  
д-р экон. наук, проф. А.А. Луговец (зам. отв. редактора),  
канд. экон. наук, доцент Е.В. Неяскина (технич. редактор)

## СОДЕРЖАНИЕ

### ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

<b>Андреева, С.Е., Манина В.А.</b> Влияние транспорта на социальную мобильность общества .....	4
<b>Варкулевич В.К.</b> О повышении эффективности управления судовым экипажем.....	8

### ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ ТРАНСПОРТА И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

<b>Фисенко А.И., Юрченко Е.Ю.</b> Генезис форм организации морской портовой деятельности: от причала до кластера .....	14
--	----

### ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

<b>Мельников А.Р., Мельникова М.А., Баранова Е.Ю.</b> Северный морской путь — международный транзитный коридор или только зона вывоза природных ресурсов России?.....	24
---	----

### МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ. ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

<b>Исаев А.А., Румянцев Н.И.</b> Оценка конкурентоспособности товаров .....	30
<b>Неяскина Е.В., Хлыстова О.В.</b> Проблемы и перспективы развития интернет- и мобайл банкинга в России .....	35
<b>Хлыстова О.В., Фофанов Д.М.</b> Развитие мобильного банкинга в условиях дистанционного банковского обслуживания .....	41
<b>Хлыстова О.В., Капустина А.В.</b> Проблемы и перспективы развития российского рынка IPO/SPO .....	46

# ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 656

## ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТА НА СОЦИАЛЬНУЮ МОБИЛЬНОСТЬ ОБЩЕСТВА

С.Е. Андреева, старший преподаватель,  
В.А. Манина, студент  
Морской государственной университет им. адм. Г. И. Невельского,  
г. Владивосток  
ansvev5@mail.ru

**Аннотация:** Транспорт, является одним из общих условий производства. Он осуществляя перевозки внутри предприятий, между предприятиями, районами и странами и влияет на масштабы и темпы роста общественного производства.

**Ключевые слова:** транспорт, общественное производство, мобильность.

## INFLUENCE OF TRANSPORT ON SOCIAL MOBILITY OF SOCIETY

Andreeva S.E., senior lecturer,  
Manina V.A., student  
Maritime state university named admiral G.I. Nevelskoy,  
Vladivostok  
ansvev5@mail.ru

**Abstract.** Transport is one of the general conditions of production. It moves within enterprises, between enterprises, areas and countries and affects the scale and pace of growth of social production.

**Keywords:** transport, social production, mobility.

Мобильность становится одним из основных признаков современного общества. Жизнь человека, особенно городского, сопровождается ежедневными перемещениями на значительные расстояния: поездки на учёбу, работу, в гости и т. д., и чаще всего в преодолении расстояний нам помогает общественный транспорт. С учётом реальной цены мобильности для человечества общественный пассажирский транспорт, является наиболее рентабельным

средством достижения городской мобильности, доступным при этом для всех слоёв населения. Он обеспечивает доступ к образованию, медицинскому обслуживанию, экономической деятельности, и позволяет всем сферам экономической жизни эффективно функционировать. Социальное значение транспорта состоит в экономии времени, облегчении труда и повышении его производительности. Транспорт участвует в организации досуга людей, т. е. времени, необходимого для восстановления их производственных и творческих способностей.

Транспорт претерпел долгий процесс развития и совершенствования — от использования естественных водных коммуникаций (рек, озер и т. д.) и элементарного транспорта до создания транспортных артерий (железные и автодороги), что оказало колоссальное влияние на расселение людей по земному шару. Сильное воздействие на него оказал научно-технический прогресс. В условиях России, транспорт играет особую, экономическую, политическую и психологическую роль, он удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека — потребность в перемещении грузов и пассажиров.

Уровень развития транспорта в стране в определённой мере определяет уровень её развития. Он способен существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, повышение уровня жизни, способствует повышению производительности труда сокращению времени доставки грузов или проезда до места работы. Транспорт активно воздействует на окружающую среду.

Транспорт обязан своевременно доставить требуемую продукцию от производителя к потребителю, не допустить порчи и потери готовой продукции и сырья, сократить время омертвления материальных средств, находящихся в процессе транспортировки. При перевозке пассажиров транспорт обязан обеспечить комфортные условия и своевременность доставки при минимальной стоимости перемещения людей.

Транспорт представляет собой единую (в социально-экономическом отношении) транспортную систему, включая мощную сеть железнодорожных, морских, речных, автомобильных, космических, воздушных, трубопроводных, электропроводных, энергопроводных, городских и промышленных коммуникаций. Перемещая ежегодно миллиарды тонн сырья, топлива, материалов, продукции, а также многие миллиарды пассажиров с достаточно высоким уровнем комфорта и скорости, благодаря правильной организации транспортного процесса, современный транспорт обеспечивает массовое индустриальное производство, глубокое разделение труда, внутреннюю и внешнюю торговлю, способствует развитию культуры, науки и экономики.

Специализация районов, их комплексное развитие невозможно без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. Также важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в её создании, обеспечивая производство сырьём, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Благодаря наличию единой транспортной системы все виды транспорта находятся во взаимодействии и взаимозависимости, дополняют друг друга и развиваются по единому плану, обеспечивающему эффективное использование каждого вида.

При всей важности транспортно-дорожного комплекса как неотъемлемого элемента экономики необходимо учитывать его весьма значительное негативное воздействие на природные экологические системы.

Весьма существенно и отрицательное воздействие транспорта на шумовой комфорт. Транспортные средства создают около 80 % всех шумов, возникающих в местах длительного пребывания человека. Реальный спектр вредных влияний городского транспорта на человека и среду его обитания существенно шире. Достаточно упомянуть вибрацию, пылеобразование, выделение твердых частиц, загрязнение поверхностей при утечке горюче-смазочных материалов, электромагнитные излучения и ряд других, в том числе сравнительно мало изученных факторов. Транспорт, таким образом, является не только источником, но и перевозчиком собственных вредных влияний.

Развитие отечественной экономики во многом зависит от поставок продуктов питания, бытовой химии, электроники и других товаров народного потребления. Большая часть этих грузов доставляется на автопоездах. По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России за 2017 год, российскими автотранспортными предприятиями проложены маршруты более чем в 40 стран мира, но лишь 39% от общего объема грузов, ежегодно доставляемых в Россию и отправляемых за рубеж, приходится на отечественных перевозчиков, а остальные 61% импорта и экспорта транспортируют иностранцы. Приоритет в доставке российских грузов за рубеж и импортных товаров на территорию РФ должен быть у отечественных компаний. [5] Это выгодно для региональной экономики, т.к. каждый работающий автомобиль дает 3–5 рабочих мест. Кроме того, транспортная составляющая в цене ввозимого товара остается в России.

Защита среды обитания от техногенных факторов, защита человека от негативных влияний этой среды может быть как пассивной, так и активной. В первом случае это меры, осуществляемые для защиты объектов воздействия от неотвратимо возникающих (состоявшихся) факторов воздействия, во втором — меры, позволяющие уменьшить количественную характеристику воздействия или исключить ее вообще за счет существенных изменений, относящихся непосредственно к источнику. Применительно к городскому пассажирскому транспорту это могут быть, например, шумозащитные экраны, защитные посадки деревьев и т.п. (пассивные меры); изменения в конструкции дорожных и путевых устройств, установка очистительных фильтров на автомобилях и т.п. (активные меры). Однако наиболее эффективным представляется самое радикальное решение - замена источника воздействий, реализация принципа приоритетности развития видов транспорта, имеющих более высокий экологический рейтинг. Иначе: при выборе вида транспорта в рамках транспортно-градостроительного проектирования и оценке качества функционирования городских транспортных систем следует непременно учитывать экологические характеристики, в том числе сравнительные показатели безопасности движения и, как следствие, рекомендовать приоритетное развитие электротранспорта как минимум во всех случаях равенства других критериев оценки, особенно в крупных городах.

#### Литература

1. Паламарчук В. Транспорт — важное условие экономического роста // Экономика. — 2000. — №6.
2. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудовский А.Д. Единая транспортная система: Учебник для вузов. — М.: Транспорт, 2002.
3. Экономическая география транспорта/ Под ред. М.М. Казанского. — М.: Транспорт, 2005. — 280 с.
4. Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. «Единая транспортная система». — 1987 г.
5. Российский статистический ежегодник. [Электронный ресурс]. — [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/science/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/science/)
6. Скопин А.Ю. Экономическая география России / А.Ю. Скопин. — М.: Проспект, 2003.

Поступила в редакцию 17 июня 2019 г.

УДК 005:656.612

О ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ  
СУДОВЫМ ЭКИПАЖЕМ

В.К. Варкулевич, к.т.н., профессор  
Морской государственной университет им. адм. Г. И. Невельского,  
г. Владивосток  
Varkulevich@msun.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены роль и функции руководителя в коллективе, стадии становления коллектива, психологические законы и закономерности управления, профессиональные кризисы.

**Ключевые слова:** управление, руководитель, коллектив, психологические законы, профессиональные кризисы.

RAISING THE EFFICIENCY OF SHIP'S CREW MANAGEMENT

Varkulevich V.K., candidate of science (engineering), professor  
Maritime State University named after adm. G.I. Nevelskoy,  
Vladivostok  
Varkulevich@msun.ru

**Abstract.** This article deals with the role and responsibility of the chief officer/leader when working in a team; the stages of building up a team, as well as the physiological laws and regularities.

**Key word:** management, leader, team, physiological, laws, professional crises.

В Кодексе по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДНВ) в число требований, определяющих профессиональную компетентность командного состава морских судов, включена функция «Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне управления и эксплуатации» для старших механиков, вторых и вахтенных механиков (табл. А-III/1 и А-III/2).

В указанных функциях отмечена такая сфера компетенции, как применение навыков руководителя и организатора, а также умение работать в команде.



Помимо этого в главе VI (табл. А-VI/1-4) указан стандарт компетентности в области личной безопасности и общественных обязанностей. В частности обращается внимание всех членов экипажа на «содействие установлению эффективного общения на судне, а также хороших взаимоотношений между людьми на судне».

Сказанное свидетельствует о том, что вопросам организации и руководства деятельностью судовых экипажей, роли и ответственности командного состава в настоящее время уделяется большое внимание в мировом судоходстве. Тем более, как показывает практика, созданная усилиями командного состава нормальная обстановка на борту судна во многом способствует сохранению здоровья и жизни моряков, их успешной работе и обеспечению безопасной эксплуатации морских судов и сохранности груза.

Целью данной статьи является оказание помощи выпускникам морских учебных заведений в приобретении необходимых первоначальных знаний, касающихся поведения и взаимоотношения людей на борту судна, и осознании своей роли, функции и ответственности руководителя в судовом экипаже, чтобы правильно действовать в любой производственной и внеслужебной ситуации.

Итак, руководитель — это должность, которая позволяет человеку иметь определенные полномочия, использовать данную ему власть. Чтобы эффективно управлять экипажем судна, руководитель должен обладать определенными личностными качествами. Однако руководитель не становится лидером только благодаря этим качествам. Дело в том, что руководитель, который организует отношения в команде, назначается. Лидером, регулирующим отношения в команде, может быть любой член экипажа. И еще следует помнить, что руководитель — это управленческая должность. Хорошим руководителем в принципе может быть каждый, а вот хорошим управленцем (менеджером) могут быть, к сожалению, далеко не все. И здесь в самом начале карьеры наверно каждому стоит задуматься о том, что может быть лучше — быть хорошим специалистом или неудачным менеджером. Если вы решили быть хорошим руководителем, то вся последующая информация для вас.

Современный руководитель (менеджер) является одновременно [1]:

- 1) управляющим, наделенным властью;
- 2) лидером, способным вести за собой подчиненных (используя свой авторитет, положительные эмоции, высокий профессионализм);
- 3) дипломатом, устанавливающим контакты с партнерами и властями, успешно преодолевающим внутренние и внешние конфликты;

4) воспитателем, обладающим высоким нравственными качествами, способным создать коллектив и направляющим его развитие в нужное русло;

5) инноватором, понимающим роль науки в современном мире бизнеса, умеющим оценить и незамедлительно внедрить в производство «ноу-хау», изобретения, рационализаторские предложения;

6) просто человеком, обладающим глубокими знаниями, неординарными способностями, высоким уровнем культуры, честностью, решительностью характера, сильной волей, но в тоже время, рассудительностью, способностью быть образцом во всех отношениях.

Француз Анри Файоль вместе с другими специалистами определили классические функции руководителя:

1. Планирование («прогнозирование и планирование») — это функция руководителя № 1. Руководитель должен знать цели своей организации, своего подразделения. Для этого ему необходимо знать ответы на вопросы: где мы находимся сейчас? Куда хотим идти? Как это сделать?

2. Организация — в эту функцию руководителя входят разработка организационной структуры, создание необходимых регламентов, прописывание бизнес-процессов, постановка задач, обеспечение предприятия необходимыми ресурсами (людьми, материалами, сырьем).

3. Руководство («сопровождение», «распределение», «мотивация») — это функция руководителя, включающая в себя распределение и постановку задач, закрепление зон ответственности, побуждение сотрудников к работе.

4. Координация — это функция, обеспечивающая достижение согласованности в работе всех звеньев организации путем установления оптимальных коммуникаций между ними (это могут быть отчеты, интервью, собрания, компьютерная связь, передача документации).

5. Контроль — это проверка людей и их работы для обеспечения выполнения плана. Благодаря этой функции руководитель получает ответы на вопросы: чему мы научились? Что в следующий раз следует делать иначе? В чем причина отклонений от запланированных показателей?

Целью работы любого руководителя является создание такого коллектива, с которым возможно решение любых поставленных задач. Этапы развития коллектива впервые были обоснованы А.С. Макаренко [2]. Согласно его концепции в развитии коллектива (применительно к судну) выделяются три стадии.

Первая стадия: становление экипажа (стадия первоначального сплочения). Организатор коллектива — руководитель, от него исходят все требования. На первоначальной стадии развития, цели экипажа обычно сориентированы

на внутреннюю жизнь судна. Каждый член экипажа, в этот период старается найти друзей, микрогруппу, в которую его приняли бы. Возглавляют микрогруппы наиболее активные члены экипажа. Эта стадия характеризуется высокой конфликтностью отношений. Их причины разнообразны и чаще всего не являются принципиальными. Только к концу этой стадии число конфликтов уменьшается. Первая стадия считается завершенной, когда в экипаже выделились активные члены, вокруг которых сплотились другие члены экипажа, на основе общей цели, деятельности и общей организации.

На второй стадии усиливается влияние активных членов экипажа, которые не только поддерживают требования руководителя, но и сами предъявляют их к членам экипажа. Для второй стадии характерна стабилизация структуры экипажа. К завершению второй стадии уже складывается четкая структура деловых отношений, эмоционально-психологических. Стабилизируется состав дружеских микрогрупп. Конфликты на этой стадии связаны в основном с поведением отдельных членов экипажа. В этот период экипаж уже способен разрешать возникающие в нем конфликты самостоятельно. К завершению второй стадии развития экипажа еще существуют «изолированные» его члены, но число их обычно не превышает одного-двух человек.

Третья стадия развития характеризует расцвет экипажа. Она отличается рядом особых качеств, достигнутых на предыдущих этапах развития. Для данной стадии развития экипажа характерной чертой становится деятельность на пользу другим людям, то есть осуществляется нравственная цель, которая в значительной степени определяет всю организацию жизни экипажа. Дружеские микрогруппы не исчезают, но границы между ними становятся все более размытыми. Конфликты в экипаже единичны, и члены экипажа в основном способны сами преодолевать их, исходя из интересов не только экипажа, но и отдельных его членов.

Экипаж не может и не должен останавливаться в своем развитии, даже если он достиг очень высокого уровня, поэтому каждый член экипажа, благодаря прочно усвоенному коллективному опыту, сам предъявляет к себе определенные требования, выполнение нравственных норм становится его потребностью, процесс воспитания переходит в процесс самовоспитания.

Каждый член экипажа, становясь руководителем должен быть знаком с рядом психологических законов и закономерностей управления. Ниже дается описание некоторых из них [3]:

**1. Закон неопределенности отклика.** Руководитель, отдавая распоряжения работнику, надеется, что оно будет выполнено к определенному сроку

и с определенным результатом. Иногда эти надежды оправдываются. Но довольно часто его не удовлетворяет деятельность подчиненного. При этом и у подчиненного, и у руководителя имеются свои, часто диаметрально противоположные объяснения неисполнительности. Руководитель может считать подчиненного бездельником или неспособным работником. Подчиненный может предъявить десятки объективных обстоятельств в оправдание своей недисциплинированности. Мнение руководителя при этом может оказаться ошибочным. Оправдания подчиненного — просто наивными.

**2. Закон неадекватности отображения человека человеком.** Ни один человек не может постичь другого человека с такой степенью достоверности, которая была бы достаточной для принятия серьезных решений относительно этого человека. Человек осознанно и неосознанно защищается от попыток раскрыть его особенности и возможности, чтобы не стать игрушкой в руках человека, склонного к манипулированию людьми. Пользуясь защитными приемами, он демонстрирует себя людям не таким, каков он есть на самом деле, а таким, каким бы он хотел, чтобы его видели другие.

**3. Закон неадекватности самооценки** — частный случай предыдущего закона. Когда человек пытается оценить сам себя, ему мешают те же ограничения, что и в случае анализа других людей.

**4. Закон расщепления смысла управленческой информации.** Напоминает принцип «испорченного телефона». Управленческая информация имеет объективную тенденцию к изменению смысла в процессе движения по ступеням иерархической лестницы управления. Причем изменение этой информации прямо зависит от количества людей, через которых она проходит: чем больше работников знакомятся с этой информацией и передают ее другим людям, тем больше отклонение ее смысла от первоначального. Возможными причинами являются: язык, на котором передается управленческая информация, образование людей, их интеллектуальное развитие, психическое состояние и прочее.

**5. Закон самосохранения.** Один из главных мотивов социального поведения — сохранение личного статуса, личностной состоятельности, собственного достоинства человека. Страх попасть в глупое положение автоматически блокирует мыслительные процессы. Поэтому необходимо создание таких условий, при которых критический компонент любого совещания не тормозил бы творческое мышление людей, коллективно решающих какую-либо проблему. Для этого, например, можно работать в режиме разделенного времени: сначала сбор предложений без критического разбора, а затем критический анализ выдвинутых предложений.

**6. Закон компенсации.** При высоком уровне стимулов к определенной работе или высоких требованиях среды к человеку нехватка каких-либо способностей для успешного осуществления именно данной деятельности возмещается другими способностями или навыками и умением работать. Например, слабое развитие профессиональной памяти может быть компенсировано умело поставленной системой внешней памяти: записные книжки, еженедельные календари, рациональное размещение деловой документации.

В заключении хотелось бы обратить внимание молодых специалистов на то, что их поджидает после окончания образовательного учреждения и устройства на судно. Называется это кризисом профессиональных ожиданий [4]. Наверняка вы столкнетесь с трудностями в отношении с коллегами разного возраста и опыта, с сомнениями в правильности выбора профессии, с несовпадением ваших ожиданий и реальности. Лекарством в этом случае является продолжение работы, не смотря ни на что. И помните, что получается у тех, кто пробует снова и снова.

А работодателям следует знать, что кризиса профессиональных ожиданий молодым специалистам не избежать и желание иметь в составе экипажа грамотного и опытного специалиста сегодня и сейчас невыполнимо. Для этого нужны время и помощь.

#### **Литература**

1. Функции руководителя [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://studfiles.net/preview/4583332/page:10/> (Дата вхождения: 14.05.2019 г.)
2. Этапы развития коллектива [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://nsportal.ru/nachalnaya-shkola/fizkultura/2012/12/26/etapy-razvitiya-kollektiva> (Дата вхождения: 14.05.2019 г.)
3. Психологические основы управленческого процесса [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://studfiles.net/preview/5589121/> (Дата вхождения: 14.05.2019 г.)
4. Кризисы профессионального становления личности [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://psy.wikireading.ru/58170> (Дата вхождения: 14.05.2019 г.)

Поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

# ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ ТРАНСПОРТА И ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 656.613:615

## ГЕНЕЗИС ФОРМ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКОЙ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ОТ ПРИЧАЛА ДО КЛАСТЕРА

А.И. Фисенко, д.э.н., профессор,  
Е.Ю. Юрченко, ст. преподаватель  
Морской государственной университет им. адм. Г.И. Невельского,  
г. Владивосток  
andreifisenko1957@mail.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы условий и особенностей формирования морских кластеров. Основное внимание уделено содержательному наполнению понятия «кластер» с точки зрения его как экономического объекта и объекта морского транспорта. Центральное место в работе уделено классификации и генезису форм организации морской портовой деятельности с точки зрения основных функций объекта и его влияния на внутреннее и внешнее развитие кластера.

**Ключевые слова:** экономический кластер, морской порт, морской кластер, морской транспортно-логистический кластер, морской портово-промышленный кластер, морской портовый научно-образовательный и промышленный кластер.

## GENESIS OF FORMS OF ORGANIZATION OF MARITIME PORT ACTIVITIES: FROM WHARF TO CLUSTER

Fisenko A.I., doctor of economic science, professor,  
Yurchenko E.Y., senior lecturer  
Maritime State University named admiral G.I. Nevelskoy,  
Vladivostok  
andreifisenko1957@mail.ru

**Abstract.** The article deals with the conditions and characteristics of the formation of marine clusters. The main attention is paid to the meaningful content

of the concept of "cluster" from the point of view of it as an economic object and object of maritime transport. The central place in the work is given to the classification and genesis of the forms of organization of maritime port activities in terms of the main functions of the object and its influence on the internal and external development of the cluster.

**Key words:** economic cluster, sea port, sea cluster, sea transport and logistic cluster, sea port-industrial cluster, sea port scientific-educational and industrial cluster.

В современной экономике одной из форм её пространственного развития являются экономические (а, точнее, социально-экономические, а порой — и межгосударственные) кластеры как сконцентрированные на определённой территории (в т. ч. трансграничной) группы (и комплексы) взаимосвязанных предприятий, компаний, организаций и учреждений (включая часто и транснациональные компании, общественные организации и др. объединения), взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных участников и кластеров в целом. При этом кластер, как правило, изменяет структуру, свойства и параметры мезо-или микро-региональной системы с целью их совершенствования и повышения эффективности управления социальной, экономической, экологической и культурно-образовательной составляющей этой территории, которые выступают как единое целое (органическая система) и находятся в постоянном взаимодействии и развитии. В результате такого взаимодействия появляется возможность получения синергетического эффекта от деятельности такого кластера.

Основой реализации кластерной концепции, как нам представляется, в Российской Федерации должно стать интегрированное взаимовыгодное объединение таких его составляющих как бизнес (производство и услуги), наука (академическая, университетская и отраслевая), образование (высшее профессиональное, среднее специальное, переподготовка кадров и повышение квалификации) и власть (исполнительная, законодательная и судебная). В полной мере это относится и к морской отрасли национальной экономики страны, в т. ч. и к морскому транспорту. В этом аспекте базовое понимание морского кластера можно, очевидно, рассматривать как систему, которая обеспечивает эффективное взаимодействие морских транспортных, производственных и логистических предприятий с органами государственной, региональной и муниципальной власти, научными и учебными заведениями региона (всех уровней) и его общественными организациями. Эффективность данной системы определяется в значительной степени, помимо прочих факторов, и степенью разви-

тости и «цивилизованности» (в первую очередь, правовым регулированием) конкурентоспособности [см. 12] морских транспортных (и иных отраслевых) предприятий и органов управления (территорией, промышленностью, транспортом и т. д.); созданием условий для реализации результатов образовательных и культурно-просветительских процессов и инновационных (прежде всего, т. н. «прорывных») научных исследований, обеспечивающих их развитие (включая и их коммерческое использование); ростом инвестиционной привлекательности территории и ростом объёмов и научно-технического уровня промышленного производства и услуг, и, — как итог, — повышением уровня жизни населения соответствующей территории.

Наиболее известной мировой кластерной организацией на морском транспорте является Европейская сеть морских кластеров (ЕСМК, или — The European Network of National Maritime Clusters, ENNMC), которая включает в себя морские кластерные организации таких стран, как Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Италия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Испания, Швеция, Великобритания, Болгария и др. [см. 20]. Реализация кластерной концепции позволяет активизировать взаимовыгодное сотрудничество в сфере производственной, портовой и логистической деятельности, оптимизировать проходящие в нем экономические процессы и потоки во времени и пространстве, удовлетворить спрос потребителей и достичь максимального конечного результата (синергетического эффекта) для всех участников экономической системы. Однако, и, думается, что вряд ли кто-то серьёзно может поспорить с этим тезисом, — кластер сам по себе не может решить всех проблем, которые существуют в отрасли и в регионе, хотя он и является, по-видимому, современным и одним из наиболее эффективных инструментов для реализации поставленных целей.

Наиболее распространённым сегодня видом кластера на морском транспорте в Российской Федерации, по нашему мнению, является морской транспортно-логистический кластер (МТЛК), который в разных местах и при различных обстоятельствах создавался или сознательно, или стихийно. Наряду с этим, во многих работах отмечается, что наиболее эффективной формой морского кластера является морской портово-промышленный кластер (ППК, или, на наш взгляд, точнее — МППК), обеспечивающий наиболее прогрессивную пространственно-экономическую организацию морской транспортно-логистической и промышленной деятельности в регионе [см., в частности, 1, 3-8, 13-19]. Деятельность МППК в наиболее продвинутых в этом отношении морских странах ориентирована, прежде всего, на укрепление внешнеэкономиче-



ческих связей и развитие экспортно-импортных отношений, а также — на экспорт сырья. Главной специализацией промышленных предприятий, расположенных в зонах тяготения к МТЛК, является прием и хранение сырой нефти, нефтепереработка и нефтехимия, припортовая черная и цветная металлургия. Среди успешных портово-промышленных кластеров выделяют такие морские порты, как Роттердам (Нидерланды), Лондон (Великобритания), Антверпен (Бельгия), Марсель-Фос (Франция), Сингапур и т. д. Так, например, МППК Роттердама объединяет транспортно-логистический комплекс морского порта и предприятия нефтехимической промышленности, судостроительные и судоремонтные предприятия, страховые, финансовые и консалтинговые компании, а также организации, занимающиеся торговлей автомобилями и сельскохозяйственной продукцией [см. 6, 8, 14].

Если попытаться рассмотреть генезис морской портовой, транспортной, логистической и производственной деятельности на территории порта и его акватории (и вне их), то, на наш взгляд, можно выделить несколько форм (или видов) экономической (и иной) деятельности (см. табл. 1), определяемой, в первую очередь, основными функциями того или иного объекта — в данном случае объекта, выполняющего базовые функции по погрузке и выгрузке грузов, их перевалке, обеспечении безопасности транспортировки, логистике, перевозке грузов (и пассажиров) и др., а также тем влиянием, которое он оказывает на своё собственное развитие и территорию, на которой он расположен [см., например, 1-6, 8-11, 15-19].

Таблица 1 — Генезис форм организации морской портовой деятельности\*

Форма организации портовой деятельности	Основная функция	Влияние на развитие объекта	Влияние на развитие территории	Уровень взаимовлияния и взаимодействия
1	2	3	4	5
Причал	Обеспечение швартовки судна или лодок с целью грузовых, пассажирских, ремонтных и прочих операций (обработки и обслуживания судов), а также с целью безопасного от непогоды ожидания и стоянки	Формирование морского пункта и — в перспективе — морского портового узла	Освоение территории и её развитие	1

Морской пункт (пропуска) (МП)	Осуществление морских портовых операций и таможенных процедур	Развитие деловой активности и обеспечение жизнедеятельности на территории	Создание условия для экономической и производственной деятельности	2
Морской портовый (транспортный) узел (МПТУ)	Осуществление большого объёма погрузочно-разгрузочных работ и перевалки грузов	Развитие территории морского порта, его модернизация и расширение его границ	Развитие морской портовой и внепортовой транспортной (и иной) инфраструктуры	3
Морской транспортно-логистический комплекс (МТЛКс)	Объединение портовых, транспортных и логистических услуг	Развитие и повышение научно-технического уровня портовой и логистической инфраструктуры	Рост бюджетных отчислений, повышение инвестиционной привлекательности, занятости и стимулирование деловой активности	4
Портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ)	Получение особых таможенных статусов и режимов, рост объёмов и повышение эффективности управления грузопотоками, транспортными и логистическими процессами в порту	Развитие портовой инфраструктуры и прилегающих территорий, привлечение иностранных товаров и капиталов, развитие экспорта и импорта товаров	Развитие международных торговых и научно-технических связей, обеспечение ускоренного развития региональной экономики на современном научно-техническом уровне	5

1	2	3	4	5
Свободный порт (СП)	Реализация особого режима таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования	Обеспечение взаимодействия органов власти федерального, регионального уровня и органов местного самоуправления, общественности, предпринимателей и инвесторов в целях развития СП; создание и развитие конкурентоспособных производств и продукции, основанных на применении современных технологий и ориентированных на выпуск в СП	Ускорение социально-экономического развития региона; создание условий для развития международной торговли с приграничными и региональными государствами; использование географических и экономических преимуществ СП для интеграции в экономическое пространство соседних государств	6
Морской транспортно-логистический кластер (МТЛК)	Согласованная тактика, стратегия и политика в сфере портовых, транспортных и логистических услуг всех участников кластера	Развитие «связанных» видов транспорта, прилегающих территорий, стимулирование развития «смежных» процессов	Повышение конкурентоспособности региональной транспортно-логистической системы и региональной экономики в целом	7
Морской портово-промышленный кластер (МППК)	Интеграция промышленных и транспортно-логистических зон в целостный кластер	Создание условия для дальнейшего развития и повышения привлекательности кластера	Обеспечение привлекательности для региона и создание условия для роста конкурентоспособности национальной экономики	8
Морской портовый научно-образовательный и промышленный кластер (МПНОПК)	Интеграция промышленных, транспортно-логистических, научно-образовательных и общественно-культурных предприятий	Дальнейшее развитие, укрепление и трансформация взаимодействия и взаимовлияния в кластере на современном программном и научно-технологическом уровне, формирование «умного»	Привлечение капитала и инвестиций, расширение сферы влияния и интеграция с соответствующими формированиями других государств и создание портового научно-образовательного	9

	и организаций (в т. ч. зарубежных) в единую «органическую систему» кластера	(саморазвивающегося) кластера	и промышленного «ядра» региона. Обеспечение «стандарта» жизни на территории кластера	
Пространственный мультифункциональный экономический кластер (ПМЭК)	Формирование условия для выхода кластера на новый технологический уклад	Разработка форм и инструментов удержания и роста конкурентоспособности сформированного и развивающегося кластера, управление внутренними трансформациями и гармонизацией интересов участников	Расширение влияния кластера на другие регионы (мезо-уровень), формирование условий для расширения пространственного развития (и влияния) кластера в направлении экономик других государств-партнёров	10

\* — составлено на основе и в развитие «форм организации морской транспортно-логистической деятельности», представленных в работах [6, 13].

Представленная классификация, конечно, не претендует на всеохватывающую полноту и, тем более, на содержательную детализацию, и в этом смысле она ограничена и относительна, и не вбирает в себя все возможное многообразие объектов.

Как известно, термин «классификация» (от лат. *classic* — разряд, группа) означает систему упорядоченного распределения множества объектов в логической последовательности с соподчинением на основе определенных признаков. Следовательно, методология классификации представляет собой процесс распределения множества объектов по наиболее общим признакам и правилам на определенные подмножества. Образующуюся при этом систему называют классификацией (системой классификации).

Объект классификации — это элемент классифицируемого множества. Так, например, в международном судоходстве таким элементом выступает тип судна. При осуществлении классификации широко используются такие понятия как признак классификации и значение классификационного признака, которые позволяют установить сходство или различие объектов. Признак классификации — это свойство или характеристика объекта, по которому производится классификация. Признак классификации имеет также синоним — основание деления. Признаки могут иметь качественное или количественное выражение, называемое значением признака классификации. Например, такие

признаки как назначение, сырье, функция товара выражаются качественно, а компонентный состав, размерные характеристики — одновременно и количественным и качественным выражением.

Таким образом, классификация — это разделение множества объектов на подмножества по сходству или различию в соответствии с принятыми методами. В зависимости от целей, стоящих перед составителями систем классификации тех или иных объектов, последние могут быть сгруппированы по различным признакам. Четкая систематизация признаков объектов позволяет избежать двойной классификации, взаимного перекрытия («пересечения» и подмены понятий) объектов по отдельным критериям, упорядочить уровни информационной значимости для отдельных групп объектов.

Кроме того, классификация помогает выявить групповые характеристики объектов, формирует общие требования к ним, используется для разработки общих критериев идентификации.

Представленная нами в табл. 1 классификация форм организации морской портовой деятельности, реализованная через их генезис, даёт основания для операции деления объема понятия, представляющий собой некоторую совокупность делений определённого класса на виды, деление этих видов на подвиды и т. д. как с точки зрения диахронного исторического, так и синхронного логического сравнения. При этом нами были выбраны (группировочные) признаки, существенные, как нам представляется, для заявленных объектов, и выявляющие однородные, базовые (а, следовательно, существенные) сходства и различия между ними. С этой точки зрения представленные формы организации морской портовой деятельности, классифицированные по таким существенным признакам как «основная функция», «влияние на развитие объекта» и «влияние на развитие территории», по нашему мнению, могут стать основой для типологии соответствующих форм организации морской портовой деятельности, в которой базовым уже может стать понятие типа (типологической единицы расчленения изучаемой реальности) и конкретной теоретической модели (на основе генезиса исторического и социально-экономического развития) соответствующих объектов.

По сравнению с работами, которые были рассмотрены выше (см., в частности, 6, 13) она, на наш взгляд, создаёт определённые основания для более подробного анализа форм организации морской портовой деятельности, в котором коренное слово «портовая» является базовым с точки зрения содержания более общих (широких) и конкретных (узких) понятий. И с этой точки зрения работа в этом направлении, очевидно, должна быть продолжена.

Тем более, что она связана с такими принципиально важными и весьма сложными направлениями работы, как кратко-, средне- и долгосрочное планирование и прогнозирование развития тех или иных форм организации морской портовой деятельности, и, в первую очередь (учитывая их современную роль и значение в развитии соответствующих территорий) морских транспортно-логистических (МТЛК) и морских портово-промышленных кластеров (МППК). При этом ближайшей перспективой развития и трансформаций последнего, по нашему мнению, может стать формирование морского портового научно-образовательного и промышленного кластера (МПНОПК). Необходимые предпосылки и возможности этого уже существуют в наиболее развитых, «зрелых» формах МППК как за рубежом, так и (потенциально) в нашей стране.

### Литература

1. Вербило О.М. Тенденции в логистике, влияющие на конкурентоспособность портов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/1146> (дата вхождения 06.05.2019 г.).
2. Владивостокский морской торговый порт и ГК «Порт Хэбэй» (КНР) подписали соглашение о создании портовых промышленных кластеров [Электронный ресурс]. — Режим доступа (дата вхождения 06.05.2019 г.).
3. Гогоберидзе Г.Г., Мамаева М.А. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов // Проблемы современной экономики. — 2011. — № 4. — С. 291-298.
4. Кородюк И.С., Кархова С.А. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики. — Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. — 335 с.
5. Крыжановский С. В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С.В. Крыжановский. — Одесса: Астропринт, 2008. — 184 с.
6. Макрушина Е.А. Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». — Том 8. — № 2 (2016) // [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/98EVN216.pdf> (доступ свободный). DOI: 10.15862/98EVN216 (дата вхождения 27.04.2019 г.).
7. Меньшенина И.Г., Капустина Л. М. Кластерообразование в региональной экономике. — Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2008. — 154 с.
8. Морской кластер: что нам стоит дом построить? [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://moryakukrainy.livejournal.com/1178881.html> (дата вхождения 21.04.2019 г.).
9. На Дальнем Востоке создадут кластер морского транспорта [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/39182/> (дата вхождения 30.04.2019 г.).
10. Понятие морского порта, объекты инфраструктуры [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://studwood.ru/881722/pravo/morskoj\\_port](https://studwood.ru/881722/pravo/morskoj_port) (дата вхождения 03.05.2019 г.).
11. Поподько Г.И., Нагаева О. С. Возможности и ограничения реализации крупномасштабного инвестиционного проекта в новых экономических условиях на примере морского порта Усть-Луга // Балтийский регион. — 2015. — № 3. — С. 90-107.

12. Портер Майкл Э. Конкуренция: Пер. с англ.: Учебное пособие / Портер Майкл Э. — М.: Издательский дом Вильямс, 2001. — 495 с.
13. Салтыков М.А. Теория и практика управления транспортно-логистическими кластерами. — Владивосток: Издательский дом Дальневосточного федерального университета, 2012. — 291 с.
14. Своя перевалка: как Bunge шла к созданию кластера в морском порту [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://zerkalo.mk.ua.html> (дата вхождения 17.04.2019 г.).
15. Титов А.В. Порт в транспортной логистике / А.В. Титов, Е.В. Синельщиков, Д.А. Толстых, Н.А. Леонтьева / под ред. А.Л. Степанова. — СПб: Лион, 2008. — 228 с.
16. Ушич К.Ю. Основные направления диверсификации морских торговых портов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://be5.biz/ekonomika1/r2015/2359.htm> (дата вхождения 04.05.2019 г.).
17. Чекаловец В.И., Скворцов Г.П., Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции // Транспорт. — 2007. — № 30 (458). — С. 63-68.
18. Шевченко М. Концепция морских кластеров // Порты Украины. — 2006. — № 6. — С. 55- 56.
19. Notteboom T., J-P Rodrigue J-P. Port Regionalization: Towards a new phase in port development // Maritime Policy and Management. — 2005. — Vol. 32. — No. 3. — pp. 297-313.
20. The European Network of National Maritime Clusters [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.marinelink.com/news/european-national415463> (дата вхождения 21.04.2019 г.).

Поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

## ПРОБЛЕМЫ МАРКЕТИНГА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

УДК 656.61

### СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ — МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ КОРИДОР ИЛИ ТОЛЬКО ЗОНА ВЫВОЗА ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ РОССИИ?

А.Р. Мельников, к.т.н., доцент, профессор,  
М.А. Мельникова, к.пс.н., доцент,  
Е.Ю. Баранова, старший преподаватель  
Морской государственной университет им. адм. Г.И. Невельского,  
г. Владивосток  
eli-yurchenko@yandex.ru

**Аннотация.** Анализируются перспективы включения российского северного морского пути в глобальную транзитную систему доставки товаров народного потребления из Азии в Европу в условиях глобальной конкуренции международных транспортных коридоров и геополитического противостояния великих мировых держав в Арктике

**Ключевые слова:** международный транспортный коридор; транзит; суда-контейнеровозы; ледовая проводка; ледокольный флот; конкуренции на рынке перевозок; геополитическое противостояние; территориальные воды России; морское право; «южный морской путь»; транспортные расходы; природно-климатические условия; оборона государства.

### THE NORTHERN SEA ROUTE, AN INTERNATIONAL TRANSIT CORRIDOR OR A ZONE OF EXPORT OF NATURAL RESOURCES OF RUSSIA ONLY?

Melnikov A.R., candidate of technical sciences, associate professor,  
Melnikova M.A., candidate of psychological sciences, associate professor  
Baranova E.Yu., senior lecturer  
Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy,  
Vladivostok  
eli-yurchenko@yandex.ru



**Abstract.** The article analyzes the prospects for integrating the Russian Northern Sea Route into the global transit system for the delivery of consumer goods from Asia to Europe in the context of global competition of international transport corridors and geopolitical standoff of the great world powers in the Arctic Region.

**Key words:** international transport corridor; transit; container ships; ice escorting; icebreaker fleet; competition in the transportation market; geopolitical standoff; Russian territorial waters; maritime law; ‘Southern Sea Route’; transport expenses; natural and climatic conditions; national defense.

В 2018 году в мировом судоходстве произошло историческое событие: первое специализированное судно, контейнеровоз-фидер ледового класса с усиленным корпусом датской судоходной компании Maersk Line «Venta Maersk» вместимостью 3600 TEU совершило рейс в Европу по российскому Северному морскому пути (Севморпуть).

23 августа 2018 года судно приняло на борт 1400 контейнеров с замороженной рыбопродукцией на контейнерном терминале ООО «Восточная стивидорная компания» в Находке и 25 августа вышло в южнокорейский Пусан. 28 августа в порту Пусан на судно было догружено 600 контейнеров с электроникой и далее контейнеровоз взял курс на Арктику.

Безопасный переход от кромки льдов Восточно-Сибирского моря до кромки льдов в море Лаптевых был обеспечен российским атомным ледоколом «50 лет Победы», который 8 сентября 2018 года взял «Venta Maersk» под проводку, средняя скорость которой составила 11 узлов. Караван кратчайшим путем проследовал через пролив Санникова и 11 сентября проводка завершилась, «Venta Maersk» далее продолжил свой путь самостоятельно.

22 сентября судно достигло порта Бременхафен (Германия), где была выгружена часть груза (южнокорейская электроника) и 28 сентября 2018 года контейнеровоз прибыл в конечную точку маршрута — морской порт «Большой порт Санкт-Петербург», терминал «Петролеспорт».

В результате полный рейс занял у контейнеровоза «Venta Maersk» 28 суток. Тестовый рейс завершился успешно, но руководство датской компании отметило, что в настоящее время компания не рассматривает СМП в качестве коммерчески оправданной альтернативы другим маршрутам. Является ли такое решение следствием антироссийских санкций и попыткой дискредитировать рациональность использования пути через Российскую Арктику или Maersk «присматривается» к маршруту с прицелом на далекое будущее и на случай,

если конкуренты, судоходные компании Cosco, MOL, начнут развивать данный маршрут?

В настоящее время в области транзитных перевозок несырьевых грузов (товаров народного потребления) Севморпуть не может конкурировать, например, с традиционным южным транспортным морским «коридором» по Индийскому океану через Суэцкий канал в Средиземное море и далее вокруг Европы на Балтику, где перевозками между крупнейшими в мире портами Азии и Европы занимаются мировые лидеры судоходства (в том числе и компания Maersk).

Так, в 2017 году через Севморпуть прошло всего 29 судов и доставило 194 тысячи тонн транзитного груза, в то время как через Суэцкий канал прошло транзитом 1 041 млн. тонн грузов (17,5 тысяч судов), т. е. в 5 тысяч раз больше, чем по СМП. К тому же, существуют ограничения при использовании СМП — этот путь невозможно использовать круглый год, по нему могут пройти только относительно небольшие контейнеровозы в сопровождении атомных ледоколов, что может привести к увеличению транспортных издержек.

Тем не менее Северный морской путь хорошо подходит для транспортировки сырьевых ресурсов, нефти и газа. Объем перевезенного по Севморпути сырья увеличивается, при этом почти половину объема перевезенных грузов составляет экспортная нефть, перевозимая танкерами «Совкомфлота» с Новопортовского месторождения (полуостров Ямал) в Северную Европу.

А что думают по поводу Севера наши китайские партнёры?

В июле 2018 года в китайский порт Цзянсу-Жудун из порта Сабетта (полуостров Ямал, РФ) прибыли два российских танкера-газовоза ледового класса Arc7 «Владимир Русанов» и «Эдуард Толль», которые доставили в КНР первую партию сжиженного природного газа (СПГ) с предприятий «Ямал СПГ» в рамках долгосрочного контракта. Оба судна шли по Севморпути без ледокольного сопровождения – позволяла ледовая обстановка, путь до Китая занял чуть более трех недель.

За последние годы китайская шипинговая госкомпания Cosco Shipping Specialized Carriers Co (Cosco) отправила по Севморпути несколько универсальных сухогрузов, так, 5 сентября 2018 года свое первое плавание по Севморпути завершило китайское универсальное грузовое судно ледового класса «Tian En». Также заинтересована в развитии данного маршрута и частная японская компания Mitsui O.S.K. Lines (MOL), так как участвует в проекте «Ямал СПГ».

Руководство КНР ещё в 2014 году заявило о своем намерении стать «полярной» державой. Амбиции Китая связаны, прежде всего, с «Новым шёлковым путем», важным проектом руководителя Китая. В планах предусмотрено продвижение за границей многомиллиардных проектов с целью улучшения торговых путей между Китаем и остальным миром.

Китай расширяет свою торгово-экономическую экспансию по всему миру. «Морской шёлковый путь» предполагает глобальное операторство КНР на многих мировых транспортных коммуникациях. Китай уже приобрел или инвестирует средства в портовую инфраструктуру Азии, Африки и Латинской Америки, а также в портовые мощности Греции, Израиля, Италии (в конце марта 2019 года Си Цзиньпин прибывает в Рим для подписания меморандума с властями Италии о том, что Китаю разрешается инвестиционный доступ в итальянские порты – Венецию, Триест, Равенну), что позволяет Китаю контролировать все Средиземное море.

Возвращаясь к вопросу о Северном морском пути можно сказать, что с развитием мировой торговли судоходные компании будут искать всё новые возможности в конкурентной борьбе и тут скорость доставки может оказаться преимуществом на рынке. Но если основываться на выводах проведенного Копенгагенской бизнес-школой исследования «Arctic shipping — commercial opportunities and challenges» реальную конкуренцию традиционному южному маршруту Севморпуть может составить не ранее, чем через 20 лет, и только в том случае, если такие факторы, как продолжение таяние льдов, стоимость топлива, доступность ледоколов, сложатся благоприятно.

Какие же реальные задачи стоят перед Россией относительно использования СМП? Оборона государства и разработка природно-сырьевых ресурсов арктического региона страны и вывоз ресурсов в страны Европы, Азии и даже в США. В настоящее время военное значение Севера куда важнее транспортного.

...01 июня 2018 года президент Дональд Трамп поздравил береговую охрану США со скорым получением ледокола тяжелого класса. Начало строительства планируется в 2019 году, спуск на воду — в 2023-м. Всего США планирует построить три таких ледокола и использовать будущий ледокольный флот для сопровождения транзитных грузов по Севморпути, проходящему вдоль границ России.

Но какое отношение к вопросу имеют США, когда речь идет о поставках груза из России в Китай и Европу фактически в территориальных водах России? США категорически не согласны с тем, что такой стратегически важный

маршрут, как Севморпуть, находится исключительно в ведении России, которая еще в августе 2015 года направила в ООН заявку на расширение границ континентального шельфа в Арктике на 1,2 млн. кв. км. До сих пор ООН не приняла решения по данному вопросу. США настаивают на том, что Севморпути необходимо придать статус международного транспортного коридора, предназначенного для транзитного прохода.

Но в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву «суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, пользуются правом мирного прохода через территориальное море» [1] России. РФ не препятствует свободному судоходству в данном районе и, соблюдая определенные требования, Севморпуть могут использовать суда других государств. Но не стоит забывать, что Севморпуть — комплексный маршрут, «охватывающий внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону России» [2]. Пройти этим маршрутом без пересечения российской акватории, а также без ледокольной и лоцманской проводки невозможно. Помимо прочего, РФ несет ответственность за охрану окружающей среды в данном районе. А согласно Конвенции ООН по морскому праву (статья 234), прибрежные государства могут применять для обеспечения экологической безопасности национальные законы в тех районах, которые подвержены покрытию льдами в границах исключительной экономической зоны». Поэтому российское правительство ввело ограничения на коммерческое судоходство и проход иностранных военных кораблей, к желающим воспользоваться Севморпутем предъявляются дополнительные требования: суда, проходящие данным маршрутом, обязаны иметь определенный класс ледовой защиты, брать российских лоцманов и прочее.

Необходимо напомнить о том, что США, ссылаясь на Конвенцию ООН по морскому праву, до сих пор не присоединились к этому документу и тогда не ясно, какое отношение к свободе мореплавания, в частности, по российскому Севморпути, имеет это государство? Следует понимать, что США важен не сам Севморпуть, а именно принцип. И в будущем обоим странам — России и США, потребуется диалог по этому вопросу.

#### Литература

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)
2. Федеральный закон от 28 июля 2012 г. N 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути»

3. Арктический прорыв: контейнеровоз Maersk впервые на СМП. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=75117> (дата вхождения: 20.03.2019 г.)
4. Некоторые вопросы Правового регулирования торгового мореплавания в акватории СМП. — Режим доступа: [http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT\\_ID=16568](http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=16568) (дата вхождения: 20.03.2019 г.)
5. Датский контейнеровоз везет рыбу из Владивостока в Петербург через льды Арктики. Это выгодно? — Режим доступа: URL: [https://www.bbc.com/russian/features-45594275?ocid=socialflow\\_twitter](https://www.bbc.com/russian/features-45594275?ocid=socialflow_twitter) (дата вхождения: 20.03.2019 г.)
6. Первый контейнеровоз прошел по Северному морскому пути. — Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/09/26/782107-konteinerovoz-severnomu-morskому> (дата вхождения: 20.03.2019 г.)
7. Власть России над Арктикой под вопросом. — Режим доступа: <https://politobzor.net/190568-voynyu-ne-budet-arktika-ostanetsya-svobodnoy.html> (дата вхождения: 20.03.2019 г.)
8. «Претензии будут только расти»: почему США пытаются оспорить права России на Северный морской путь. — Режим доступа: <https://russian.rt.com/world/article/535621-arktika-morskoj-put> (дата вхождения: 20.03.2019 г.)

Поступила в редакцию 03 апреля 2019 г.

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО  
ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ.  
ГУМАНИТАРНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

УДК 338

**ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТОВАРОВ**

А.А. Исаев, д.э.н., профессор,  
Н.И. Румянцев, студент  
Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,  
г. Владивосток  
isaevala@list.ru

**Аннотация.** В статье разработан оригинальный подход к оценке конкурентоспособности товаров на основе теории выбора товаров в условиях рыночной конкуренции.

**Ключевые слова:** потребности, интегрированный продукт, конкурентоспособность, теория выбора товаров на рынке.

**ASSESSMENT OF COMPETITIVENESS OF GOODS**

Isaev A.A., doctor of economics, professor,  
Rumyantsev N.I., student  
Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy,  
Vladivostok  
isaevala@list.ru

**Abstract.** The article presents an original approach to assessing the competitiveness of goods on the basis of the theory of choice of goods in a competitive market.

**Keywords:** needs, integrated product, competitiveness, the theory of choice of goods in the market.

Сегодня среди ученых-экономистов отсутствует единый подход к оценке конкурентоспособности товаров. В первую очередь это вызвано отсутствием общепринятой трактовки такого понятия как «конкурентоспособность товара (изделия, услуги, информации)».

Например, Р.А. Фатхутдинов трактует понятие «конкурентоспособность товара» как «степень **реального или потенциального** (выделено автором)

удовлетворения им конкретной потребности по сравнению с аналогичными товарами, представленными на данном рынке» [5, с. 16].

Однако такая трактовка понятия «конкурентоспособность товара» далека от совершенства в силу того что, во-первых, не понятно, какой смысл автор вкладывает в понятия «степень реального удовлетворения потребности» и «степень потенциального удовлетворения потребности». В чем различие между ними? Во-вторых, как можно на практике измерить «степень реального удовлетворения потребности» и — особенно — «степень потенциального удовлетворения потребности»? В-третьих, если различие между указанными понятиями все же существует, то какую степень — реального или потенциального удовлетворения потребности следует использовать при оценке конкурентоспособности конкретного товара?

По мнению М. Портера, конкурентоспособность экономического объекта — это его способность «противостоять конкурентам с помощью сравнительного преимущества в чем либо» [4, с. 14].

О.Ю. Ворожбит считает, что конкурентоспособность товара — это «социально-экономическая категория, отражающая отношения, возникающие в процессе потребления продукции на рынке, характеризующая свойства объекта (продукции), имеющего определенную долю рынка, способного удовлетворять определенные потребности покупателей лучше, чем конкуренты, позволяющее продавать продукцию с приемлемыми (в соответствии с целями) финансовыми результатами» [1, с. 12].

По мнению авторов, основной причиной такого смыслового разнообразия является этимологический подход к раскрытию содержания понятия «конкурентоспособность продукции». Особенность такого подхода состоит в том, что он раскрывает содержание понятия, опираясь исключительно на этимологию слова. Более продуктивным является другой — глубинный подход. Такой подход раскрывает содержание понятия «конкурентоспособность товара» путем выявления причин, которые привели к введению в практический и научный оборот этого понятия.

Очевидно, что возникновению понятия «конкурентоспособность товара» предшествовала деятельность производителей по реализации своей продукции на рынке, которая не всегда была успешной. Продукцию одних производителей покупатели приобретали, а вот продукцию других игнорировали. Таким образом, под **«конкурентоспособностью товара» следует понимать способность товара длительное время конкурировать с другими товарами на рынке.**

Говоря о разработке наиболее эффективного метода оценки конкурентоспособности товаров, следует учитывать, что такой метод должен иметь соответствующую научную основу. Без такой основы тот или иной метод оценки конкурентоспособности продукции эффективным не может быть в принципе.

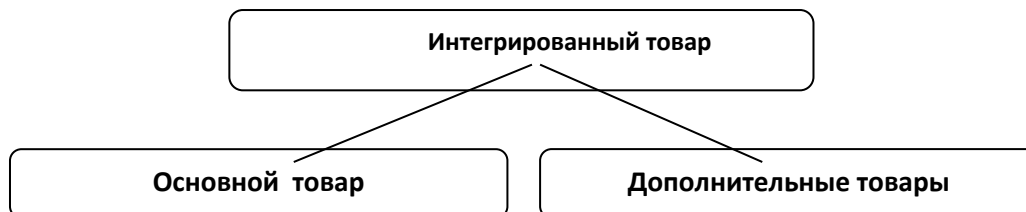


Рис. 1 — Структура интегрированного товара

Сегодня одной из наиболее перспективных направлений глубинной психологии является киберпсихология (психопрограммистика). Речь идет о науке, содержанием которой являются врожденные программы, определяющие мышление и поведение человека как высокоразвитого робота [2]. Прикладным направлением киберпсихологии является теория выбора товаров на рынке [3]. Согласно закону выбора товаров на рынке, покупатель выберет данный товар лишь в том случае, если последний будет удовлетворять главную двуединую потребность покупателя: приобрести товар определенного качества по минимальной цене. Другими словами товар должен демонстрировать наилучшую потребительскую привлекательность в сравнении с конкурентами. При этом ***под «потребительской привлекательностью товара» понимается отношение качества товара к его цене.***

Согласно теории выбора товаров на рынке на принятие решения о покупке повара влияет качество не только характеристик так называемого «основного товара», но и называемых «дополнительных товаров» (речь о продуктах таких видов деятельности как послепродажная, рекламная, связанная с решением социальных проблем и т. д.). Таким образом, говоря о приобретении того или иного основного товара, по сути, речь идет о приобретении так называемого «интегрированного товара» (рис. 1).

Основанная на теории выбора товаров на рынке методика оценки конкурентоспособности интегрированного товара включает в себя семь этапов.

*Этап первый.* Выявление всех потребностей покупателя в характеристиках данного интегрированного продукта.

*Этап второй.* Расчет показателя качества данного интегрированного продукта.



*Этап третий.* Расчет показателя потребительной привлекательности данного интегрированного продукта.

*Этап четвертый.* Расчет показателя качества конкурирующих интегрированных продуктов.

*Этап пятый.* Расчет показателя потребительной привлекательности конкурирующих интегрированных продуктов.

*Этап шестой.* Расчет показателя относительной привлекательности данного интегрированного продукта.

*Этап седьмой.* Формирование заключения об относительной привлекательности данного интегрированного продукта.

*Этап первый.* Выявление всех потребностей покупателя, связанных с характеристиками, как основного продукта, так и дополнительных продуктов.

*Этап второй.* Расчет показателя качества данного интегрированного продукта по формуле:

$$\text{ИПХ} = \sum_{i=1}^n K_i \text{ПХ}_i,$$

где ПКИП — показатель качества данного интегрированного продукта, балл.;  $K_i$  — коэффициент значимости (весомости) данной потребительской характеристики интегрированного продукта;  $\text{ПХ}_i$  — показатель качества данной потребительской характеристики интегрированного продукта, балл.

*Этап третий.* Расчет показателя потребительной привлекательности данного интегрированного продукта по формуле:

$$\text{ППИП} = \text{ПКИП}/\text{Ц}_i,$$

где ППИП — показатель потребительной привлекательности данного интегрированного продукта, балл./руб.; ПКИП — показатель качества данного интегрированного продукта, балл.;  $\text{Ц}$  — цена интегрированного продукта, руб.

*Этап четвертый.* Расчет показателя качества конкурирующего интегрированного продукта по формуле:

$$\text{ППИП} = \text{ПКИП}/\text{Ц}_i,$$

где ПКИП — показатель качества конкурирующего интегрированного продукта, балл.;  $K_i$  — коэффициент значимости (весомости) данной потребительской характеристики конкурирующего интегрированного продукта;  $\text{ПХ}_i$  — показатель качества данной потребительской характеристики конкурирующего интегрированного продукта, балл.

*Этап пятый.* Расчет показателя потребительной привлекательности данного конкурирующего интегрированного продукта по формуле:

$$\text{ППИП} = \text{ПКИП} / \text{Ц}_i,$$

где ППИП — показатель потребительной привлекательности данного конкурирующего интегрированного продукта, балл./руб.; ПКИП — показатель качества конкурирующего интегрированного продукта, балл.; Ц — цена конкурирующего интегрированного продукта, руб.

*Этап шестой.* Расчет показателя относительной привлекательности данного интегрированного продукта по формуле:

$$\text{ОПИП} = \text{ППИП} / \text{ППИП}_{\max},$$

где ОПИП — показатель относительной привлекательности данного интегрированного продукта; ППИП — показатель потребительной привлекательности данного интегрированного продукта, балл./руб.; ППИП<sub>max</sub> — максимальный показатель потребительной привлекательности интегрированных продуктов на данном рынке, балл./руб.

*Этап седьмой.* Формирование заключения о потребительной привлекательности данного интегрированного продукта. При этом данный интегрированный продукт является конкурентоспособным, если его показатель относительной привлекательности (конкурентоспособности) больше или равен 1,0.

В заключении хотелось бы подчеркнуть, что на выбор покупателем данного интегрированного товара оказывает влияние качество не только основного, но и дополнительных товаров. Причем в случае одинакового качества основных товаров, при одной и той же цене, качество дополнительных товаров становится решающим фактором выбора товаров на рынке.

### Литература

1. Ворожбит, О.Ю. Конкурентоспособность рыбной продукции: теория, методология, практика. — Владивосток: Дальнаука, 2007. — 180 с.
2. Исаев, А. Психология биоробота. — М.: Директ-Медиа, 2014. — 86 с.
3. Исаев, А. А. Продажи и эмоции. — М.-Берлин: Директ-Медиа, 2017. — 83 с.
4. Портер, М. Конкуренция. — М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. — 495 с.
5. Фатхутдинов, Р.А. Стратегическая конкурентоспособность. — М.: Издательство «Экономика», 2005. — 504 с.

Поступила в редакцию 06 мая 2019 г.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ИНТЕРНЕТ- И МОБАЙЛ БАНКИНГА В РОССИИ

Е.В. Неяскина, к.э.н., доцент,

О.В. Хлыстова, к.э.н., доцент

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,  
г. Владивосток

NeyaskinaEV@msun.ru, okhlystova@yandex.ru

**Аннотация.** В статье даны направления развития интернет- и мобильного банкинга в условиях цифровизации экономики. Проанализирован опыт российских банков, оказывающих дистанционное банковское обслуживание. Определены основные проблемы, препятствующие повышению качества обслуживания и общения с клиентами банка с помощью интернет-технологий.

**Ключевые слова:** интернет-банкинг, мобайл-банкинг, дистанционное обслуживание, аутентификация, цифровая экономика.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT  
OF INTERNET- AND MOBILE BANKING IN RUSSIA

Neiaskina E.V., PhD., associate professor,

Khlystova O.V., PhD., associate professor

Maritime State University named adm. G.I. Nevelsky,  
Vladivostok

NeyaskinaEV@msun.ru, okhlystova@yandex.ru

**Abstract.** The article provides directions for the development of Internet and mobile banking in a digitalizing economy. The experience of Russian banks providing remote banking services is analyzed. The main problems that hinder the improvement of the quality of service and communication with bank customers using Internet technologies are identified.

**Keywords:** Internet banking, mobile banking, remote maintenance, authentication, digital economy.

Развитие банковских услуг невозможно без электронного банковского обслуживания. В современном мире пользователи Интернет-ресурсов предпочитают совершать банковские операции, не выходя из дома или офиса. В этих

целях используются различные интернет-и мобильные устройства, с помощью которых формируются коммуникации банка с клиентом.

По данным ЦБ РФ доля пользователей интернет- и мобильного банкинга в России возросла до 45,1 % [1]. В качестве пользователей виртуальных услуг можно выделить более половины взрослого населения, которые желают либо уже пользуются интернет или мобильным банкингом.

Правительство РФ уделяет особое внимание развитию современных интернет-технологий, которые изменяют мир. Развивать цифровую экономику на правительственном уровне начали с послания Президента Федеральному собранию с 1 декабря 2016 г., в котором В.В. Путин указал на необходимость создания веб-экономики для повышения эффективности отраслей за счет информационных технологий. В этой связи была подготовлена и утверждена программа «Цифровая экономика». К числу основных причин создания программы можно отнести экономическую блокаду России, экономические санкции, а также рост международного терроризма.

В этой связи развитие интернет- и мобильного банкинга получает новый импульс, который позволит повысить эффективность и доступность технологий дистанционного банковского обслуживания для большей части населения.

В числе основных преимуществ интернет- и мобайл банкинга можно выделить:

- выписки по счетам клиентов;
- погашение кредитов;
- конвертация валют;
- предоставление информации по банковским продуктам;
- заявки на получение кредитов;
- переводы третьим лицам;
- переводы между своими счетами;
- оплата покупок и услуг;
- личный кабинет и т.д.

К дополнительным возможностям можно отнести:

- оформление заявок на валютный перевод;
- персональный бюджет и финансовое планирование;
- запрос справок из бюро кредитных историй;
- переписка с банком
- проверка наличия штрафов ГИБДД (по свидетельству о регистрации или водительскому удостоверению);
- проверка налогов по ИНН или УИК;
- проверка задолженности по коммунальным платежам и т.д.

С помощью Интернет-ресурсов связь между клиентом и банком становится более оперативной, учитывающей его индивидуальные особенности и предпочтения. Действующий функционал интернет- и мобильного банкинга может быть определен через систему различных параметров и показателей. В таблице 1 представлен итоговый рейтинг топ-10 систем по уровню функциональности банков (аутсорсинговых компаний) в РФ.

Нетрудно заметить, что наивысший рейтинг по функциональности занимает мультибанковская система on-line доступа клиентов к своим счетам HandyBank. Анализ рейтинга функциональности показал также, что рейтинг внутренних операций и сервисных функций уже отличаются от рейтинга внешнего платежного функционала. Например, АО «ЮниКредит Банк», занимая 7 место в итоговом и внешнем функционале, по внутренним операциям находится на 25 месте в рейтинге.

Еще больше изменений наблюдается в рейтинговой оценке по информационной и финансовой безопасности. Так, например, АКБ «Русский Трастовый Банк», занимая 5 место в итоговом рейтинге, по информационной и финансовой безопасности находится на 26 месте.

Таблица 1 – Анализ рейтинга функциональности интернет-банкинга для физических лиц в 2016 г. (Топ-10 систем)

Место в итоговом рейтинге RAEX	Наименование банка / аутсорсинговой компании	Место в рейтинге RAEX (Эксперт РА)		
		Внешний платежный функционал	Внутренние операции и сервисные функции	Информационная и финансовая безопасность
1	Система HandyBank	1	2	1
2	Система Faktura.ru	2	1	11
3	АО «Тинькофф Банк»	3	7	14
4	ПАО «МДМ БАНК»	4	8	10
5	АКБ «Русский Трастовый банк»	5	10	26
6	ПАО «Ханты-Мансийский банк Открытие»	6	23	14
7	АО ЮниКредит Банк	7	25	21
8	АО «Банк Русский Стандарт»			
9	ПАО «Банк «Санкт-Петербург»	9	9	22
10	ПАО «Промсвязьбанк»	10	7	6

Следовательно, предварительный анализ функциональности интернет-банкинга позволил выявить проблемы его использования и направления дальнейшего развития в рамках программы цифровой экономики. Среди наиболее

важных проблем дальнейшего развития интернет- и мобильного банкинга являются информационная и финансовая безопасность.

По данным Агентства Marksw Webb, специализирующегося на исследованиях в области развития наиболее популярных интернет-продуктов, эффективность интернет-банков для частных лиц в 2018 г. составляла более 66 % (рис. 1).

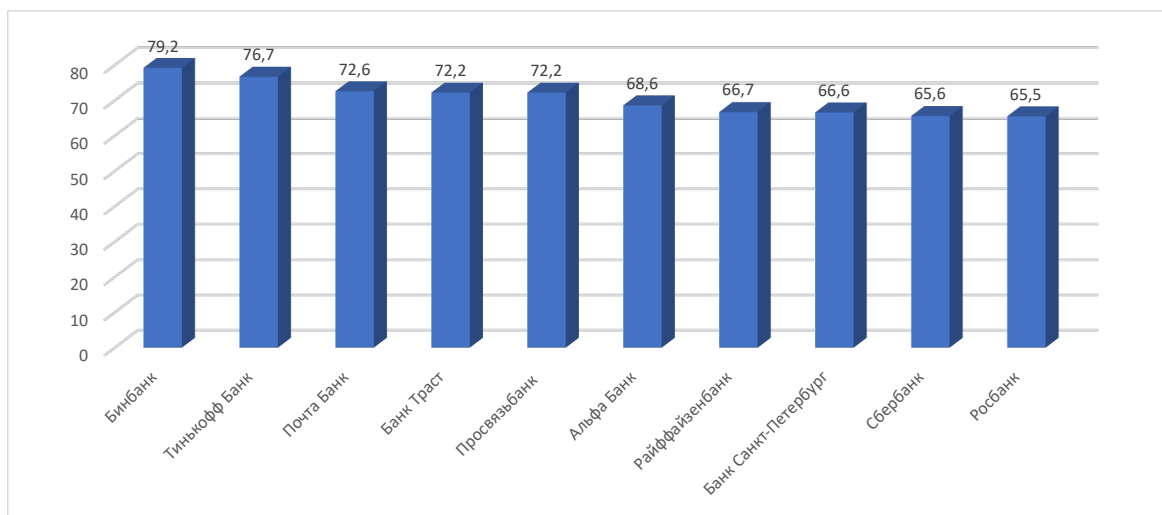


Рис. 1 – Рейтинг эффективности интернет-банков для частных лиц в 2018 г.

На первом месте по доступности и востребованности интернет банковских услуг можно выделить ПАО «Бинбанк», а на 9 месте находится ПАО «Сбербанк». Исследование Internet Banking Rank 2018, проведенное в апреле 2018 г. показало, что рейтинг эффективности интернет-банков отличается от рейтинга надежности банков по данным ЦБ РФ.

В список системно значимых банков в 2019г. Центральным Банком РФ были включены: АО ЮниКредит Банк, Банк ГПБ, Банк ВТБ, АО «Альфа-Банк», ПАО Сбербанк, ПАО «Московский кредитный банк», ПАО Банк «ФК Открытие», ПАО РОСБАНК, ПАО «Промсвязьбанк», АО «Райффайзенбанк». Нетрудно заметить, что только 50 % банков, использующих популярные интернет-продукты, включены в список наиболее надежных или системно значимых банков России. Это объясняется разными параметрами, положенными в основу проведения исследований.

Необходимо отметить, что между интернет-и мобайл банкингом имеются различия, влияющие на качество обслуживания клиентов банка. В настоящее время в банковском секторе приоритетное направление имеет концепция “mobile first”, согласно которой крупные игроки ориентируются на цифровое обслуживание, в котором мобильный банкинг превышает аудиторию интернет-банкинга. Это связано, прежде всего с потенциальной аудиторией мобайл банка, к которой относится молодая аудитория в возрасте от 25 до 34 лет.

Исследование Internet Banking Rank 2018 также показало, что крупные банки, использующие цифровое обслуживание, больше внимания уделяют мобильному банкингу, аудитория которого превышает аудиторию интернет-банкинга. Региональные и федеральные банки, чья аудитория пока не готова стать «мобильной», активно занимаются улучшением своих интернет-банков для частных лиц.

Многие российские банки не торопятся с расширением функционала систем дистанционного обслуживания, поскольку они учитывают уязвимость действующих подходов к аутентификации пользователей.

Существует три основных типа аутентификационной информации:

1. Проверяемый пользователь знает некую уникальную информацию, например, пароль;

2. Пользователь имеет некий предмет с уникальными характеристиками или содержимым. Примеры: смарт-карта, USB-токен и т.д.

3. Аутентификационной информация является неотъемлемой частью пользователя, например, отпечаток пальца и другие виды биометрической аутентификации.

Решить проблему идентификации пользователя поможет, на наш взгляд, создание Единой биометрической системы, которая позволит улучшить информационную и финансовую безопасность предоставляемых банковских услуг.

Владельцы смартфонов являются самыми активными пользователями мобильного банкинга. Потенциально мобайл-банк позволяет реализовать больше пользовательских сценариев, которые улучшают качество обслуживания клиентов. Например, вход по отпечатку пальца, распознавание номера карты через камеру, геолокация, адресная книга, push-уведомления, Apple Pay и другие функции уже дают преимущество мобильным приложениям над интернет-банкингом. Все они обусловлены прежде всего особенностями мобильных устройств: камера, сканер отпечатков пальцев, адресная книга.

Однако противопоставлять интернет- и мобильный банк не имеет смысла, т.к. они дополняют друг друга и делают удаленные сервисы удобными для пользователей. Интернет-банкинг используется для платежей и переводов крупных сумм, проверки и анализа расчетов. Мобайл-банкинг в большей степени используется для быстрых операций, когда под рукой только смартфон.

Следующим направлением повышения надежности банковских операций с помощью цифровых технологий может стать ликвидация пластиковых карт для ежедневных расчетов. В долгосрочной перспективе будет наблюдаться отказ от пластиковых карт, выпускаемых банками. Следовательно, в опреде-

ленный момент банк начнет экономить на эмиссии карт и их обслуживании, но к этому сценарию не готовы ни клиенты, ни банки.

Мы рассмотрели лишь небольшую часть проблем, с которыми сталкивается или столкнется банковская система, осуществляющая цифровую трансформацию банковских услуг.

Таким образом, к преимуществам интернет-и мобайл банкинга можно отнести:

- экономичность;
- широкий охват клиентской базы;
- возможность работать в круглосуточном режиме;
- новый источник прибыли;
- возможность интеграции с другими видами банковских операций.

К недостаткам:

– отсутствие грамотного руководства по использованию системы интернет- и мобильного банкинга;

- психологические трудности;
- использование электронной цифровой подписи;
- недостаточная информированность населения об услугах;
- нехватка квалифицированных кадров;

– слабое развитие системы интернет-банкинг в розничном банковском секторе;

– высокие цены на абонентские устройства;

– низкая пропускная способность сетей передачи данных на фоне растущего трафика. В России во многих регионах качество и реальная скорость 3G-интернета, ниже заявленного операторами.

На наш взгляд, решение указанных проблем возможно с развитием национальных информационных систем, которые должны активно внедряться во все отрасли экономики на принципах умеренного вмешательства государства в новые экономические отношения.

### Литература

1. Вдовин В.М. Информационные технологии в финансово-банковской сфере: Учебное пособие / В.М. Вдовин. — М.: Дашков и К, 2016. — 304 с.
2. Агентство Marksw Webb. — Режим доступа: <http://markswwebb.ru/>
3. Официальный сайт ЦБ РФ. — Режим доступа: <https://www.cbr.ru/>
4. Официальный сайт “Banki.ru”. — Режим доступа: <https://www.banki.ru>
5. Рейтинговое агентство “Expert”. — Режим доступа: <https://raexpert.ru/>

Поступила в редакцию 27 марта 2019 г.



РАЗВИТИЕ МОБИЛЬНОГО БАНКИНГА  
В УСЛОВИЯХ ДИСТАНЦИОННОГО БАНКОВСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

О.В. Хлыстова, к.э.н., доцент

Д.М. Фофанов, бакалавр

Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского,  
г. Владивосток  
den\_1401@inbox.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены проблемы и перспективы развития российского мобильного банкинга, позволяющего управлять банковскими счетами с помощью мобильных устройств. Цифровизация экономики заставляет банки изыскивать более эффективные направления обслуживания клиентов, используя новые бизнес-модели или мобильные приложения. Дальнейшее развитие услуг мобильного банка будет связано с безофисным форматом обслуживания.

**Ключевые слова:** мобильный банкинг, цифровая экономика, банковские операции, операционная система, банковский счет, бизнес-модель, дистанционное банковское обслуживание.

DEVELOPMENT OF MOBILE BANKING  
IN CONDITIONS OF REMOTE BANKING SERVICE

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,

Fofanov D.M., student

Maritime state university named admiral G.I. Nevelskoy,

Vladivostok

den\_1401@inbox.ru

**Abstract.** The article discusses the problems and prospects of development of Russian mobile banking, which allows you to manage bank accounts using mobile devices. The digitalization of the economy forces banks to look for more efficient customer service directions using new business models or mobile applications. The further development of mobile banking services will be connected with the office-free service format.

**Keywords:** mobile banking, digital economy, banking, operating system, bank account, business model, remote banking services.

В условиях цифровизации экономики все большее количество клиентов банка пользуются услугой управления банковскими счетами с помощью планшета, смартфона или обычного телефона. Этот банковский продукт или мобильный банкинг (мобайл-банкинг) позволяет совершать банковские операции, не выходя из дома.

Обычный интернет-банкинг уже не так привлекателен для пользователей, т. к. имеет ограничения в предоставлении банковских услуг. В то время, как мобайл-банкинг становится все более функциональным, использует технологии голосовой идентификации, создает шаблоны и показывает историю платежей. Актуальность темы исследования определяется также тем фактом, что в недалеком будущем банки будут отказываться от эмиссии пластиковых карт и их обслуживания. В этих условиях мобильный банкинг и бесконтактные платежи будут развиваться все активнее, увеличивая число клиентов банка.

Необходимо отметить, что услуги мобильного банка появились в России сравнительно недавно, но все больше завоевывают рынок банковских услуг. В экономической литературе банковские операции, которые клиенты могут проводить, не посещая банк, позиционируются как дистанционное банковское обслуживание (ДБО) [1]. Дистанционные технологии позволяют получать информацию о банковских продуктах и услугах с минимумом затрат и времени, что является их несомненным преимуществом

Для оценки привлекательности и эффективности мобильных банков рассмотрим занимаемое место и оценку лучших 10-ти мобильных банков России для Android и iPhone (таблица 1).

Таблица 1 — Мобильные банки для Android и iPhone в 2018 г.

Банк	Android		iPhone	
	место	оценки	место	оценки
Тинькофф Банк	1	77	1	78
АК Барс Банк	2	75	3	73.5
Бинбанк	3	74	2	75.5
Почта Банк	4	67.7	7	67.2
Банк Левобережный	5	67.1	8	67.1
Банк Русский Стандарт	6	67	6	68
ВТБ	7	66.5	16	62.1
Альфа-Банк	8	65.5	10	65.5
Карга Билайн	9	65.5	4	69.5
Промсвязьбанк	10	65.1	13	64.2

Источник: [2].

Оценка привлекательности была осуществлена в соответствии с двумя бизнес-моделями, по которым работает цифровое обслуживание: Daily Banking и Digital Office [2]. Мобильное приложение “Daily Banking” используется для быстрого информирования клиентов об остатках и движениях средств, а также для совершения платежей и переводов. Бизнес-модель “Digital Office” позволяет осуществить полноценное обслуживание клиентов: выпуск и закрытие банковских продуктов, консультирование, разбор претензий и жалоб, получение документов и справок.

Нетрудно заметить, что первое место в продвижении мобайл-банкинга занимает «Тинькофф Банк» для Android и iPhone, который имеет наивысшую оценку, соответственно 77 и 78 баллов. Это связано с тем, что «Тинькофф Банк» предоставляет услуги ДБО без взимания комиссии со своих клиентов.

Несмотря на то, что для Android и iPhone позиции банков и оценки не совпадают, можно выделить мобильные банки, которые пользуются наибольшим спросом населения: АК Барс Банк, Бинбанк, Почта Банк, Банк Русский Стандарт. Эти банки изначально ориентировались на безофисный формат обслуживания, который пользуется популярностью особенно среди молодежи.

США являются лидером в использовании ДБО во всех его формах: интернет-банкинг, мобайл-банкинг, WAP-банкинг и прочее. Дистанционное обслуживание клиентов осуществляется практически всеми банками. Особенностью предоставления услуг мобильного банка в США является их бесплатность или комиссия взимается в небольшом размере. В то время, как кредитные учреждения России взимают комиссию практически со всех видов услуг ДБО, в том числе и мобильный банк. Широкое распространение дистанционного банковского обслуживания наблюдается и в Европе. Особенностью европейского банкинга является возможность оплаты коммунальных услуг, что характерно и для современного российского интернет-банкинга.

Для анализа эффективности развития мобайл-банкинга, рассмотрим уровень развития мобильных банков в странах СНГ (таблица 2).

Сравнительная оценка эффективности мобильных банков показала, что российские банки имеют наиболее высокие оценки. Лучшим мобильным банком, как и в таблице 1, является «Тинькофф Банк» с оценкой в 73,8 балла. На втором месте «Белгазпромбанк» Белоруссии и третье место занимает «Банк Грузии».

По данным Банка России доля пользователей мобильного банка составила около 45,1 % в 2018г. по сравнению с 31,5 % в 2017 г. [4] В условиях снижения средних ставок по вкладам, клиенты стали больше обращать внимание на иные способы размещения свободных денежных средств. Это, например,

индивидуальные инвестиционные счета, которые позволяют диверсифицировать инвестиции в ценные бумаги.

Таблица 2 — Оценка эффективности мобильных банков в странах СНГ за 2017 г.

Страна	Лучший мобильный банк	Оценка мобильного банка для Android и iPhone
1. Россия	Тинькофф Банк	73,8
2. Белоруссия	Белгазпромбанк	61,3
3. Грузия	Банк Грузии	57
4. Казахстан	ForteBank	55,8
5. Украина	ПриватБанк	53,6
6. Азербайджан	UniBank	46,3

Источник: [3]

В связи с развитием ДБО необходимо отметить основные проблемы дальнейшего развития услуг, предоставляемых мобайл-банкингом.

Главной проблемой развития мобайл-банкинга является, на наш взгляд, порог входа или процедура регистрации клиента для получения доступа к услугам мобильного банка. Очень часто клиент не может осуществить банковскую операцию вследствие недоработки мобильного приложения или по другим причинам, например, плохой информированности. Следовательно, не все пользователи мобильных телефонов смогут в ближайшее время перейти на дистанционное банковское обслуживание и в этом направлении банки должны продолжать изыскивать новые бизнес-модели, обеспечивающие сохранность средств клиента.

В силу это возникает проблема безопасности и конфиденциальности ДБО с помощью мобильного телефона или смартфона. Проблема безопасности проведения операций через мобильный банк требует дополнительных затрат, связанных с внедрением систем безопасности на фоне массовых хакерских атак 2017-2019 гг. С развитием ДБО уровень хакерских атак на банковские системы будет нарастать и с этим нельзя не считаться.

По данным ЦБ РФ в 2018 г. мошенники украли с банковских карт физических лиц 1,4 млрд руб., что в 1,4 раза больше показателя 2017 г. [5]. В 2019 г. мошенники активизировались еще сильнее, используя технологию подмены телефонного номера банка (А-номер). При этом хакеры имели сведения о паспортных данных и остатках на счетах клиентов. Учитывая это, проблема киберпреступности становится все более актуальной для банков всего мира и должна быть учтена в системах безопасности банков России.

Таким образом, проведенный анализ рынка мобильного банкинга показал, что банковские услуги с помощью телефона или смартфона будут развиваться по мере дальнейшей цифровизации экономики как в России, так и за рубежом. К этому должны быть готовы все кредитные учреждения, желающие быть конкурентоспособными на рынке банковских услуг. В статье мы отметили лишь небольшую часть проблем, возникающих в результате киберпреступности и незащищенности мобильных банковских услуг. К этим проблемам были отнесены:

- процедура регистрации клиента в системе мобильного банкинга;
- процедура сохранности и конфиденциальности средств клиента мобильного банка.

### **Литература**

1. Цхададзе Н.В. Развитие системы дистанционного банковского обслуживания: деньги уходят в онлайн // Вестник экономической безопасности. — № 2. — 2018. — С. 357-364.
2. Mobile Banking Rank 2018 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://markswebb.ru/e-finance/mobile-banking-rank-2018/> (Дата обращения 29.05.2019).
3. Banki.ru News Agency [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.banki.ru/news/lenta/?id=10574763> (Дата обращения 29.05.2019).
4. Системы дистанционного банковского обслуживания (рынок ДБО России) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.tadviser.ru> (Дата обращения 29.05.2019).
5. Потери банков от киберпреступности [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.tadviser.ru./ndex.php/Статья:Потери\\_банков\\_от\\_киберпреступности](http://www.tadviser.ru./ndex.php/Статья:Потери_банков_от_киберпреступности) (Дата обращения 29.05.2019).

Поступила в редакцию 27 мая 2019 г.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОГО РЫНКА IPO/SPO

О.В. Хлыстова, к.э.н., доцент,  
А.В. Капустина, бакалавр  
Морской государственной университет им. адм. Г.И. Невельского,  
г. Владивосток  
okhlystova@yandex.ru, arinakupstn@gmail.com

**Аннотация.** В условиях цифровизации экономики перспективы развития рынка первичного и вторичного публичного размещения ценных бумаг привлекают внимание большого количества российских компаний. В статье рассмотрены проблемы выхода эмитентов на фондовый рынок, связанные с нехваткой финансовых ресурсов как для действующих компаний, так и компаний, которые только начинают публичное размещение акций.

**Ключевые слова:** эмитенты, фондовая биржа. IPO, SPO, пакет акций, инструмент финансирования.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT  
OF THE RUSSIAN IPO / SPO

Khlystova O.V., PhD in economics, associate professor,  
Kapustina A.V., student bachelor  
Maritime state university named admiral G.I. Nevelskoy,  
Vladivostok  
okhlystova@yandex.ru, arinakupstn@gmail.com

**Abstract.** In the conditions of digitalization of the economy, the prospects for the development of a market for primary and secondary public offerings of securities attract the attention of a large number of Russian companies. The article deals with the problems of issuers entering the stock market, associated with a lack of financial resources for both existing companies and companies that are just beginning to make a public offering of shares.

**Keywords:** issuers, stock exchange. IPO, SPO, stake, instrument of financing.

Фондовый рынок в России вот уже более 20 лет отличается динамизмом и постоянными потрясениями, связанными как с внутренними экономическими

процессами, так и внешними геополитическими факторами. Все это накладывает отпечаток на особенности формирования и развития рынка первичного и вторичного размещения ценных бумаг (далее — IPO/ SPO [1]). Целью статьи является анализ проблем и выявление тенденций, сложившихся на фондовом рынке IPO/ SPO в России.

Возникновение рынка первичного размещения ценных бумаг (IPO) произошло сравнительно недавно, когда компании стали испытывать трудности в привлечении финансовых ресурсов для финансирования основной и инвестиционной деятельности. Российский рынок IPO возник с первым публичным размещением акций компании «Вымпел-Коммуникации» на крупнейшей американской фондовой бирже NYSE (New York Stock Exchange) в 1997 году. По определению Нью-Йоркской фондовой биржи первичное размещение акций осуществляется для превращения их в публичные акции, свободно обращающиеся на фондовом рынке. При этом компания имеет возможность привлекать внешние источники финансирования.

К основным преимуществам публичных компаний можно отнести:

- возможность привлечения финансовых ресурсов как для текущей, так и инвестиционной деятельности;
- стоимостная оценка бизнеса при выходе на фондовую биржу становится максимальной и наиболее привлекательной для инвесторов.

В отличие от IPO SPO представляет собой вторичное публичное размещение ценных бумаг компаний, акции которых уже обращаются на фондовых биржах. Таким образом, SPO – это вторичная продажа крупного пакета акций действующими акционерами публичной компании.

Необходимо отметить, что динамика развития за период 2000-2017 гг. отличается неравномерностью, когда наблюдаются периоды роста и падения российского фондового рынка IPO/ SPO. Это связано как с внутренними, так и внешними причинами, к которым можно отнести:

- введение экономических санкций;
- снижение интереса иностранных инвесторов к российской экономике;
- отток иностранного капитала;
- непоследовательность российского законодательства в части регулирования и налогообложения рынка ценных бумаг и пр.

Количество российских эмитентов в 2017 г. составило всего лишь 12 компаний, размещающих свои акции на Лондонской и Московской фондовых биржах (табл. 1).

Таблица 1 — IPO и SPO российских эмитентов  
на фондовых биржах за 2017 г.

Эмитент	Тип	Биржа	Объем размещения, акций
ТНК	SPO	Лондонская ФБ	138 888 888
Детский мир	IPO	Московская биржа	247 912 160
Фосагро	SPO	Московская биржа	6 475 000
Etalon Group	SPO	Лондонская ФБ	37 000 000
Полюс	SPO	Лондонская ФБ, Московская биржа	28 590 000
Обувь России	IPO	Московская биржа	46 635 600
En + Group	IPO	Лондонская ФБ	107 142 858
Глобалтрак менеджмент	IPO	Московская биржа	26 500 000
Магнит	SPO	Московская биржа	7 100 000
TCS Group	SPO	Лондонская ФБ	14 000 000
Etalon Group	SPO	Лондонская ФБ	28 000 000
Русская аквакультура	SPO	Московская биржа	8 330 000

Источник: [1]

Следует отметить, что из 12 эмитентов 8 (67 %) вторично размещали акции (SPO) и лишь 4 эмитента вышли на фондовый рынок впервые, разместив ценные бумаги (IPO). Это еще раз свидетельствует о том, что выход на фондовый рынок для российского бизнеса крайне затруднен и привлекать финансовые ресурсы с помощью этого инструмента финансирования может лишь ограниченное число компаний, имеющих объем привлечения не менее 8 500 000 долл. США.

Первое публичное размещение ценных бумаг в России осуществлялось в условиях глубокого экономического и политического кризиса, когда IPO/SPO не могло быть инструментом аккумулирования дополнительных финансовых ресурсов. При этом акции размещались на иностранных биржах вследствие слабости и неразвитости российских финансовых институтов.

Восстановление российского фондового рынка началось с 2010 года, когда компании вновь начали активно проводить IPO/SPO. Этому способствовала геополитическая обстановка, связанная с усилением роли России в международной экономике и укреплением банковского сектора.

Тем не менее, российский фондовый рынок можно отнести в разряд развивающихся мировых рынков ценных бумаг.



К проблемам, тормозящим развитие российского рынка ценных бумаг и, в частности IPO/SPO, можно отнести:

- 1) недостаточное число фирм и специалистов, проводящих подготовительную работу к IPO/SPO, которая может занимать более одного года;
- 2) экономические санкции Евросоюза и США против российского бизнеса, что приводит к упадку долгосрочного финансирования и снижает общую заинтересованность иностранных инвесторов;
- 3) ограниченное государственное финансирование крупных инвестиционных проектов в области информационных технологий в финансовом секторе;
- 4) слабая активность эмитентов и преобладающая доля в IPO/SPO сырьевых отраслей (металлургия, энергетика, нефть, добыча золота и алмазов);
- 5) недостатки налогового законодательства, связанные с налогообложением операций на фондовом рынке.

Наряду с проблемами имеются и сложности работы эмитентов на фондовых биржах. На наш взгляд, к возможным сложностям, связанным с IPO/SPO можно отнести:

- 1) рост количества проверок общественных и государственных структур вследствие изменения статуса (организационно-правовой формы) компании;
- 2) финансовая отчетность публичной организации должна быть прозрачной и привлекательной для инвесторов (прибыль, ликвидность, финансовая устойчивость и пр.);
- 3) желание акционера продать свой пакет акций может обернуться снижением стоимости капитала и потерей имиджа компании.

Все это также тормозит развитие фондового рынка и активность эмитентов в части первичного и вторичного размещения ценных бумаг.

Однако Россия в современных условиях в состоянии решить многочисленные проблемы. Для их решения необходимо создание организованного финансового рынка, который предполагает развитие механизма торговли ценными бумагами в условиях цифровизации финансовых услуг.

Необходимо помнить, что развитие рынка IPO/SPO возможно только в условиях укрепления и развития всей финансовой системы России. В Стратегии развития финансового рынка до 2020 года сформулированы среднесрочные задачи модернизации институтов и инструментов финансового рынка и дано определение организованного финансового рынка.

Как отмечено в Стратегии «Для этого потребуются снять существующие ограничения для допуска ценных бумаг, предлагаемых квалифицированным инвесторам, к обращению на торгах фондовой биржи только среди квали-

фицированных инвесторов. Предложенные меры позволят эмитентам высокорискованных ценных бумаг, с одной стороны, получить необходимые инвестиции, а с другой, - опыт и рыночную оценку своих ценных бумаг для их последующего публичного обращения среди неограниченного круга лиц» [2].

На наш взгляд, переход к организованному финансовому рынку IPO/SPO возможен только при условии цифровизации экономики, т. е. перехода к торговле цифровыми акциями [3]. Это особенно актуально для России, так как происходит моральное и физическое старение основного капитала на фондовых биржах, что незамедлительно требует развитие финансовой инфраструктуры.

Таким образом, государственные программы развития рынка ценных бумаг должны быть направлены на реорганизацию финансовой системы, позволяющую повысить конкурентоспособность и рентабельность российского фондового рынка.

С дальнейшим развитием фондового российского рынка связана деятельность и профессиональных участников по формированию организованного рынка ценных бумаг, которая осуществляется как на первичном, так и вторичном рынках (IPO/SPO). Главным в этом направлении должна быть организованная и слаженная работа Правительства РФ, науки и бизнеса.

### Литература

1. IPO и SPO российских эмитентов в 2017 году: статистика, рейтинг организаторов. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://stocks.investfunds.ru/news/132219/> (Дата обращения 06.05.2019)
2. «Стратегия развития финансового рынка РФ на период до 2020 года» (утв. распоряжением Правительства РФ от 29 декабря 2008 г. № 2043-р) : [Электронный ресурс] — Режим доступа: [http://www.cbr.ru/finmarkets/files/development/strategy\\_fm.pdf](http://www.cbr.ru/finmarkets/files/development/strategy_fm.pdf) (Дата обращения 06.05.2019).
3. Цифровые ценные бумаги [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://habr.com/ru/company/iticapital/blog/371623/> (Дата обращения 06.05.2019).

Поступила в редакцию 16 мая 2019 г.

*Научное издание*

ВЕСТНИК  
МОРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

Серия Экономика и управление

Вып. 84/2019

Ответственный редактор  
канд. экон. наук, доцент Н.В. Шишкарева

Подписано в печать  
Усл. печ. л. 3,0 Уч-изд. л. 2,5  
Формат 60 × 84 1/16 Тираж экз. Заказ №

Отпечатано в Морском государственном университете  
им. адм. Г. И. Невельского  
690059, Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50а