

ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА



№ 1 (26), 2021

**Электронный научный журнал
Инновационная экономика**

№ 1 (26), 2021 г.

Все статьи, публикуемые в журнале, рецензируются ведущими учеными.

В журнале рассматриваются результаты научных исследований в области экономических наук.

Авторами статей являются ведущие специалисты современного научного знания, научно-педагогические работники, аспиранты, докторанты.

Журнал ориентирован на широкий круг ученых, специалистов-практиков, студентов, аспирантов и преподавателей, участвующих в научно-исследовательской работе.

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

Главный редактор — **Григорьева Елена Михайловна**, кандидат экономических наук, доцент, заместитель декана экономического факультета по науке, Российский университет дружбы народов.

Заместитель главного редактора — **Соловьёва Юлиана Владимировна**, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры национальной экономики, Российский университет дружбы народов.

Учредитель и издатель: **Российский университет дружбы народов (РУДН)**, г.Москва.

Журнал издается с 2014 года.

Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации: Эл № ФС77-57989 от 28.04.2014 (СМИ — «сетевое издание»).

Журнал входит в базу РИНЦ (Лицензионный договор от 12 февраля 2015 г.). Зарегистрирован в международной базе цитирования Academic Resource Index ResearchBib

Периодичность: 4 раза в год.

Выпуски журнала размещаются на сайте innecon.rudn.ru

E-mail редакции: innecon@mail.ru

Редакционный совет

Мосейкин Юрий Никитович – д.э.н., профессор, *председатель Редакционного совета*

Григорьева Елена Михайловна – к.э.н., доцент, *главный редактор электронного научного издания*

Соловьёва Юлиана Владимировна – к.э.н., доцент, *заместитель главного редактора электронного научного издания*

Чернышева Анна Михайловна – к.э.н., доцент, *ответственный секретарь*

Айдрус Ирина Ахмед Зейн – к.э.н., доцент, *член Редакционного совета*

Балашова Светлана Алексеевна – к.ф.-м.н., доцент, *член Редакционного совета*

Быстряков Александр Яковлевич – д.э.н., профессор, *член Редакционного совета*

Ефремов Виктор Степанович – д.э.н., профессор, *член Редакционного совета*

Зобов Александр Михайлович – к.э.н., доцент, *член Редакционного совета*

Миронова Марина Николаевна - к.э.н., доцент, *член Редакционного совета*

Нежникова Екатерина Владимировна – д.э.н., доцент, *член Редакционного совета*

Пизенгольц Владимир Михайлович - д.э.н., профессор, *член Редакционного совета*

Пономаренко Елена Васильевна - д.э.н., профессор, *член Редакционного совета*

Содержание

Иванова А.В. Интеграция принципов бережливого производства и системы менеджмента АО «ТехноНиколь»	4
Калицкий Я.А. Конъюнктурные изменения стратегий развития авиаперевозчиков России	19
Михеева А.В., Котелянец О.С. Экономическая оценка перспектив развития рынка доставки товаров	32
Мировская И. Структура автомобильной цепочки поставок	41
Клишина Ю.Е., Углицких О.Н., Шилец Ю.А. Угрозы экономической безопасности страховых организаций	52
Дзюба А.П. Роль сжиженного природного газа в мировом энергетическом балансе	59
Лянка О.Н., Шкваря Л.В. Сингапур: экономический рост и банковский сектор	75
Шкляева М.И., Русакович В.И. Автомобильный рынок Малайзии	85
Наши авторы	95

ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ПРЕДПРИЯТИЙ**Интеграция принципов бережливого производства и системы менеджмента качества на предприятии АО «ТехноНиколь»**

*Иванова Анна Валерьевна,
Российский университет дружбы народов,
117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6*

Статья посвящена рассмотрению сущности системы менеджмента качества на предприятии, которая дает организациям возможность повысить свою конкурентоспособность, сосредоточив усилия по улучшению на тех областях деятельности, которые наиболее нуждаются в изменениях. Автор рассматривает эффективность внедрения принципов бережливого производства для дальнейшей интеграции с системой менеджмента качества.

Ключевые слова: *система менеджмента качества, международные стандарты ISO 9001, сертификация, бережливое производство, производительность труда, управление предприятием.*

JEL коды: *L150.*

Integration of lean manufacturing principles and a quality management system at «TekhnoNikol» LLC

*Ivanova Anna Valerievna,
Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6*

The article is devoted to the consideration of the essence of the enterprise's quality management system, which gives organizations the opportunity to increase their competitiveness by focusing improvement efforts on those areas of activity that are most in need of change. The author considers the effectiveness of the implementation of the principles of lean manufacturing for further integration with the quality management system.

Keywords: *quality management system, international standards ISO 9001, certification, lean manufacturing, labor productivity, enterprise management.*

Введение

Интеграция определяется как объединение процессов, в конечном итоге приводящее к единому целому. Интеграция открывает доступ к информации и функциям, превращая их в общий ресурс для всей компании. В то время как качество напрямую связано с удовлетворенностью потребителя, бережливое производство сосредоточено на эффективности организации. Оно фокусируется на сокращении отходов и эффективном использовании ресурсов. Система менеджмента качества (СМК) и бережливое производство (БП) предусматривают сбалансированный подход к управлению.

Система менеджмента качества на предприятии

Система менеджмента качества определяется как формализованная система, которая документирует процессы, процедуры и обязанности для формирования политики и целей в области качества, для достижения этих целей, а также для эффективного управления всей организацией [15].

СМК помогает координировать и направлять деятельность организации для удовлетворения требований потребителей и нормативных требований, а также на постоянной основе повышать ее результативность.

ISO 9001: 2015, международный стандарт, определяющий требования к системам менеджмента качества, является наиболее известным подходом к СМК. Документы являются руководством по непосредственному улучшению качества.

Система менеджмента качества дает организациям возможность повысить свою конкурентоспособность, сосредоточив усилия по улучшению на тех областях деятельности, которые наиболее нуждаются в изменениях [5]. Это, в свою очередь, упрощает работу, повышает эффективность и позволяет организациям предоставлять своим клиентам продукты более высокого качества и более эффективные услуги.

Очень часто организации уклоняются от внедрения системы менеджмента качества, потому что процесс рассматривается как пугающий. Мало того, что она

вынуждает организацию критически взглянуть на свои текущие бизнес - практики, проанализировать, насколько хорошо они функционируют, и разработать процесс документирования и мониторинга в масштабах всей организации, но такая система также предполагает ожидание немедленных и долгосрочных результатов, культурные изменения [9].

Несмотря на значительные обязательства, необходимые для разработки, внедрения и поддержания СМК, долгосрочные выгоды для организации делают такую систему достойным предприятием и важным элементом обеспечения долгосрочной жизнеспособности организации.

Методология СМК базируется на принципах системного и процессного подходов [7]. Системный подход определяет идентификацию, понимание и управление системой взаимосвязанных процессов для любых целей, которые улучшают эффективность организации. Принцип системного подхода к менеджменту ориентирует на переход от менеджмента качества к менеджменту предприятия.

Такой подход играет важную роль в любом процессе непрерывного улучшения, принося большую пользу организации.

Процессный подход означает, что организация управляет своим бизнесом как системой процессов, а не отделами, людьми или продуктами. Взаимодействие (входы и выходы, связывающие процессы вместе) между ними очень важно.

ISO 9001 продвигает процессный подход к управлению организацией и исследует более 20 процессов в своей области, включая всю систему менеджмента качества (СМК), работающую как процесс.

Поскольку процессный подход часто может превратиться в сложную систему со слишком большим количеством процессов, рекомендуется использовать диаграмму или блок-схему, чтобы лучше визуализировать отношения вход-выход (рис.1).

Понимание того, как эта система дает результаты, позволяет организации оптимизировать систему и ее производительность. В соответствии с принципом

процессного подхода каждый из внутренних процессов жизненного цикла продукции (ЖЦП) должен быть выделен и описан, т.е. построена его модель.



Рис.1. Процессный подход согласно ISO 9001.

Источник: [6].

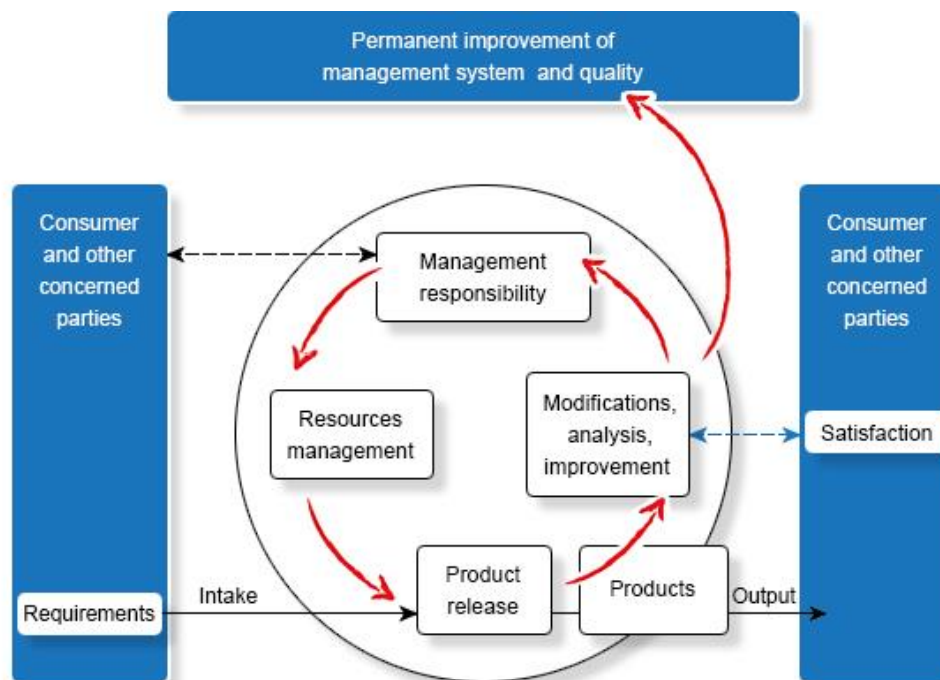


Fig. 1. Process approach according to ISO 9001.

Source: [6].

Эффективность всей системы определяется эффективностью каждого процесса и интерактивностью этих процессов внутри системы. Устанавливая цели в области качества и проверяя, насколько эффективно процессы достигают этих целей, организация может определить, добавляют ли процессы ценность или нуждаются в улучшении [1]. Использование процессного подхода при проектировании и разработке системы менеджмента качества позволяет это осуществить.

СМК, использующая процессный подход (руководствуясь стандартами), может удовлетворить потребности клиентов (внутренние или внешние) и обеспечить постоянное улучшение в следующем:

- общая функция организации – последовательность процессов;
- процессы – преобразование входов в выход;
- результаты – продукты и услуги, полученные в результате процессов;
- качество – выполнение требований / целей;
- окружающая среда – предотвращение загрязнения и отходов;
- безопасность – устранение недопустимых рисков для людей, поддерживающих процессы.

Процессный подход позволяет организации удовлетворять требования клиентов и обеспечивать непрерывное улучшение.

Успешное внедрение СМК означает принятие ее в качестве стратегического решения для организации.

Принципы бережливого производства на предприятии

Бережливое производство (Lean manufacturing) возникло в фирме Toyota в середине XX-го века. Японские компании разработали более дешевые методы производства с целью минимизации использования ресурсов в процессах, не связанных с добавленной стоимостью, и минимизации необходимых инвестиций в капитал и запасы, одновременно обеспечивая высокий уровень обслуживания клиентов.

Главная цель бережливого производства - сосредоточиться на процессе ликвидации отходов, чтобы исключить шаги, которые не создают ценности.

Производственная система Тойоты (Toyota Production System - TPS) обычно визуализируется как дом, где каждый элемент играет важную роль для всей структуры [13]. Эта аналогия была создана для того, чтобы подчеркнуть, что TPS может быть успешной, только если применяется как система.

Общая цель TPS состоит в том, чтобы производить качественные продукты с наименьшими затратами и в короткие сроки.

Крыша дома TPS поддерживается двумя основными концептуальными принципами: «точно в срок», с одной стороны, и «автономность» – с другой. Автономизация также упоминается как «Дзидока». Автономные машины обнаруживают дефекты по мере их появления в ходе постоянной проверки и автоматически останавливаются при обнаружении несоответствия. Таким образом, автономия предотвращает производство дефектных деталей.

Производство «точно в срок» означает, что обрабатываются только части в количестве, необходимом в данный момент времени, что сводит запасы к минимуму. «Точно в срок» состоит из трех элементов: времени такта, непрерывного потока и системы вытягивания.

«Философия» бережливого производства позволяет постоянно улучшать как качество, так и надежность пары продукт/процесс. «Философия» компании рассматривается как наиболее важный элемент, поскольку она обеспечивает руководство для всех в организации относительно направления, в котором она движется. Следовательно, «философия» находится на самом дне фундамента дома TPS.

Второй основополагающий элемент описывается как «визуализация процессов». Это указывает на то, что все, что делается внутри организации, должно быть визуализировано, чтобы текущее состояние любого процесса стало мгновенно ясным и прозрачным. Процессы должны быть стандартизированы, стабильны и надежны.

Следующие принципы лежат в основе методов внедрения бережливого производства:

«Хейдзунка» (выравнивание производства), относится к выравниванию типа и количества продукции за фиксированный период времени. Это позволяет производству эффективно удовлетворять потребности клиентов, избегая при этом серийного производства.

Стандартизированная работа – это принцип установления точных процедур для производства правильных продуктов самым безопасным, простым и эффективным способом на основе современных технологий. Стандартизированная работа требует трех элементов: времени такта, последовательности работ и стандартных запасов (или незавершенного производства) [2].

Стандартизированная работа дает такие преимущества, как документирование текущего процесса для всех смен, сокращение вариативности, более легкое обучение новых операторов, а также снижение травм и напряжения. Стандартизация работы по процедурам также обеспечивает основу для постоянного улучшения, поскольку улучшение можно по-настоящему измерить только с помощью согласованных процессов.

«Кайдзен», что переводится как «изменение чего-то к лучшему», – это концепция постоянного улучшения. С помощью «Кайдзен» производители постоянно совершенствуют стандартизированные процессы, оборудование и другие повседневные производственные процедуры.

Ниже приведены некоторые из наиболее распространенных методов, используемых в бережливом производстве:

Значение карты потока. Картирование потока создания ценности относится к процессу выявления и построения диаграмм потоков информации, процессов и физических товаров по всей цепочке поставок от поставщика сырья до владения покупателем. Базовый инструмент планирования для выявления потерь, разработки решений и распространения концепций бережливого производства.

«*Poka Yoke*» относится к процессу «защиты от ошибок». Цель «*Poka Yoke*» состоит в том, чтобы не допустить, чтобы дефекты продукта доходили до клиентов, путем выявления, исправления и устранения ошибок у источника.

«*5S*» - это систематическая основа для организации рабочего пространства, основанная на идее, что лучшая рабочая среда приводит к лучшим операциям, что, в свою очередь, ведет к лучшим продуктам.

Визуальный менеджмент включает в себя предоставление информации о производственных процессах и основных повседневных действиях в визуально доступной последовательной, своевременной и регулярной форме. Примеры визуального управления включают Доски «*Камишибаи*» и «*Канбан*».

Анализ первопричин – это метод решения проблемы, направленный на поиск первопричины проблемы. Методологии, используемые в бережливом производстве, включают диаграмму «рыбья кость» (также известную как диаграмма Исикавы) и «5 почему».

Использование методов и инструментов БП направлено на повышение эффективности процессов, составляющих поток создания ценности (например, на их синхронизацию, сокращение времени и стоимости), и обеспечение их соответствия уровню спроса [8].

Применение подходов БП позволяет улучшать временные и стоимостные характеристики процессов, составляющих поток создания ценности, и повышает эффективность деятельности [4].

Интеграция принципов бережливого производства и системы менеджмента качества на предприятии

Изучение сходства и различий между бережливым производством и СМК подчеркивает тесную взаимосвязь, они являются взаимодополняющими и взаимоусиливающими [12].

Взаимовыгодные отношения с поставщиками являются одним из ключевых требований ISO 9001. Управление отношениями с поставщиками и партнерской сетью часто имеет особое значение. Бережливый принцип

вытягивания соответствует тому же принципу ISO 9001. Проще говоря, обработка вытягиванием означает, что продукты вытягиваются со стороны потребителя, а не со стороны производства.

Принцип бережливого производства диктует важность построения и поддержания хороших, долгосрочных отношений с поставщиками/партнерами компании с помощью различных тактик управления, таких как совместное распределение рисков, договоренности о совместном использовании информации и разделении затрат [3].

Внедрение стандартов ISO происходит одновременно с сопоставимым фокусом на постоянное улучшение. Тем не менее, в отличие от философии бережливого производства, они основаны на описании и оптимизации организации с целью определения минимальных требований, которые напрямую влияют на качество продукции и удовлетворенность потребителей.

Корпорация «ТехноНиколь» - ведущий международный производитель надежных и эффективных строительных материалов и систем [14]. В компании внедрена интегрированная система менеджмента (ИСМ), созданная с целью структурирования и синхронизации методов управления различными видами деятельности по производству и сбыту продукции.

Заводы компании прошли сертификацию по стандарту ISO 9001:2015, что подтверждает соответствие системы менеджмента качества предприятия мировым нормам.

В основе философии организации лежит концепция бережливого производства. Благодаря использованию инструментов TPS, компания смогла снизить издержки за счет устранения потерь на производстве, существенно сократить количество простоев в работе оборудования.

Спрос на производимую продукцию напрямую связан с сезонными колебаниями. Для того чтобы исключить перепроизводство, используется принцип выравнивания.

Выравнивание подразумевает однородную загрузку производства или выравнивание производства по видам и объему (числу) продукции в течение фиксированного периода времени.

Этот инструмент позволяет:

- эффективно удовлетворять клиентский спрос, уходя от слишком крупных и слишком мелких партий;
- ведет к минимизации времени производственного цикла по всему потоку создания ценности.

Принцип выравнивания тесно связан с «быстрой переналадкой», так как сокращение времени переналадки оборудования напрямую влияет на эффективность производства [10].

Идея «переналадка в одно касание» произвела настоящую революцию в «ТехноНиколь», обеспечив прогресс сразу в трех направлениях:

- сокращение затрат;
- повышение производительности труда;
- ускорение отгрузок клиенту.

Еще одним используемым инструментом БП является процедура автоматической остановки производственной линии - автономизация, в случае возникновения проблемы или неисправности, обеспечивая:

- самоконтроль;
- немедленную остановку процесса или конвейера;
- автоматический контроль.

Также в компании внедрена система организации рабочего пространства «5S», которая является необходимостью для достижения международного уровня качества продукции и длительности производственного цикла. Система «5S» ставит свои цели:

- поддержание чистоты и порядка на производстве;
- улучшение условий труда и уровня безопасности;
- удобство и комфорт сотрудников;
- постоянный рост качества и производительности.

Одним из ключевых показателей эффективности является производительность труда, с 2010 г. она увеличена вдвое по компании. По итогам 2018 г. значение этого показателя составило 16,2 млн на 1 сотрудника (рис.2).

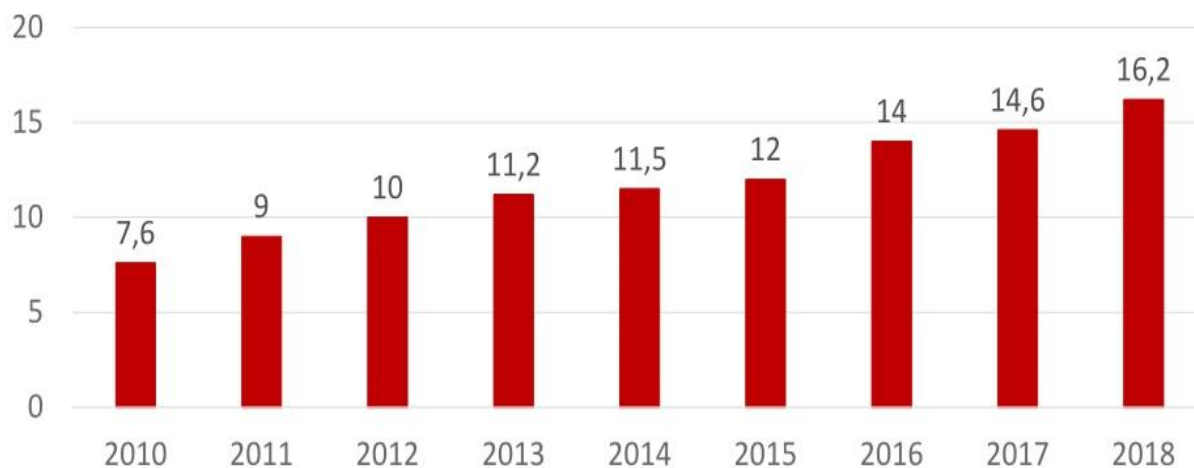


Рис.2. Производительность труда в компании «ТехноНИКОЛЬ» (млн руб. на 1 сотрудника)

Источник: составлено автором по [11].

Fig. 2. Labor productivity in the TechnoNIKOL company (million rubles on 1 employee)

Source: calculated by [11].

Достичь таких результатов помогла совокупность различных систем, инструментов бережливого производства, подходов, которые были структурированы в виде модели производственной системы «ТехноНИКОЛЬ».

Заключение

Компании всегда ищут более эффективный способ ведения своего бизнеса. Снижение затрат – самый популярный способ опередить конкурентов.

Этого идеального управления можно достичь, применяя принципы бережливого производства. Через интеграцию СМК и бережливого производства (БП) можно повысить эффективность процессов производственной системы,

производительность труда, снизить издержки и потери при сохранении высокого уровня качества.

ISO 9001 с принципами БП обеспечивает более систематический подход к достижению целей организации.

Влияние инструментов бережливого производства может быть связано с каждым из соответствующих требований ISO 9001:

- система менеджмента качества;
- ответственность руководства;
- управление ресурсами;
- реализация продукции;
- измерение, анализ и улучшение.

Инструменты БП не только улучшают процессы качества, но и процессы управления безопасностью в соответствии со стандартами ISO 9001.

Концепция бережливого производства может быть успешно использована для получения синергетического эффекта и, улучшая операции, может поддерживать системы менеджмента ISO на предприятии.

Список литературы

1. ГОСТ Р 55269-2012. Системы менеджмента организаций. Рекомендации по построению интегрированных систем менеджмента. - введ. 2013-06-01. – М.: Стандартинформ, 2014. – 11 с.
2. ГОСТ Р 56020-2014. Бережливое производство. Основные положения и словарь. - введ. 2015-03-01. – М.: Стандартинформ, 2015. – 18 с.
3. ГОСТ Р 57522-2017. Бережливое производство. Руководство по интегрированной системе менеджмента качества и бережливого производства (с поправкой). - введ. 2018-01-01. – М.: Стандартинформ, 2020. – 21 с.
4. ГОСТ Р 57524-2017. Бережливое производство. Поток создания ценности. - введ. 2018-01-01. – М.: Стандартинформ, 2017. – 12 с.
5. ГОСТ Р ISO 9000-2015. Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь. - введ. 01-11-2015. – М.: Стандартинформ, 2015. – 16 с.

6. ГОСТ Р ISO 9001-2015. Системы менеджмента качества. Требования. - введ. 01-11-2015. – М.: Стандартинформ, 2015. – 22 с.
7. Борисова Т.А., Дмитриев В.Я. Ушаковой. Системы менеджмента качества: учебное пособие. – СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета технологий управления и экономики, 2017. – 168 с.
8. Вумек Дж.П., Джонс Д.Т. Бережливое производство: Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании. – М.: Альпина Паблишер, 2018. – 650 с.
9. Иванова А.В. Оценка эффективности системы качества на предприятии на примере АО «ТехноНиколь»: ВКР. – М.: РУДН, 2019.
10. Колесников С.В., Альтшулер И.Г. ТехноНИКОЛЬ — главная роль. Эпизоды, портреты, смыслы. – М.: Альпина Паблишер, 2014. – 320 с.
11. Колесников С.В., Альтшулер И.Г., Бертова Т.С. Эффективное производство в России? Да! – М.: Альпина Паблишер, 2017. – 256 с.
12. Несиоловский А.О. Об интеграции концепции "Бережливое производство" и стандартов ISO серии 9000 // Методы менеджмента качества. – 2010. – №2. – С. 9-10.
13. Синго С. Изучение производственной системы Тойоты с точки зрения организации производства. – М.: Институт комплексных стратегических исследований, 2010. – 312 с.
14. ТЕХНОНИКОЛЬ - материалы для кровли, гидроизоляции и теплоизоляции [Электронный ресурс]. URL: www.tn.ru/ (дата обращения: 10.06.2020).
15. Экономика качества: Учебник для бакалавров / Нежникова Е.В., Черняев М.В., Папельнюк О.В., Корневская А.В. – М.: Дашков и К, 2018. – 216 с.

References

1. GOST R 55269-2012. Sistemy` menedzhmenta organizacij. Rekomendacii po postroeniyu integrirovanny`x sistem menedzhmenta [Organization

management systems. Recommendations for the construction of integrated management systems]. - vved. 2013-06-01. Moscow: Standartinform, 2014, 11 p.

2. GOST R 56020-2014. Berezhlivoe proizvodstvo. Osnovny`e polozheniya i slovar` [Lean production. Basic provisions and Dictionary], vved. 2015-03-01. Moscow: Standartinform, 2015, 18 p.

3. GOST R 57522-2017. Berezhlivoe proizvodstvo. Rukovodstvo po integrirovannoj sisteme menedzhmenta kachestva i berezhlivogo proizvodstva (s popravkoj) [Lean production. Guidance on Integrated Quality Management and Lean Production System (as amended)], vved. 2018-01-01. Moscow: Standartinform, 2020, 21 p.

4. GOST R 57524-2017. Berezhlivoe proizvodstvo. Potok sozdaniya cennosti [Lean production. Value Creation Stream], vved. 2018-01-01. Moscow: Standartinform, 2017, 12 p.

5. GOST R ISO 9000-2015. Sistemy` menedzhmenta kachestva. Osnovny`e polozheniya i slovar` [Quality management systems. Basic provisions and Dictionary], vved. 01-11-2015. Moscow: Standartinform, 2015, 16 p.

6. GOST R ISO 9001-2015. Sistemy` menedzhmenta kachestva. Trebovaniya [Quality management systems. Requirements], vved. 01-11-2015. Moscow: Standartinform, 2015, 22 p.

7. Borisova T.A., Dmitriev V.Ya. Sistemy` menedzhmenta kachestva: uchebnoe posobie [Quality management systems: tutorial]. SPb.: Izdatel`stvo Sankt-Peterburgskogo universiteta texnologij upravleniya i e`konomiki, 2017, 168 p.

8. Dzhejms P. Vumek, De`niel T. Dzhons; per. s ang. S.V. Turko. Berezhlivoe proizvodstvo: Kak izbavit`sya ot poter` i dobit`sya proczvetaniya vashej kompanii [Lean manufacturing: How to get rid of losses and achieve prosperity for your company]. Moscow: Al`pina Pablisher, 2018, 650 p.

9. Ivanova A.V. Ocenka e`ffektivnosti sistemy` kachestva na predpriyatii na primere AO «TexnoNicol`» [Evaluation of the efficiency of the quality system at the enterprise using the example of JSC TechnoNicole]: VKR. Moscow RUDN, 2019.

10. Kolesnikov S.V., Al'tshuler I.G. *TexnoNIKOL` — glavnaya rol`. E`pizody`, portrety`, smy`sly`* [TechnoNicole is the main role. Episodes, portraits, meanings]. Moscow: Al`pina Pablsher, 2014, 320 p.

11. Kolesnikov S.V., Al'tshuler I.G., Bertova T.S. *E`ffektivnoe proizvodstvo v Rossii? Da!* [Efficient production in Russia? Yes!]. Moscow: Al`pina Pablsher, 2017, 256 p.

12. Nesiolovskij A.O. *Ob integracii koncepcii "Berezhlivoe proizvodstvo" i standartov ISO serii 9000* [Integration of Lean Manufacturing Concept and ISO 9000 Series Standards]. *Metody` menedzhmenta kachestva*, 2010, №2, pp. 9-10.

13. Singo S.; per. s ang. M. E. Serov. *Izuchenie proizvodstvennoj sistemy` Tojoty` s toчки zreniya organizacii proizvodstva* [Study of the Toyota production system from the point of view of production organization]. Moscow: Institut kompleksny`x strategicheskix issledovanij, 2010, 312 p.

14. *TEXNONIKOL` - materialy` dlya krovli, gidroizolyacii i teploizolyacii* [TECHNONICOL - materials for roofing, waterproofing and thermal insulation]. Available at: www.tn.ru/ (accessed: 10.06.2020).

15. *E`konomika kachestva: Uchebnik dlya bakalavrov* [Quality economics: Textbook for bachelors] / Nezhnikova E.V., Chernyaev M.V., Papel`nyuk O.V., Korenevskaya A.V. Moscow: Dashkov i K, 2018, 216 p.

© *Иванова Анна Валерьевна, 2021 г.*

Конъюнктурные изменения стратегий развития авиаперевозчиков России

Калицкий Ярослав Андреевич,

*Российский университет дружбы народов (РУДН),
Российская Федерация, 117198, Миклухо-Маклая, 6*

В статье рассмотрены проблемы отсутствия эффективных мер по повышению конкурентоспособности российских авиакомпаний и оценки перспектив их развития. Была проанализирована динамика объемов перевозок пассажиров и пассажирооборот за последние несколько лет. На основе сравнительного анализа участников рынка, были выявлены сильные и слабые стороны качества услуг российских компаний в сравнении с зарубежными.

Выявлено, что в связи с кризисными ситуациями, отрасль является перспективной в развитии, но нуждается в непосредственных изменениях. Был найден стратегический ориентир, благодаря которому участники рынка смогут укрепить своё преимущество как на домашнем рынке, так и за его пределами.

Ключевые слова: *пассажирский воздушный транспорт, рынок, состояние, развитие.*

JEL коды: *L11, R41*

Market changes in the development strategy of Russian airlines

Kalitskiy Yaroslav Andreevich,

*Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University),
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya st., 6*

The article examines the problems of the lack of effective measures to increase the competitiveness of Russian airlines and assess the prospects for their development. The dynamics of passenger traffic volumes and passenger turnover over the past few years was analyzed. Based on a comparative analysis of market participants, the strengths and weaknesses of the quality of services of Russian companies in comparison with foreign ones were identified.

It was revealed that in connection with crisis situations, the industry is promising in development, but needs immediate changes. A strategic benchmark has been found through which market participants can strengthen their advantage both in the home market and beyond.

Keywords: *passenger air transport, market, state, development.*

Введение

В условиях глобализации и экономической интеграции конкуренция между компаниями варьируется от страны к стране. Российские авиакомпании недостаточно вовлечены в процесс глобальной интеграции, а их чрезмерное количество и конкурентный характер делают их позицию на внутреннем рынке особенно чувствительной. Серьезные ограничения, такие как недостаточная наземная инфраструктура и финансовая нестабильности многих авиакомпаний, затрудняют повышение конкурентоспособности.

Методы и подходы

Целью предоставленного исследования является определение необходимых действий по повышению конкурентоспособности и устойчивости, достижению параметров эффективности участниками рынка пассажирских авиаперевозок. В качестве методов исследования использованы: анализ официальной статистической информации о деятельности воздушного транспорта, реферативный обзор результатов исследований особенностей развития пассажирского воздушного транспорта России, современного состояния и факторов развития авиационной отрасли.

Результаты

Современное состояние. За последнее десятилетие рост объемов перевозок авиакомпания в России имеет рекордные показатели, существенно опережающие общемировые. С 2009 по 2019 гг. объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот в России выросли почти в 3 раза [1] (рис.1).



Рис. 1. Динамика объемов авиаперевозок пассажиров в России в 1980-2019 гг.

Источник: составлено автором по [1].

Fig. 1. Dynamics of passenger air traffic in Russia in 1980-2019.

Source: completed by the author on [1].

Такие высокие темпы роста сохранены, несмотря на кризис 2015 года (двукратная девальвация рубля, снижение платежеспособности населения, санкционное давление). При этом, в 2015-2016 гг. фиксировалось только снижение пассажирооборота, количество же перевезенных пассажиров оставалось практически на уровне 2014 г. Снижение пассажиропотока на МВЛ (международные воздушные линии) было полностью компенсировано ростом на ВВЛ (внутренние воздушные линии) (табл.1 и рис.2).

Таблица 1

**Пассажирские перевозки (МВЛ + ВВЛ) в 2008-2019 гг.,
российские авиакомпании**

Год	МВЛ	ВВЛ	МВЛ+ВВЛ	Темп роста, %	Заполняемость посад. мест, %
2008	23`609`709	26`194`870	49`804`579	-----	74
2009	21`275`979	23`831`878	45`107`857	90,57	74,3
2010	27`727`304	29`218`502	56`945`806	126,24	78,2

2011	31`383`877	32`737`659	64`121`536	112,60	77,2
2012	38`627`196	35`405`407	74`032`603	115,46	78,3
2013	45`331`961	39`232`392	84`564`353	114,23%	79,5
2014	46`912`133	46263252	93`175`385	110,18	79,8
2015	39`508`926	52`561`602	92`070`528	98,81	79,7
2016	32`161`745	56`379`489	88`541`234	96,17	81,1
2017	42`484`417	62`567`754	105`052`171	118,65	83,2
2018	47`368`587	68`827`924	116`196`511	110,61	83,8
2019	55`067`602	73`060`226	128`127`828	110,27	83,9

Источник: составлено автором по [1].

Table 1.

**Passenger traffic (Domestic and International airlines) in 2008-2019
(Russian airlines)**

Year	International	Domestic	International + Domestic	Growth rate, %	Occupancy rate of seats, %
2008	23`609`709	26`194`870	49`804`579	-----	74
2009	21`275`979	23`831`878	45`107`857	90,57	74,3
2010	27`727`304	29`218`502	56`945`806	126,24	78,2
2011	31`383`877	32`737`659	64`121`536	112,60	77,2
2012	38`627`196	35`405`407	74`032`603	115,46	78,3
2013	45`331`961	39`232`392	84`564`353	114,23%	79,5
2014	46`912`133	46263252	93`175`385	110,18	79,8
2015	39`508`926	52`561`602	92`070`528	98,81	79,7
2016	32`161`745	56`379`489	88`541`234	96,17	81,1
2017	42`484`417	62`567`754	105`052`171	118,65	83,2
2018	47`368`587	68`827`924	116`196`511	110,61	83,8
2019	55`067`602	73`060`226	128`127`828	110,27	83,9

Source: completed by the author on [1].

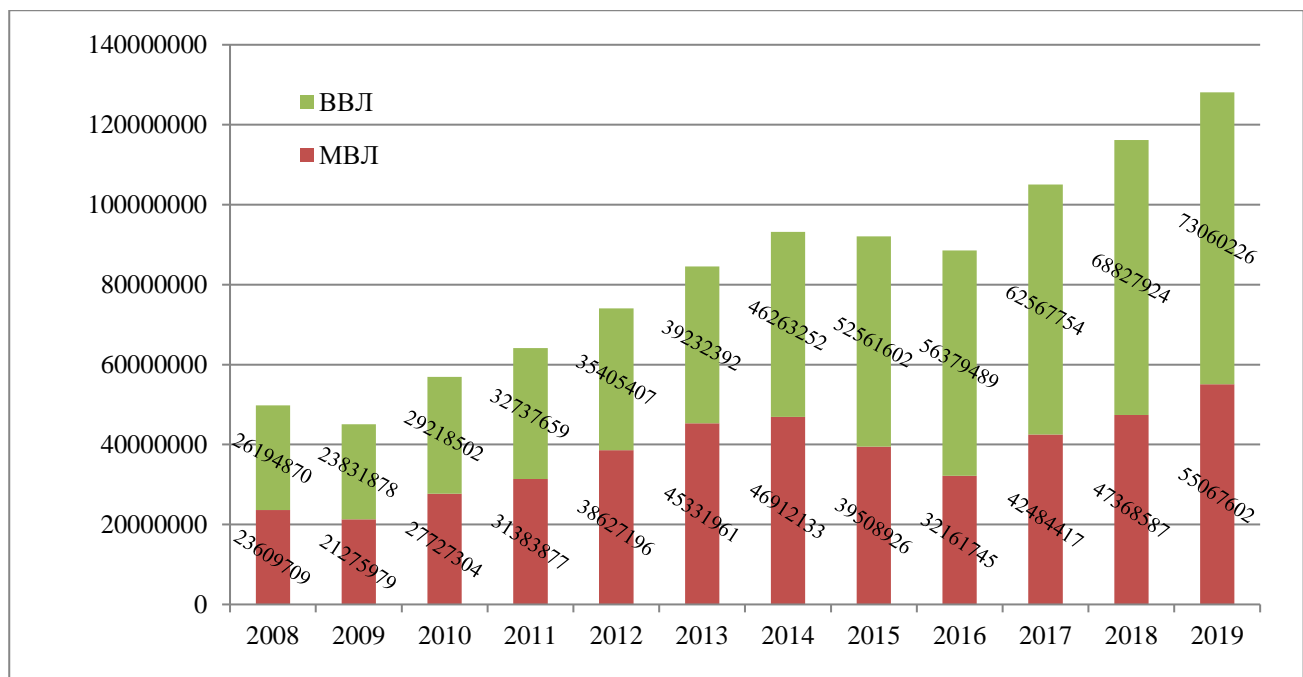


Рис 2. Динамика пассажироперевозок российских авиакомпаний на внутренних (ВВЛ) и международных (МВЛ) воздушных линиях.

Источник: составлено автором по [1].

Fig. 2. Dynamics of passenger air traffic (Domestic and International airlines).

Source: completed by the author on [1].

Всего за три года, с 2017 по 2019 гг., пассажиропоток российских авиакомпаний вырос на 45% (на 40 млн. пасс.), а пассажирооборот – на 50%. Таким образом, в 2019 г. российская авиация уже перевезла на 34 млн пассажиров больше лучшего показателя РСФСР (+36%), а по пассажирообороту показатель превзойден в 2 раза. При этом, объем внутренних перевозок за 2019 год, за исключением направлений, маршрутным узлом которых является г. Москва, составил 19,2 млн пассажиров и увеличился на 16,6 % по отношению к 2018 г. [5].

Однако, несмотря на такую положительную динамику, экономическую среду существования авиаотрасли нельзя назвать благоприятной. 2017 год обозначился резким ростом стоимости авиационного топлива (до+30%), этот фактор отрицательно сказался на доходах авиакомпаний, которые по итогам минувших трех лет генерируют общеотраслевой убыток. И все же, согласно

форме статистической отчетности Росавиации, авиакомпаниям удалось почти в 2 раза сократить общий убыток от операционной деятельности, составил 10,9 млрд рублей в 2019, против 20,3 млрд рублей в 2018 г.

С 2010 г. численность авиакомпаний в России стабилизировалась, с незначительным снижением. В то же время за минувшее десятилетие существенно изменилась структура рынка. Всего 15 авиакомпаний из 107 зарегистрированных осуществляют перевозку 92,6 % пассажиров (118 636 494 из 128 127 828) и выполняют 93,9 % пассажирооборота [1] (таб.2).

Таблица 2

Пассажиропоток крупнейших авиакомпаний России

№	Авиакомпания	2018	2019	Темп роста, %
1	Аэрофлот	35`762`452	37`220`668	104,08%
2	Сибирь	11`598`533	14`046`452	121,11%
3	Россия	11`140`330	11`553`055	103,70%
4	Победа	7`184`779	10`287`233	143,18%
5	Уральские авиалинии	9`000`615	9`616`908	106,85%
6	ЮТэйр	7`652`155	7`760`642	101,42%
7	АЗУРэйр	4`236`952	5`788`726	136,62%
8	Северный Ветер	4`921`715	5`535`177	112,46%
9	Глобус	3`361`048	3`898`870	116,00%
10	Ред Винкс	2`621`469	3`070`691	117,14%
11	РОЯЛ ФЛАЙТ	1`727`025	2`258`915	130,80%
12	Икар	2`020`298	2`161`817	107,00%
13	Нордавиа	1`189`568	2`033`375	170,93%
14	Ямал	1`966`568	1`746`224	88,80%
15	Аврора	1622679	1657741	102,16%

Источник: составлено автором по [1].

Table 2

Passenger traffic of the largest airlines in Russia

№	Airline	2018	2019	Growth rate, %
1	Aeroflot	35`762`452	37`220`668	104,08%
2	S7	11`598`533	14`046`452	121,11%
3	Rossiya	11`140`330	11`553`055	103,70%
4	Pobeda	7`184`779	10`287`233	143,18%
5	Ural Airlines	9`000`615	9`616`908	106,85%
6	Utair	7`652`155	7`760`642	101,42%
7	Azur air	4`236`952	5`788`726	136,62%
8	Nordwind	4`921`715	5`535`177	112,46%
9	Globus	3`361`048	3`898`870	116,00%
10	Redwings	2`621`469	3`070`691	117,14%
11	Royal flight	1`727`025	2`258`915	130,80%
12	Ikar	2`020`298	2`161`817	107,00%
13	Nordavia	1`189`568	2`033`375	170,93%
14	Yamal	1`966`568	1`746`224	88,80%
15	Avrora	1622679	1657741	102,16%

Source: completed by the author on [1].

Следует заметить, что из обозначенных 15 авиакомпаний четверка крупнейших игроков (8 авиакомпаний) – Группа Аэрофлот (Аэрофлот, Россия, Победа, Аврора), S7 (Сибирь, Глобус), Уральские авиалинии и ЮТэйр – занимают 75% доли рынка авиаперевозок. Причем у Группы Аэрофлот почти половина – 47,4% [1] (рис.3.).

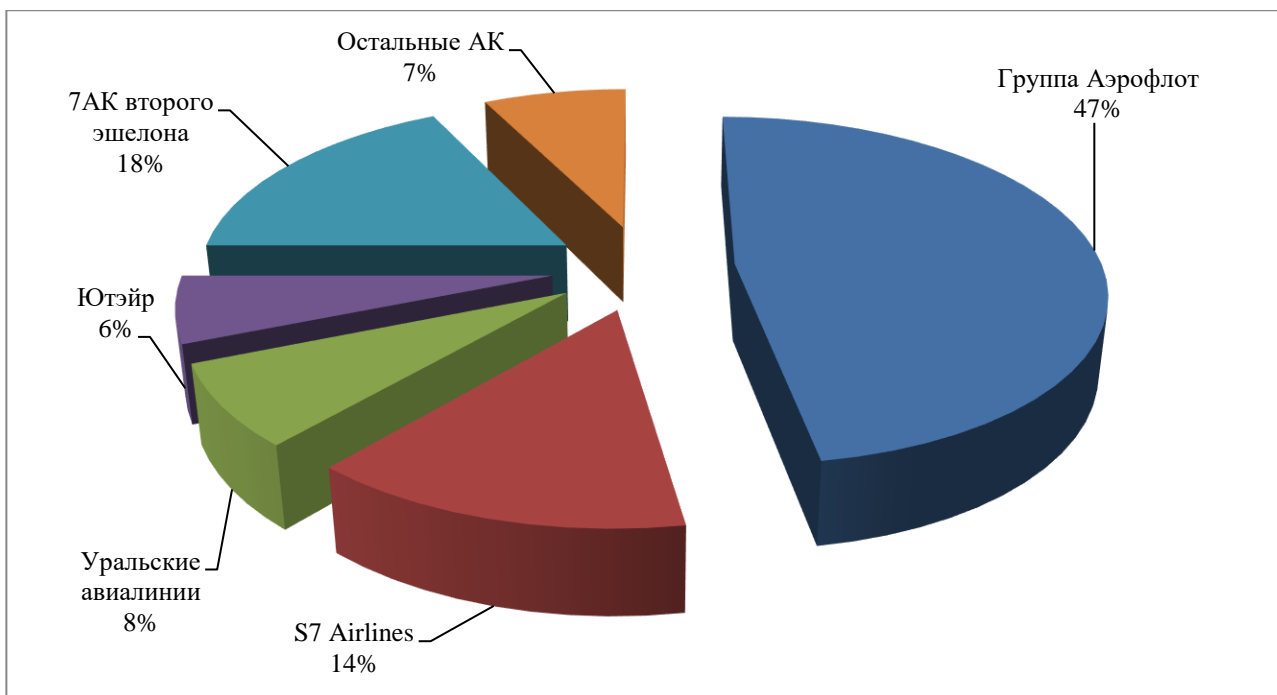


Рис. 3. Распределение долей рынка авиаперевозок РФ (российские авиакомпании).

Источник: составлено автором по [1].

Fig. 3. Shares of the Russian airlines market.

Source: completed by the author on [1].

Однако, оценивая структуру российского рынка авиаперевозок, было бы неверно не учесть объемы перевозок иностранных авиаперевозчиков, присутствующих на нем. За 2019 г. иностранные авиакомпании перевезли из/в Россию почти 20 млн пассажиров [1].

Таким образом, доля иностранных авиакомпаний на российском рынке составляет 13%, а отрыв группы Аэрофлот становится уже не столь значительным. В то же время, в совокупности иностранные авиакомпании по объемам перевозок уступают только Аэрофлоту, опережая все остальные российские авиакомпании [1].

Зарубежные представители обеспечивают более четверти авиаперевозок на международных воздушных линиях. Иными словами, каждый четвертый пассажир в/из России перевезен зарубежным авиаперевозчиком.

Перспективы. Для того, чтобы определить, что необходимо сделать российским компаниям для повышения уровня конкурентоспособности, в рамках исследования были выделены основные характеристики конкурентоспособности авиакомпаний и проведен сравнительный анализ качества услуг российских и мировых фирм (табл.3).

Таблица 3

Критерии сравнения конкурентоспособности российских авиакомпаний на мировом рынке услуг авиаперевозчиков

Параметры	Российские авиакомпании	Иностранные авиакомпании
Состояние авиапарка	-	+
Маршрутная сеть	+	+
Частота рейсов	-	+
Безопасность полетов	+	+
Качество сервиса	+	+
Тарифы и ценовые характеристики	+	-
Имидж компании и ее маркетинговая политика	-	+
Наземная инфраструктура	-	+

Источник: составлено автором по [1].

Table 3

Criteria for comparing the competitiveness of Russian airlines in the global air carrier services market

Options	Russian airlines	Foreign airlines
Aircraft condition	-	+
Route network	+	+
Flight frequency	-	+
Flight safety	+	+
Service quality	+	+
Tariffs and prices	+	-
Company image	-	+
Ground infrastructure	-	+

Source: completed by the author on [1].

Парк российских авиакомпаний находится не в самом лучшем состоянии, что является основной причиной низкой конкурентоспособности. В этой

ситуации у компаний нет иного выбора, кроме как ускорить модернизацию парка. Однако решение проблемы модернизации воздушного движения сейчас во многом определяется таможенной и тарифной политикой государства. До сих пор единственными действиями регламентирующих и контролирующих органов в этом отношении было введение тарифов на импорт или аренду иностранных ВС.

У большинства российских компаний есть единственный доступный способ решения проблемы модернизации парка – покупка отечественного самолета нового поколения, что тоже не просто в условиях слабо развитого рынка лизинговых услуг для дорогостоящих объектов такого рода. В ближайшей перспективе (5-7 лет) это все же положительный тренд, который поможет укрепить позиции России на мировом рынке авиаперевозок и коммерческих авиалайнеров. Иностранные авиакомпании покупают новое поколение ВС и используют без налогов.

По эффективности маршрутов крупные российские авиакомпании не уступают своим западным аналогам. В советское время была построена сеть внутренних маршрутов с пассажиропотоком в 200 миллионов человек (около 140 миллионов), постепенно наращивалось количество аэропортов разного уровня и формировалась сеть внутренних авиалиний [2].

Авиакомпания «Сибирь» имеет крупнейшую сеть национальных маршрутов и поддерживает международные рейсы. Пулково работает в 27 международных направлениях и обслуживает 13 городов СНГ и 30 городов России. На сегодняшний день, авиакомпания Аэрофлот имеет крупнейшую международную сеть, которая сопоставима по количеству маршрутов с крупнейшими авиакомпаниями мира [3].

По количеству еженедельных рейсов наши авиакомпании имеют показатели ниже, чем на западе. Конечно, цифры сильно различаются в зависимости от маршрута, но, конечно, средний трафик низкий. Это в основном связано с деталями российского внутреннего спроса, когда пассажиры предпочитают цену в определенное время полета. Однако авиакомпании,

выполняющие еженедельные рейсы по международным направлениям, уже теряют пассажиров. И это одна из самых прибыльных групп потребителей. Во-первых, приток деловых путешественников происходит круглый год и не зависит от сезонных факторов. Во-вторых, всегда есть место для дополнительного заработка в командировке.

Наземная инфраструктура – еще одна слабость отечественных авиакомпаний. Количество аэропортов значительно сократилось с начала 90-х годов XX в., и сегодня в России 451 аэропорт, 70 из которых являются международными. Технические требования к почвенной инфраструктуре также не являются удовлетворительными [4].

Заключение

Несмотря на положительный рост объема перевозок, на рынке пассажирских перевозок существует ряд внутриотраслевых проблем, связанных как обеспечением устойчивой работы отечественных авиакомпаний, так и с состоянием парка воздушных судов и инфраструктуры.

Отрасль находится в поиске новых подходов к организации транспортного производства, а также устойчивого механизма развития и функционирования, наилучшим образом отвечающего условиям трансформации экономики.

Стабильный рост транспортной доступности и авиационной подвижности населения как важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики, должен стать стратегическим ориентиром и критерием оценки результатов функционирования сферы воздушных перевозок.

Список литературы

1. АвиаСтат: аналитическое агентство [Электронный ресурс]. URL: www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda (дата обращения 25.12.2020).
2. Афанасьев В.Г. К вопросу об участии в международных конвенциях по воздушному транспорту: императивная необходимость или факультатив // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2015. – № 214(4). – С. 16–20.
3. Веселова Е.В. Проблемы и особенности конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок // Мировой опыт модернизации национальных экономик и российская практика: сборник статей. – М.: МАКС Пресс, 2012. – С. 51–59.
4. Ерченко О.А. Повышение конкурентоспособности – ключевая задача развития российских авиакомпаний // Вестник университета. – 2008. – № 11(21). – С. 78-81.
5. Круглова Е.Ю. Прогнозирование рынка гражданской авиатехники // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – №10. – С. 104–115.

References

1. AviaStat: analiticheskoye agentstvo. Available at: www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda (accessed: 25.12.2020).
2. Afanas'ev V.G. K voprosu ob uchastii v mezhdunarodnyh konvenciyah po vozdushnomu transportu: imperativnaya neobhodimost' ili fakul'tativ [To the question of participation in international conventions on air transport: imperative need or effect] // Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoj aviacii, 2015, № 214(4), pp. 16–20.
3. Veselova Ye.V. Problemy i osobennosti konkurentssii na rynke passazhirskikh aviaperevozok [Problems and features of competition in the passenger

air transportation market]. Mirovoy opyt modernizatsii natsional'nykh ekonomik i rossiyskaya praktika: sbornik statey. Moscow: MAKS Press, 2012, pp. 51–59.

4. Yerchenko O.A. Povysheniye konkurentosposobnosti – klyuchevaya zadacha razvitiya rossiyskikh aviakompaniy [Increasing competitiveness is a key task for the development of Russian airlines]. Vestnik universiteta, 2008, № 11(21), pp.78-81.

5. Kruglova Ye.Yu. Prognozirovaniye rynka grazhdanskoy aviatekhniki [Civil Aircraft Market Forecasting]. Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik, 2015, №10, pp. 104–115.

© *Калицкий Ярослав Андреевич, 2021 г.*

Экономическая оценка перспектив развития рынка доставки товаров

**Михеева Анастасия Валерьевна,
Котелянец Оксана Сергеевна,
Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ»,
115409, Москва, Каширское ш., 31**

В статье рассмотрена историческая справка развития служб доставки. Авторами проводится анализ роста популярности служб доставки, рейтинг служб доставки, а также рассмотрены некоторые финансовые показатели за 2020 год компаний, осуществляющих доставку продуктов и товаров. В статье было выявлено зависимость развития человечества от потребности в обслуживающих компаниях в части доставки товаров. Также в статье приведены мнения авторов о том, каковы текущие условия курьерского персонала, какие новшества необходимо вводить. В статье приведены конкретные мероприятия, которые будут содействовать эффективному развитию курьерских служб.

Ключевые слова: курьерские службы, рейтинг, потребности, выручка, сервис-партнер.

JEL коды: D21 L21, O10.

**Economic assessment of the prospects for the development
of the goods delivery market**

**Mikheyeva Anastasiya Valeryevna,
Kotelyanets Oksana Sergeevna,
National Research Nuclear University "MEPhI",
115409, Moscow, Kashirskoe shosse, 31**

The article considers the historical reference of the development of delivery services. The authors analyze the growing popularity of delivery services, rating of delivery services, as well as consider some financial indicators for 2020 of companies delivering products and goods. The article revealed the dependence of the development of mankind on the need for service companies in terms of the delivery of goods. The article also contains the opinions of the authors on what the current conditions of courier staff are, what innovations need to be introduced. The article contains specific events that will contribute to the effective development of courier services.

Keyword: delivery services, rating, needs, total revenue, service-partner.

Введение

Курьерская доставка достаточно популярна сегодня. В 2020 году, в связи с распространением коронавирусной инфекции, множество сфер, которые не использовали доставку, ощутили особую нужду в данных услугах.

XXI век – это век информации, цифровизации, ускорения темпа жизни и внедрения инноваций во все сферы жизни населения. Актуальность работы подтверждается развитием в 2020 году такого явления, как доставка продуктов. В связи с острой эпидемиологической ситуацией, которую пережил весь мир, люди были вынуждены ограничивать свои передвижения, а сервис доставки продуктов оказался не просто приятным бонусом, но необходимостью.

Цель работы заключается в подробном рассмотрении существующего рынка доставки продуктов, на основании которого будут выделены перспективы его развития. Научная новизна работы состоит в предложении перспектив развития данной отрасли с целью обеспечения людей новыми рабочими местами.

В работе используются исторические справки о развитии курьерских служб, а также данные, опубликованные в СМИ [6] о финансовых показателях служб доставки в 2020 году. Также в статье раскрыты мнения о службах доставки [2, с. 4], представлен анализ цифровизации курьерской службы [4, с. 31-33], рассмотрены варианты сокращения затрат на обслуживание персонала курьерских служб [3, с. 121-122], рассмотрены особенности курьерской работы [6, с. 75-77] и мнения о том, как сделать работу более эффективной. В статье используются теоретические методы исследования, в частности: анализ и синтез, метод дедукции.

Основная часть

Стоит отметить, что первое упоминание о пешей доставке относят к XVII в. В Древней Греции гемедромами называли тех, кто в мирное время передавал письма, а в военное время это были люди, которые передавали приказы от полководцев подчиненным. Курьеры в то время должны были быть вооружены, потому что не всегда доставление посылок и поручений

происходило в мирное время. Вооружение было в виде лука, что позволяло обеспечить высокую подвижность курьера. В Риме в свое время были пешие курьеры, относящиеся к элитной части населения. Курьеры находились на службе государства и у представителей правящих классов [7].

С развитием технологий методы доставки также совершенствовались. В Индии и Китае стали вводить конную доставку, которая была намного быстрее пешей. Во Франции в середине XV в. начала формироваться почтовая служба с штатом курьеров после изданного указа Короля Людвига XI. В то же время в Англии появились почтовые станции, созданию которых способствовал Эдуард I.

В России сегодня люди повсеместно пользуются услугами курьерской службы. Ниже в табл. 1 представлен рейтинг самых востребованных и популярных служб доставки. Все эти службы имеют практически идентичный функционал, однако по некоторым критериям различаются.

Таблица 1

Рейтинг курьерских служб

Место в рейтинге	Наименование
8	EMS – Почта России
7	ПЭК
6	DPD – Транспортная компания
5	DHL – Транспортная компания
4	Деловые Линии
3	PONY EXPRESS
2	СДЭК
1	Voxberry

Источник: [5].

Table 1

Rating of courier services

Place in the rating	Name of the company
8	EMS
7	ПЭК
6	DPD
5	DHL

4	Business Lines
3	PONY EXPRESS
2	SDEC
1	Boxberry

Source: [5].

Сегодня все чаще люди стали заказывать не только предметы быта, подарки, мебель и тому подобное, но и еду. Популярность данного вида доставки поднялась в 2020 году, когда люди должны были все время проводить дома, не выходя на улицу. Согласно данным СМИ [10], в тройку рейтинга лучшего сервиса доставки еды входят Delivery Club, ZakaZaka, Яндекс.Еда. Delivery Club является самым популярным сервисом, который искали в поиске на страницах интернет. Яндекс.Еда знаменита тем, что среднее время доставки не превышает 45 минут. ZakaZaka предоставляет бонусное меню, а также меню по категориям, что впечатляет потенциальных клиентов.

В 2020 году люди также стали больше времени уделять здоровью из-за превалирования сидячего малоактивного образа жизни. В свою очередь, спортивные залы и фитнес-клубы почувствовали необходимость в проведении дистанционных спортивных тренировок для того, чтобы поддержать статус общества и удержать финансовые показатели. Наравне с фитнес-клубами некоторые компании по доставке еды перепрофилировались в осуществление продажи и доставки здорового питания, линии спортивного питания и продуктов из натуральных ингредиентов [1, с.117]. Стоит отметить, что часто однородные сферы организуют содружество. Так, например, фитнес-клуб FitStars осуществлял, помимо дистанционных тренировок, рекламу фитнес-продуктов от компании Grow Food. В рейтинге лучших магазинов доставки здорового питания на первом месте отмечается General Food, на втором месте – Just for you, а на третьем месте – BeFit.

Примечательно то, что за март 2020 года компания Delivery Club смогла сделать заказов на 88% больше, чем в марте 2019 г. В СМИ опубликована

информация о том, что компании, осуществляющие доставки, смогли увеличить показатели выручки от 2 до 4 раз.

2020 год показал, что привычки людей могут измениться при изменении их привычного образа жизни. Однако потребность в питании всегда будет у людей. Данная потребность является физиологической потребностью человека.

Курьерские службы имели успех в кризисный год потому, что осуществляли доставку необходимых товаров и услуг, сократив время ожидания, время на доставку, увеличив надежность бесконтактной доставки. Стоит отметить, что масштабирование бесконтактной оплаты также повлияло на рост потребности в курьерских службах. Благодаря росту спроса на курьерские службы компании смогли увеличить количество рабочих мест, а также улучшить условия труда, внося новшества в работу курьеров (использование автомобилей, самокатов для доставки продуктов, отличительной одежды курьеров, системы доставки горячей пищи и т.д.).

Лазич Ю.В. и Антонова В.А. [4, с. 31-33] в своей статье отмечают улучшение курьерской доставки за счет использования цифровой краудсорсинговой платформы, что позволяет объединить клиентов, которым нужно получить заказ. В этой связи один курьер может обслужить клиентов в одном районе. Авторы отмечают, что цифровизация доставки имеет достаточно много взлетов и падений, начиная с 2005 г., когда Amazon, Google и DHL создали проекты по доставке продуктов дронами.

Кузнецов В.С. [3, с. 121] говорит о таких вещах, как оптимизация затрат на персонал. В этой связи курьерские службы могут либо иметь постоянный штат сотрудников, либо нанимать в виде аутсорсинга или аутстаффинга. Для сокращения издержек, отмечает автор, можно также пересмотреть способ оплаты труда (например, KPI, то есть сколько заказов курьер доставил – такая зарплата и будет у курьера). Автор подчеркивает, что несмотря на широкий сектор возможностей аутсорсинга, работодатели сегодня хотят увеличивать нагрузку на действующий персонал [3, с. 122] вместо приема новых сотрудников.

Сапранкова Т.А., Тимошкова Н.Д. [6, с. 75] отмечают недостатки координации работы курьеров. Например, ситуация, когда в компании по среднему времени доставки, а также количеству заказов в день определяется необходимое количество курьеров. Главной проблемой данного метода является то, что в часы активной доставки маленьким фирмам может не хватать рассчитанного количества курьеров. В результате клиенты недовольны обслуживанием, компания теряет спрос и возникает вероятность убытков. Важным пунктом в развитии организации является забота о репутации и индивидуальный подход к каждому без больших затрат на рекламу, отмечают авторы [6, с. 76]. В таком случае работает «сарафанное радио», то есть довольные клиенты рекомендуют своим знакомым воспользоваться услугами понравившегося им центра по доставке. Компания должна тщательно отбирать курьеров потому, что они являются лицом курьерской компании. Интеллигентность, прилежность, аккуратность – это не полный список того, что должен представлять из себя курьер. При этом компания должна понимать, что курьеры несут определенные риски, осуществляя свою деятельность [6, с. 76]. Это могут быть технические поломки, внештатные ситуации при общении с получателем и т.д. Компании должны компенсировать данные риски для их минимизации. Авторы говорят о том, что условия работы курьеров достаточно жесткие, в то время как поднять размер оплаты труда компании не могут. Поэтому курьерские фирмы не реализуют вышеуказанные меры (отбор персонала, оплата рисков и т.д.). Сапранкова Т.А. и Тимошкова Н.Д. считают выходом из такой ситуации создание аутсорсингового центра по подготовке курьеров. В рамках такого центра может быть создана база данных на сотрудников с постоянной и временной занятостью, осуществлена соответствующая подготовка, обеспечивающая клиентоориентированность курьеров, разработаны более эффективные системы вознаграждения, продуманы графики занятости и пр. [6, с. 77-78].

Можно сказать, что в будущем курьерские службы будут существовать так же, как и естественные сферы в государстве (например, армия, медицина). Пока

на планете существуют люди, пока существует возможность заказа товаров внутри страны или за рубежом – люди будут оплачивать заказы, получать их через службы доставки и увеличивать тем самым обороты курьерских компаний.

Вывод

В 2020 году стало ясно, что службы доставки будут иметь успех в связи с ростом потребности в данных услугах. Можно сказать, что при всей негативности и убыточности 2020 года, курьерские службы смогли извлечь для себя определенную выгоду. Нет гарантий в том, что через 2-3 года выручка организации, осуществляющей услуги по доставке, будет иметь такие же высокие значения, как в 2020 году. Однако данный скачок в финансовых показателях сможет подтолкнуть компании к дальнейшему развитию, потому что за счет финансовых средств можно внедрять новшества и совершенствовать сферу деятельности.

В работе проанализирован рынок служб доставки, представлены примеры представителей служб доставки, а также сделан вывод о том, что данная сфера услуг будет действовать постоянно в мире. Также в статье представлены мнения по научным публикациям на аналогичную тему: работа курьером, несмотря на такую прибыльность курьерских компаний, имеет ряд недостатков в виде низкой оплаты труда, пренебрежительном отношении к курьерам, отсутствием компенсации рисков. Одни авторы считают, что аутсорсинг персонала по доставке продуктов питания позволит сократить издержки компании и увеличить статус общества. Другие, – что работодатели не хотят вводить новых сотрудников, а будут делать упор на действующем персонале.

В качестве рекомендаций к развитию сферы доставки можно отметить необходимость внедрения большего количества сервисов-партнеров каждому магазину; улучшения системы скидок и бонусов; применения индивидуального подхода к каждому клиенту через мобильное приложение, внедрения аутсорсинга курьерского персонала; применения разных систем оплаты труда курьерам.

Список литературы

1. Абутидзе Т.С. Тенденции развития отрасли общественного питания в Москве // Образование. Наука. Научные кадры. – 2019. – № 2. – С.114-118.
2. Калинина Е.Г., Иващенко И.Г. Разработка информационной системы курьерской службы доставки для интернет-магазинов // Вестник Московского государственного университета печати. – 2015. – №1. – С. 77-81.
3. Кузнецов В.С. Современные подходы к оптимизации затрат на персонал // Профессиональная ориентация. – 2018. – №1. – С.118-123.
4. Лазич Ю.В., Антонова В.А. Цифровая логистика: внедрение «Физического интернета» // Beneficium. – 2019. – №2 (31). – С.25-33.
5. Рейтинг Курьерских служб доставки 2020 для Интернет-магазина [Электронный ресурс]. URL: <https://kuryerskie-sluzhby.ru/sluzhba-dostavki-dly-internet-magazina/> (дата обращения: 15.02.2021).
6. Сапранкова Т.А., Тимошкова Н.Д. Проблемы управления персоналом в компаниях, применяющих «Горячую» доставку продукции» // Бизнес-образование в экономике знаний. 2017. – № 1 (6). – С. 75-78.
7. Сулова Ю.Ю., Щербенко В.Е., Веремеенко О.С., Алёшина О.Г. Маркетинг. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2018. – 380 с.
8. Харфорд Т. 50 изобретений, которые создали современную экономику. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2019. – 288 с.

References

1. Abutidze T.S. Tendentsii razvitiya otrasli obshchestvennogo pitaniya v Moskve [Trends in the development of the catering industry in Moscow]. Obrazovaniye. Nauka. Nauchnye kadry, 2019, № 2, pp.114-118.
2. Kalinina E.G., Ivashchenko I.G. Razrabotka informatsionnoy sistemy kur'yerskoy sluzhby dostavki dlya internet-magazinov [Development of a courier delivery service information system for online stores]. Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo universiteta pechaty, 2015, №1, pp. 77-81.

3. Kuznetsov V.S. *Sovremennye podkhody k optimizatsii zatrat na personal* [State-of-the-art approaches to optimizing personnel costs]. *Professional'naya oriyentatsiya*, 2018, №1, pp.118-123.

4. Lazich Yu.V., Antonova V.A. *Tsifrovaya logistika: vnedreniye «Fizicheskogo interneta»* [Digital logistics: the introduction of the "Physical Internet"]. *Beneficium*, 2019, №2 (31), pp.25-33.

5. *Reyting Kur'yerskikh sluzhb dostavki 2020 dlya Internet-magazina* [Courier Delivery Services 2020 Rating for Online Store]. Available at: <https://kuryerskie-sluzhby.ru/sluzhba-dostavki-dly-internet-magazina/> (accessed: 15.02.2021).

6. Saprankova T.A., Timoshkova N.D. *Problemy upravleniya personalom v kompaniyakh, primenyayushchikh «Goryachuyu» dostavku produktsii»* [Human Resources Issues in companies that use Hot Delivery]. *Biznes-obrazovaniye v ekonomike znaniy*, 2017, № 1 (6), pp. 75-78.

7. Suslova Yu.Yu., Shcherbenko V.E., Veremeyenko O.S., Alëshina O.G. *Marketing*. Krasnoyarsk: Siberian Federal University, 2018, 380 p.

8. Kharford T. *50 izobreteniy, kotoryye sozdali sovremennuyu ekonomiku* [50 inventions that created a modern economy]. Moscow: Mann, Ivanov and Ferber, 2019, 288 p.

© Михеева Анастасия Валерьевна, Котелянец Оксана Сергеевна, 2021 г.

Структура автомобильной цепочки поставок

Мировская Инна,

*Российский университет дружбы народов (РУДН),
117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6*

Отрасль автомобилестроения является одним из активно развивающихся направлений современной экономики, состоящая из множества организаций, компаний и фирм. Основная задача участников автомобильной промышленности состоит в моделировании, разработке, производстве и продаже автомобилей, путём создания эффективных цепочек поставок начиная с процесса создания и заканчивая реализацией автомобиля конечному потребителю. Цель данной статьи заключается в выявление структуры и специфики цепочек поставок в отрасли автомобилестроения. В статье анализируется влияние эпидемии COVID-19 на цепочки поставок в автомобильной промышленности.

Ключевые слова: *отрасль автомобилестроения, цепочка поставок, сеть цепочек поставок, поставщики различных уровней, COVID-19.*

JEL коды: *L620, J220, F230.*

Automotive supply chain structure

Mirovskaya Inna,

*Peoples ' friendship University of Russia (RUDN),
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6*

The automotive industry is one of the rapidly developing areas of the modern economy. It includes of many organizations, companies and firms. The main task of participants in the automotive industry is to model, develop, manufacture and sell cars, by creating efficient supply chains starting through creation of process and ending with the sale of the car to the end user. The purpose of this article is to identify the structure and specifics of supply chains in the automotive industry. The article analyzes the impact of the COVID-19 epidemic on the supply chains in the automotive industry.

Keywords: *automotive industry, supply chain, supply chain network, different tier suppliers, COVID-19.*

Введение

Глобализация оказала значительное влияние на автомобильную промышленность в XXI веке, вынуждая производителей обеспечивать повышение качества, модернизировать дизайн выпускаемых транспортных средств, улучшать организационную структуру, внедрять инновационные функции с целью привлечения новых потребителей и выхода на новые рынки. Современность требует от производителей мгновенного реагирования на изменяющиеся тенденции бизнес-среды, для поддержания конкурентоспособности [4, с. 3]. Отрасль автомобилестроения представляет широкий круг компаний, занимающихся проектированием, разработкой, дизайном, производством, продажей и маркетингом автомобилей и запасных частей к ним.

Управление цепочками поставок фокусируется на процессах, связанных с синхронизацией поставок с запросами потребителей, что позволяет оптимизировать запасы и минимизировать затраты. В моделировании стандартной цепочки поставок в автомобильной промышленности принимают участие поставщики комплектующих запчастей различных уровней, оригинальные производители и поставщики оборудования, дистрибьюторы и розничные торговцы – дилеры.

Все участники цепочек поставок столкнулись с глобальными ограничениями логистических процессов, спровоцированными вспышкой новой коронавирусной инфекции COVID-19.

Цель статьи заключается в определении структуры цепочек поставок в автомобильной промышленности и выявление негативного воздействия COVID-19 на автомобильные цепочки поставок.

Логика исследования заключается в определении понятия цепочек поставок и выявлении отличий от цепочек добавленной стоимости, рассмотрении структуры и специфики цепочки поставок в автомобильной отрасли, поставщиков различных уровней и отрицательное влияние пандемии COVID-19.

Обзор литературы

Основные принципы управления цепочками поставок раскрыты в трудах Крылаткова П.П. и Прилуцкой М.А. [1]. Значимость цифровых цепей поставок в совместной экономике отражена в научной работе Куприяновского В.П., Синягова С.А., Климова А.А., Петрова А.В., Намиота Д.Е. [2]. В монографии Писаревой С.С. и Волгиной Н.А. рассматриваются вопросы, связанные с формированием цепочек добавленной стоимости в автомобилестроении [3]. В работах иностранных авторов Амбе И.М. и Баденхорст-Вайс Й.А. представлены модели цепочек поставок в отрасли автомобилестроения [4].

Понятие цепочек поставок

В период глобализации мировой экономики, развития интеграционной стратегии логистики и кастомизации стал широко использоваться термин «цепочка поставок», который описывает процесс планирования, производства и контроля, а также распределения и доставки товаров или услуг от производителя до конечного потребителя с учётом требований рынка при определённой экономической эффективности всей цепи [1, с. 10].

Современное развитие бизнеса, внедрение технологических процессов в производство и логистику, стремление предприятий стратегически взаимодействовать, увеличивать производственные мощности и объёмы перевозок стали предпосылкой для оптимизации всей цепи создания добавленной стоимости. В связи с ростом мировой торговли произошла географическая дезинтеграция производства, заключающаяся в международной фрагментации производства. В свою очередь международная фрагментация производства представляет собой специализацию в определённой сфере или производстве. Особенностью международной фрагментации является размещение менее затратных производств в индустриальных странах с использованием низкоквалифицированного труда. При этом происходит разделение производства и появляется возможность реализации промежуточных товаров, полуфабрикатов и услуг непосредственно внутри цепочки создания

добавленной стоимости [3, с. 20].

Необходимость в рациональном использовании производственных мощностей, концепция создания синхронизированных поставок, налаживание корректной системы производства и дистрибуции, а также стремление к снижению рисков и предотвращению непредвиденных ситуаций предопределило развитие управления цепями поставок. Синхронизация процессов поставок между всеми звеньями позволяет повысить эффективность управления всей цепочкой.

Корректное управление цепями поставок способствует эффективному выстраиванию бизнес-процессов, при этом учитываются все аспекты для формирования стоимости продукта или услуги для конечного потребителя.

Важным фактором в развитии любой компании, которая стремится к лидирующим позициям в современной конкурентной глобальной экономике, является непрерывный процесс модернизации систем управления, внедрения новых продуктов и услуг, улучшения и совершенствования цепочки поставок и логистической системы. Цепочки поставок объединяются в потоки с образованием узлов, составляющих сеть цепочек поставок. Необходимая информация передаётся через потоки к различным узлам, что способствует достижению главенствующей цели – обеспечению потребителей товарами и услугами путём создания корректной логистической системы. В зависимости от специализации отрасли и типа производства варьируются и цепочки поставок, и сети. Например, цепочки поставок фармакологической промышленности существенно отличаются от цепочек поставок отрасли автомобилестроения. Число необходимых промежуточных товаров для сборки автомобиля может превысить сотни тысяч комплектующих, в то время как для производства лекарств – не более десяти. Для продуктивной работы цепочки поставок компоненты подразделяются на блоки для различных производств и сборочных линий. Именно по этой причине производителям важно находиться в тесной связи с каждым из поставщиков и производителей промежуточных продуктов или услуг. Заинтересованным сторонам логистического процесса важно

установить и поддерживать взаимовыгодные отношения, сформировать доверительную среду для создания эффективной совместной деятельности в цепочке поставок с целью быстрой интеграции новых и существующих промежуточных товаров и услуг, осуществления своевременных поставок, внедрения информационно коммуникационных технологий для отслеживания поставок и создания единой информационной платформы для планирования необходимых операций и ведения документации [2, с. 2].

Специфика и структура автомобильных цепочек поставок

Отрасль автомобилестроения является одним из крупнейших и динамично развивающихся направлений экономики, которое непосредственно зависит от различных внутренних и внешних факторов бизнес-среды. К ним относятся: государственное регулирование, растущая конкуренция, изменчивое потребительское предпочтение, внедрение современных технологических процессов и требование соответствия экологическим трендам.

Цепочка поставок для автомобильной промышленности состоит из множества взаимосвязанных процессов, которые формируют цепь поставок от поставщиков различных уровней до конечного потребителя. Основными участниками модели цепочки поставок являются: оригинальные производители оборудования (original equipment manufacturer – OEM), поставщики оригинального оборудования, производители компонентов первого, второго и третьего уровня. Структура цепочки поставок состоит из каналов сбыта, операционных процессов и процессов планирования и стратегии.

Заводы автомобилестроения, как правило, разделены на четыре основных цеха. Изначально, весь процесс производства автомобилей начинается с прессового цеха – «press shop», где происходит изменения заготовки из листового металла до необходимой формы в состоянии пластической деформации с использованием штампа и механического пресса. Автомобильный кузовной цех, так называемый «automobile body shop», в котором при использовании автоматизированных систем создается автомобильная рама.

Каждой из автомобильных рам присваивается уникальный код – идентификационный номер транспортного средства (vehicle identification number – VIN). В покрасочном цехе или «paint shop» выполняется ряд технологических операций для подготовки и последующего нанесения покрытия на поверхности кузова автомобиля в соответствии с требованиями качества. На заключительном этапе автомобиль поступает на сборочную линию («trim assembly line»), где вручную и с использованием техники остальные детали добавляются в кузов, после чего автомобиль заправляют, и он съезжает с конвейера в зону погрузки.

Иерархическая сеть поставщиков делится в основном на три уровня, где поставщики 1-го уровня (Tier-1) – мировые производители готовых модулей (например, приборной панели, двигателя, сидений и т.д.) с собственными производственными или сборочными мощностями. Поставщики 1-го уровня, как правило, располагаются в непосредственной близости от заводов-автопроизводителей с учётом логистического пути в условиях спецификаций поставок. Например, принципы поставки «Just-in-Sequence» (JIS) или «Just-in-Time» (JIT) заранее гарантируют поступление необходимых деталей на сборочную линию в соответствии с производственной последовательностью в заранее обозначенное время [5, с. 27].

Поставщики 1-го уровня имеют своих собственных поставщиков 2-го уровня, которые закупают детали для этих модулей, например сварной каркас сидений. В основном это компании с собственным производством или сборочными заводами, созданными рядом с поставщиками 1-го уровня. Поставщики 3-го уровня – это производители сырья и компании, имеющие производственные мощности для изготовления простых деталей и отдельных компонентов (например, пластмассовые, металлические и алюминиевые детали), которые обеспечивают потребности поставщиков 2-го уровня и осуществляют некоторые поставки для поставщиков 1-го уровня. Оригинальные производители оборудования сократили число своих прямых поставщиков и убедили их более активно участвовать в разработке продуктов. Поставщики 1-го уровня включаются в проекты разработки продукции OEM-производителей и

инновационный процесс – это означает, что они принимают свои собственные инженерные и проектные решения с созданием местного инжинирингового или опытно-конструкторского центра. Сегодня OEM-производители передают на аутсорсинг не только производство, но и разработку комплектных модулей поставщикам нескольких принадлежащих им брендов. Таким образом, инжиниринговые сервисные компании играют важную роль в разработке новых автомобилей. Инжиниринговые фирмы часто становятся третьими партнерами в сотрудничестве между поставщиками и производителями оборудования для разработки новых продуктов [5, с. 25].

Автомобильная цепочка поставок включает в себя всю управляющую бизнес-деятельность по взаимодействию между каналом продаж, дистрибуцией, складированием, производством, транспортировкой и поставщиками, а также связанными с ними функциями и объектами в потоке трансформации товаров и услуг от стадии сырья до сборочных модулей и готовой продукции, доставки их конечному потребителю – заказчику.

Внутренняя логистика нацелена на процесс формирования закупок, транспортировку, контроль запасов с информационными системами, планирование, производство, инспекцию и доставку товаров в едином процессе. Внешняя логистика объединяет совместные операции с субподрядчиками, дистрибьюторами, управлением складами, распределительными сетями, поставщиками услуг, подрядчиками и потребителями.

Влияние COVID-19 на цепочки поставок в автомобильной отрасли

Цепочки поставок можно определить как сотрудничество организаций, которые могут использовать синергетические эффекты для удовлетворения потребительского спроса. Реализация этого сотрудничества в значительной степени зависит как от внутренних, так и от внешних факторов. Ярким примером такого внешнего воздействия является пандемия COVID-19.

За последние несколько десятилетий произошло несколько эпидемий, приведших к гибели многих людей, самой массовой из которых является

COVID-19, вызвавший тяжёлые социальные и экономические последствия. Число заболевших инфекцией COVID-19 начало стремительно расти в конце января 2020 года, и с этого момента регистрировалось все большее количество инфицированных пациентов. Первоначально число заражённых людей увеличивалось только в Китае, но через несколько недель вирус распространился по всем континентам. Главами ряда государств были приняты защитные меры для нераспространения эпидемии. К этим действиям относились ограничения в оказании международных логистических услуг, остановка производства на различных заводах, введение карантинных мер. В результате возникли проблемы и сбои многочисленных процессах цепочек поставок. Из-за этого увеличились логистические издержки, уменьшились до минимума транспортные возможности (морские, железнодорожные и воздушные перевозки), и в результате во многих точках цепочек поставок возник дефицит материалов и ряд других непредвиденных последствий. Для предотвращения дальнейшего распространения вируса и из-за снижения потребительского спроса многие компании перешли на удалённый формат работы.

В области автомобильной промышленности множество комплектующих и материалов производятся на территории Китайской Народной Республики, что привело к отсутствию возможности поставок с китайских заводов. Многие крупные поставщики, которые передали свое производство на аутсорсинг Китаю и сохранили другие свои функциональные области за пределами Азии, изначально надеялись на краткосрочность возникших проблем и скорейшее их разрешение. Учитывая длительное время изготовления автомобильных компонентов, возможность реагировать на малейшие краткосрочные колебания спроса – сложная задача. С целью предотвращения дальнейшего распространения вируса, многие международные грузовые авиа, морские, железнодорожные и автотранспортные перевозки были прекращены. В связи с этим, даже в случаях наличия у поставщиков достаточных запасов для выполнения договорных обязательств, поставки не осуществлялись из-за введенных ограничений.

Автомобильные комплектующие не могли быть доставлены из «закрытых» городов. Осуществлялась только перевозка медицинского оборудования, поставки которого были в приоритете. Ограничение перевозок из-за пандемии привело к росту цен на морские, железнодорожные и авиаперевозки, увеличилось и время транспортировки. Транспортные компании не смогли гарантировать контрактные цены и осуществление поставок товара в установленные сроки. Множество автомобильных компаний, находящихся за пределами Азии, пытались приобрести наибольшее число имеющихся запасов у поставщиков, чтобы подготовиться к потенциально длительному кризисному периоду.

Эпидемия коронавируса спровоцировала колебание спроса и внесла неопределённость в процесс цепочек поставок и их участников. Значительное увеличение числа поставок наблюдалось в первые несколько недель, в связи с чем запасы поставщиков быстро были исчерпаны. Произвести необходимую продукцию в требуемых объемах в соответствии с возникшим спросом не представлялось возможным, так как использовалась только часть производственных мощностей из-за различных ограничений. В результате этой «форс-мажорной» ситуации большая часть расходов легла на участников цепочек поставок.

Закрытие границ, введение чрезвычайного положения и различных ограничений, остановка производств – все эти действия оказали влияние как на экономику, так и на цепочки поставок.

Заключение

Современная автомобильная промышленность состоит из множества связующих звеньев, которые в свою очередь являются участниками цепочек поставок. Участники автомобильных цепочек поставок иерархически распределены в соответствии с направлением специализации процессов производства комплектующих деталей. Глобализация, разделение производств и их создание на территориях развивающихся стран с использованием

низкоквалифицированной рабочей силы, повлияли на создание эффективных инструментов управления процессами логистики в цепочках поставок с целью формирования продуктивного взаимодействия между всеми звеньями цепочек.

Пандемия отчётливо выявила риски, связанные с нарушением потока промежуточных товаров и услуг, с которыми столкнулись международные товаропроизводители. В разгар пандемии ограничения привели к тому, что международный обмен товарами и услугами практически прекратился. Исключением не стала и отрасль автомобилестроения и её цепочки поставок.

Список литературы

1. Крылатков П.П., Прилуцкая М.А. Управление цепью поставок (SCM). – Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. – 140 с.
2. Куприяновский В.П., Синягов С.А., Климов А.А., Петров А.В., Намиот Д.Е. Цифровые цепи поставок и технологии на базе блокчейн в совместной экономике // International Journal of Open Information Technologies. – 2017. – Т. 5 – №8. – С. 95.
3. Писарева С.С., Волгина Н.А., Цепочки стоимости в автомобилестроении стран центральной и восточной Европы: опыт для России. – М.: КноРус, 2018. – 184 с.
4. Ambe I.M., Badenhorst-Weiss J.A. An automotive supply chain model for a demand-driven environment // Journal of Transport and Supply Chain Management. – 2011. – №. 5. DOI: 10.4102/jtscm.v5i1.18 [Электронный ресурс]. URL: https://www.researchgate.net/publication/307828048_An_automotive_supply_chain_model_for_a_demand-driven_environment (дата обращения: 05.02.2021).
5. Leskova A., Logistics concept of supply chain in automotive production. 2012, pp. 24-32. [Электронный ресурс]. URL: http://web2.vslg.cz/fotogalerie/acta_logistica/2012/3-cislo/4_leskova.pdf (дата обращения: 04.02.2021).

References

1. Krylatkov P.P., Prilutskaya M.A. Upravleniye tsep'yu postavok (SCM). [Supply chain management (SCM)], 2018, 140 p.
2. Kupriyanovsky V.P., Sinyagov S.A., Klimov A.A., Petrov A.V., Namiot D.E. Tsifrovyye tsepi postavok i tekhnologii na baze blokcheyn v sovместной ekonomike [Digital supply chains and blockchain-based technologies in a shared economy]. International Journal of Open Information Technologies, 2017, Vol. 5, no.8, p. 95.
3. Pisareva S.S., Volgina N.A. Tsepochki stoimosti v avtomobilestroyenii tsentral'noy i vostochnoy Yevropy: opyt dlya Rossii. [Value chains in the automotive industry in Central and Eastern Europe: the Russian experience]. Moscow: KnoRus, 2018, 184 p.
4. Ambe I.M., Badenhorst-Weiss J.A. An automotive supply chain model for a demand-driven environment. Journal of Transport and Supply Chain Management, 2011, no. 5. DOI: 10.4102/jtscm.v5i1.18. Available at: https://www.researchgate.net/publication/307828048_An_automotive_supply_chain_model_for_a_demand-driven_environment (accessed: 05.02.2021).
5. Leskova A., Logistics concept of supply chain in automotive production. 2012, pp. 24-32. Available at: http://web2.vslg.cz/fotogalerie/acta_logistica/2012/3-cislo/4_leskova.pdf (accessed: 04.02.2021).

© *Мировская Инна, 2021 г.*

Угрозы экономической безопасности страховых организаций

*Клишина Юлия Евгеньевна,
Углицких Ольга Николаевна,
Шилец Юлия Александровна,
Ставропольский государственный аграрный университет,
355017, г. Ставрополь, пер. Зоотехнический 12*

В статье рассмотрены возможные угрозы экономической безопасности, возникающие в страховых организациях и на страховом рынке в целом, выявлены направления по их предупреждению и эффективному нейтрализации, раскрыты определения для выявления внутренних и внешних угроз, а также представлена система обеспечения экономической безопасности в страховой организации. Представлено решение проблемы экономической защищенности страховой организации, возможность использования систематизированного подхода в области обеспечения экономической безопасности страхового сегмента и результаты его воздействия.

Ключевые слова: угрозы экономической безопасности, страхование, экономическая безопасность, внутренние и внешние угрозы.

JEL коды: G22.

Threats to the economic security of insurance companies

*Klishina Yuliya Yevgenyevna,
Uglitskikh Olga Nikolayevna,
Shilets Yuliya Aleksandrovna,
Stavropol State Agricultural University,
355017, Stavropol, per. Zootechnical 12*

The article considers possible threats to economic security that arise in insurance organizations and in the insurance market as a whole, identifies areas for their prevention and effective neutralization, reveals definitions for identifying internal and external threats, and also presents a system for ensuring economic security in the insurance organization. A solution to the problem of economic security of the insurance organization, the possibility of using a systematic approach in the field of ensuring the economic security of the insurance segment and the results of its impact are presented.

Key words: threats to economic security, insurance, economic security, internal and external threats.

В современных условиях, когда рыночные отношения стремительно развиваются, конкуренция непрерывно продолжает расти, и попытки усилить фискальную нагрузку возрастают, приобретает большую значимость система обеспечения защиты деятельности субъектов экономики от потенциальных угроз и возможного воздействия негативных факторов.

Экономическая безопасность в страховой компании выступает в качестве системы обеспечения непрерывной и эффективной работы всех сегментов компании, путем выявления и нейтрализации различных угроз, оказывающих разрушающее воздействие на безопасности организации [1].

На протяжении всей своей деятельности страховая компания может быть подвержена различным угрозам, возникающим как в сфере страхования и на страховом рынке, так и непосредственно в своей деятельности.

Угрозы экономической безопасности страховой компании могут быть внешними и внутренними, что представлено в табл. 1. Внешние угрозы – это те, которые возникают под воздействием внешнеэкономических факторов, а внутренние – формируются в процессе хозяйственной деятельности самой организации.

Таблица 1

Внутренние и внешние угрозы экономической безопасности страховой организации

Виды	Примеры составляющих угроз
Внешние угрозы	- политическая и экономическая нестабильность; - негативное состояние финансовой конъюнктуры рынка; - изменение условий финансирования и усложнение процесса привлечения кредитных ресурсов; - ситуации, вызванные противоправными действиями страхователей; - низкий уровень ресурсосбережения; - обострение глобальных экологических проблем.
Внутренние угрозы	- несоответствие нормативным требованиям создания страховой компании; - увеличение себестоимости страховых услуг в результате неэффективной организации управленческих процессов; - убыточность отдельных видов страхования; - медленное реагирование и корректировка управленческих процессов в случае изменения требований внешней среды.

Источник: [2].

Table 1

Internal and external threats to the economic security of the insurance organization

Types	Examples of component threats
External threats	<ul style="list-style-type: none"> - political and economic instability; - negative state of financial market conditions; - changing funding conditions and complicating the process attracting credit resources; - situations caused by unlawful actions of insured persons; - low level of resource saving; - exacerbation of global environmental problems.
Internal threats	<ul style="list-style-type: none"> - non-compliance with the regulatory requirements for the creation of an insurance company; - increased cost of insurance services as a result of inefficient management processes; - loss-making of certain types of insurance; - slow response and adjustment of management processes in case of changes in environmental requirements.

Источник: [2].

Внутренние угрозы возникают в основном из-за неправильного ведения финансового и экономического сегмента компании, различных просчетов при управлении, погрешностей и иных отклонений, таких как бесхозяйственность, экономические преступления и другие негативные факторы.

Внутренние угрозы оказывают серьезное влияние на образование и распределение собственных и заемных средств организации, что влечет за собой возникновение критического уровня финансовой устойчивости и низкий рост платежеспособности страховой организации.

Из-за возникновения внешних угроз страховые организации существенно всего ощущают значимость и необходимость экономической безопасности. В настоящих условиях влияние мирового и международного страховых рынков на отдельный национальный страховой рынок выходят на иной уровень.

Основываясь на возможных угрозах, страховая организация в обязательном порядке должна разработать меры по их нейтрализации и дальнейшем предупреждении (рис. 1).



Рис. 1. Потенциальные угрозы и направления по их нейтрализации.

Источник: [3].

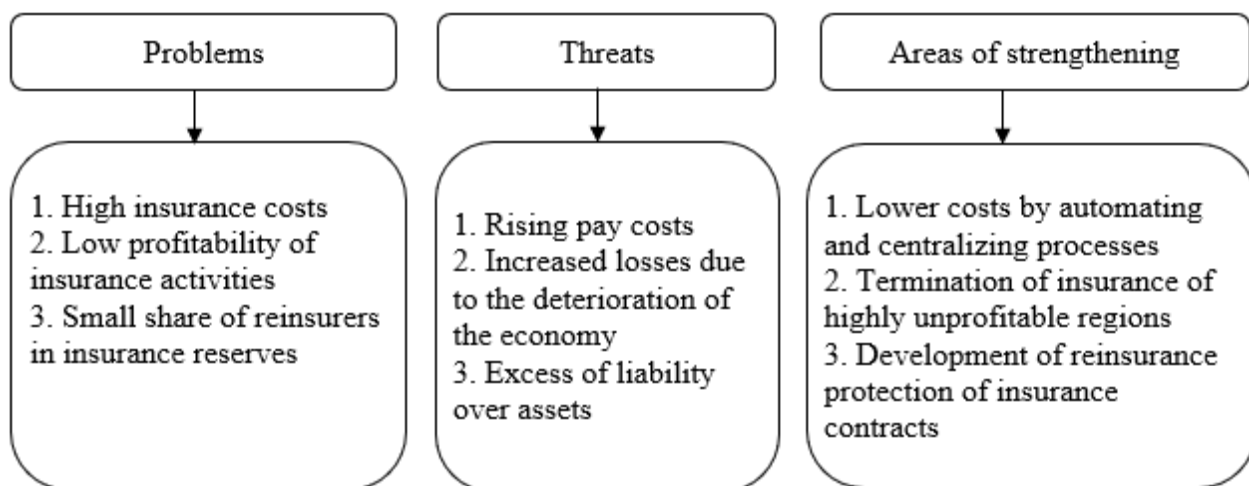


Fig. 1. Potential threats and directions for their neutralization.

Source: [3].

Поддержание надлежащего уровня экономической безопасности во многом зависит от руководства страховой организации, от осуществляемых ими действий по противостоянию внешним и внутренним угрозам и способности устранять негативные последствия, вызванные такими угрозами. Основные задачи руководителей страховых организаций – это избежание опасностей, их предупреждение и предотвращение, выход из кризисных состояний с наименьшими потерями. Избежав самых значимых угроз, руководство может без

осложнений осуществлять деятельность своей компании, ставить задачи по формированию и повышению эффективности своей системы. Угрозы экономической безопасности при этом все равно остаются, но устойчивость страховой компании позволяет минимизировать угрозы и противостоять им в дальнейшей деятельности.

В данном аспекте существует возможность использования систематизированного подхода, который направлен на определение слабых мест в системе экономической безопасности страховой организации, а также создание оперативного комплекса мер по их нейтрализации. Каждый учредитель может продумать стратегию обеспечения экономической безопасности своей страховой организации еще до ее создания, что приведет к минимизации негативных факторов в области безопасности.

В первую очередь, важно понимать, какие существуют экономические показатели на текущий момент времени и на будущие периоды, уровень коррумпированности органов власти, предполагаемые убытки, основанные на недобросовестной конкуренции при выходе на рынок. Помимо этого, важно заложить в систему организации само значение экономической безопасности как механизма выявления и предотвращения слабых мест страховой компании.

Для поддержания необходимого уровня экономической безопасности страховой организации выделяются следующие направления:

- 1) поддержание финансовой устойчивости;
- 2) сохранение должного уровня платежеспособности;
- 3) управление финансовыми ресурсами.

Главной целью обеспечения экономической безопасностью в страховой компании является создание стабильной и эффективной работы в современных условиях, формирование потенциала для развития и роста в будущем.

Система обеспечения экономической безопасности страховой организации может включать в себя такие параметры, как оценка особенностей деятельности компании, анализ рынка и уровня конкурентоспособности, основываясь на

возможности наступления угроз и предполагаемого ущерба, а также постоянного пересмотра самого механизма управления безопасностью, его улучшение.

Поэтому в настоящее время мониторинг и защита информации в области обеспечения безопасности выходят на первое место. Руководству страховой компании необходимо при помощи правовых и юридических мер, а также совокупности инструментов информационной безопасности обеспечить эффективное управление экономической безопасностью.

Решение проблемы экономической защищенности страховой организации во многом зависит от формирования совершенного, стабильного, финансово-устойчивого рынка страхования в стране. Кроме этого, страховые компании должны исполнять основную роль в аккумулировании свободных средств, а также в производстве активной инвестиционной политики. С целью исполнения данных задач следует обеспечить должный уровень экономической защищенности российского страхового рынка.

Потребность обеспечения экономической безопасности страховых услуг основана в первую очередь на том, что создание эффективной системы защиты населения, предпринимателей, экономических субъектов и государства невозможно без устойчивого функционирования этого рынка. Помимо всего прочего, это еще и значимый источник долговременных инвестиций в экономику государства [4].

Таким образом, для поддержания достойного финансового состояния страховой компании, формирование и осуществление комплексной системы обеспечения экономической безопасности является важнейшим элементом.

Такая система дает возможность предугадывать наступление угроз экономической безопасности и минимизировать их негативные последствия. Высокий уровень экономической безопасности оказывает качественное воздействие на текущее финансовое состояние страховой организации, что оказывает положительное воздействие и на функционирование самой компании, и на положительную динамику экономики страны в целом.

Список литературы

1. Арбузов С.Г. Методологические основы оценки уровня экономической безопасности // Общество и экономика. – 2018. – № 6. – С. 28-31.
2. Авдийский В.И. Управление рисками компании. – М.: Инфра-М, 2016. – 451 с.
3. Бельская Е.В., Калачева Т.И. Оценка экономической безопасности предприятия // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2017. – № 4-1. – С. 187-190.
4. Богданов И. Я. Экономическая безопасность России. Теория и практика. – М.: Экономика, 2017. – 239 с.

References

1. Arbuzov S.G. Metodologicheskie osnovy ocenki urovnya e`konomicheskoy bezopasnosti [Methodological bases for assessing the level of economic security]. Obshhestvo i ekonomika, 2018, No. 6, pp. 28-31.
2. Avdijskij V.I. Upravlenie riskami kompanii [Risk management of the company]. Moscow: Infra-M, 2016, 451 p.
3. Belskaya E.V., Kalacheva T.I. Otsenka ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya [Assessment of economic security of the enterprise]. Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomicheskiye i yuridicheskiye nauki, 2017, № 4-1, pp. 187-190.
4. Bogdanov I.Ya. Ekonomicheskaya bezopasnost` Rossii. Teoriya i praktika [Economic security of Russia. Theory and practice]. Moscow: Ekonomika, 2017, 239 p.

©Шилец Юлия Александровна, Клишина Юлия Евгеньевна, Углицких Ольга Николаевна, 2021 г.

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ**Роль сжиженного природного газа в мировом энергетическом балансе**

Дзюба Анатолий Петрович,

*Высшая школа экономики и управления,
ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет (НИУ)»,
Россия, 454080 Челябинск, проспект Ленина, 76, ауд. 310*

Статья посвящена исследованию доли и динамики потребления сжиженного природного газа в рамках мирового спроса на потребление сетевого природного газа и общего энергетического баланса. Автором проводится исследование роли потребления природного газа в рамках мировых континентов за период 1965-2019 годов, проводится анализ ограничений роста спроса на потребление газа в различных территориальных образованиях. Проводится анализ роста доли СПГ в рамках объемов мирового производства природного газа, выполняется анализ доли экспорта и импорта сетевого и сжиженного природного газа в рамках мировых континентов, с выявлением тенденции несинхронного развития рынков сетевого и сжиженного природного газа. Проводится анализ динамики экспорта и импорта ведущих мировых производителей и потребителей СПГ за последние 20 лет, с исследованием характеристик цен на отпускаемый СПГ на крупнейших терминалах. Автором делаются ряд ключевых выводов, в частности о значительных перспективах развития рынка СПГ в мировых масштабах, а также о дальнейшем перераспределении рынка СПГ среди ключевых стран-игроков мирового газового рынка.

Ключевые слова: *сжиженный природный газ, энергетический баланс, сетевой природный газ, экспорт СПГ, мировое потребление СПГ, цены на СПГ, мировая энергетика, топливно-энергетический комплекс.*

JEL коды: *Q43, Q47, L95, O13, L52.*

The role of liquefied natural gas in the global energy balance

Dzyuba Anatoly Petrovich,

*Higher School of Economics and Management,
South Ural State University (NRU),
Russia, 454080 Chelyabinsk, Lenin Avenue, 76, room. 310*

The article is devoted to the study of the share and dynamics of consumption of liquefied natural gas in the framework of the global demand for the consumption of networked natural gas and the general energy balance. The author studies the role of natural gas consumption within the world continents for the period 1965-2019, analyzes the limitations of the growth in demand for gas consumption in various territorial entities. The analysis of the growth of the share of LNG in the framework of the global production of natural gas is carried out, the analysis of the share of exports and imports of network and liquefied natural gas within the world continents is carried out, in identifying the trend of asynchronous development of the markets of network and liquefied natural gas. An analysis of the dynamics of exports and imports of the world's leading producers and

consumers of LNG over the past 20 years is carried out, with a study of the characteristics of prices for supplied LNG at the largest terminals. The author draws a number of key conclusions, in particular, on the significant prospects for the development of the LNG market on a global scale, as well as on the further redistribution of the LNG market among the key countries-players of the world gas market.

Key words: *liquefied natural gas, energy balance, network natural gas, LNG export, world LNG consumption, LNG prices, world energy, fuel and energy complex.*

Введение

Процесс мирового экономического развития напрямую связан с ростом спроса на потребление топливно-энергетических ресурсов. Потребление энергетических ресурсов обеспечивает работу оборудования промышленных предприятий, питает энергией двигатели грузовых поездов и вагонов метрополитена, обеспечивает освещением города и автомобильные дороги и снабжает теплом и электроэнергией жилые дома и районы. Развитие экономики любой страны мира синхронно сопровождается ростом спроса на потребление топливно-энергетических ресурсов. Одновременно, отсутствие возможностей увеличения потребления топливно-энергетических ресурсов выступает ограничителем для экономического роста любого территориального образования. Таким образом, топливно-энергетические возможности любой экономики выступают в качестве драйвера для социально-экономического развития территориальных образований и практически любых отраслей экономики. На рис. 1 представлена диаграмма общего мирового производства энергии и доля потребления природного газа в структуре мирового энергетического баланса за период 1965-2019 гг., а также диаграмма доли газа в общей выработке мировых топливно-энергетических ресурсов.

Как следует из диаграмм рис. 1, в общей структуре потребляемых топливно-энергетических ресурсов в мире, ключевую долю занимает природный газ. Если в 1965 году доля потребления природного газа в мировом топливно-энергетическом балансе составляло 14,6%, то в 2019 г. данный показатель равен 24,2%. Рост доли потребления природного газа в мировом топливно-энергетическом балансе объясняется его сравнительно низкой стоимостью,

высоким КПД сгорания, высокой экологичностью по сравнению с углем и нефтепродуктами, а также возможностью транспортировки на большие расстояния по трубопроводам.

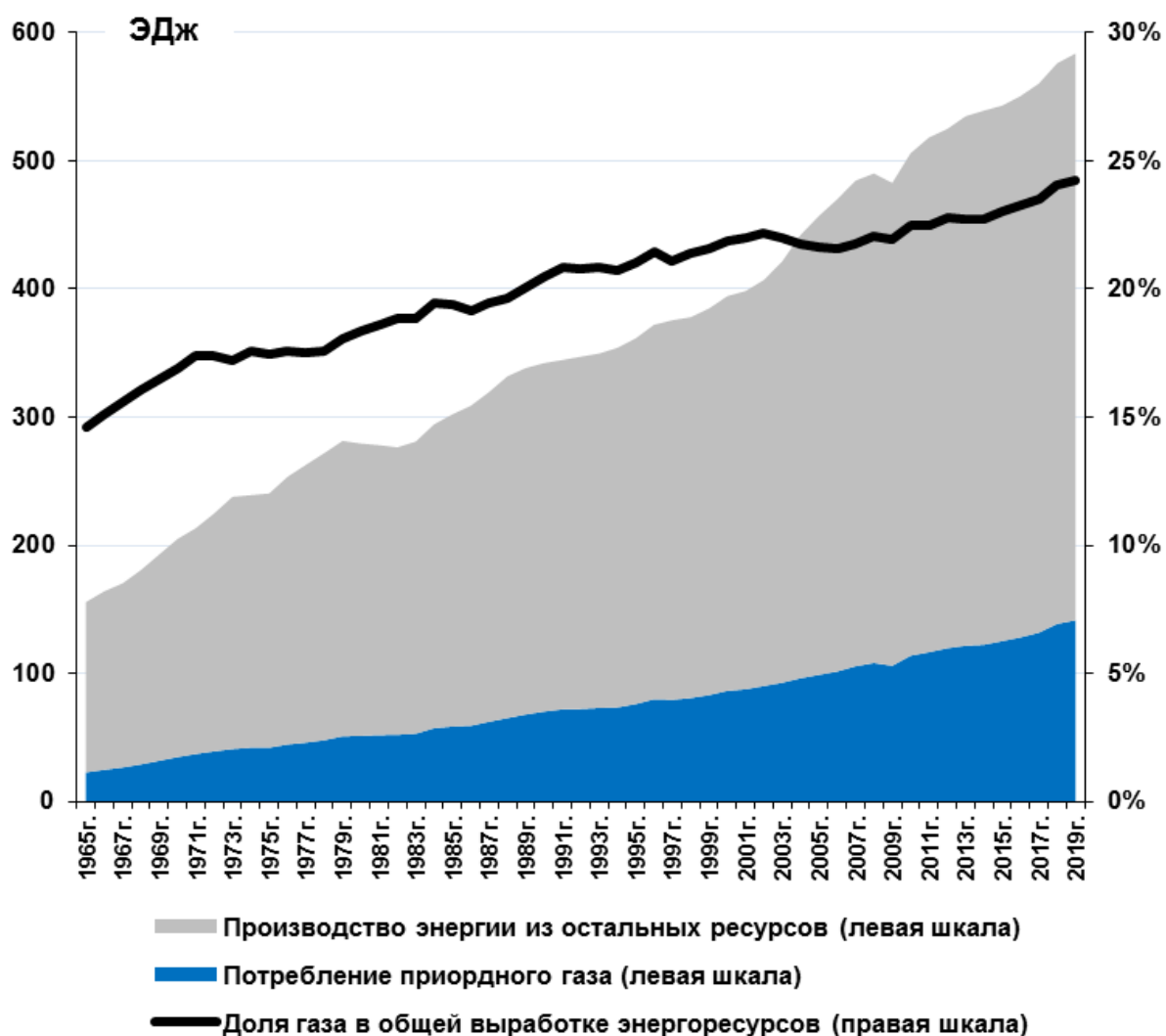


Рис. 1. Доля потребления природного газа в структуре мирового энергетического баланса за период 1965-2019 гг.

Источник: составлено автором по [11].

Fig. 1. The share of natural gas consumption in the structure of the world energy balance for the period 1965-2019.

Source: compiled by the author on [11].

Материалы и методы

На рис. 2 представлены диаграммы долей потребления природного газа в общей структуре потребления энергоресурсов в мировых континентах за период

1965-2019 гг. Как следует из диаграмм, за исследуемый период во всех мировых континентах за исключением Северной Америки наблюдается значительный прирост спроса на потребление природного газа. Учитывая постепенное истощение мировых запасов нефти, а также низкую экологичность угля, в условиях общемирового роста спроса на потребление топливно-энергетических ресурсов спрос на потребление природного газа продолжит ежегодно увеличиваться.

Очевидный рост спроса на потребление природного газа в странах мира ограничивается рядом следующих факторов:

- наличие запасов природного газа не во всех мировых континентах и территориях, в которых существует спрос на топливно-энергетические ресурсы [1];
- ограничения разведанных запасов природного газа в действующих месторождениях;
- ограниченные возможности газовой инфраструктуры по отпуску природного газа потребителям [2];
- отсутствие заводов по производству природного газа рядом с месторождениями газа;
- отсутствие возможности хранения природного газа в требуемых объемах для обеспечения сезонной неравномерности спроса.

Действующие ограничения по поставкам природного газа в отдельные территории определили необходимость поиска решений, направленных на газоснабжение таких регионов. Ключевым решением для газоснабжения отдельных территориальных образований мира является применение технологии сжиженного природного газа (СПГ) [3]. СПГ представляет собой природный газ, искусственным способом приведенный в сжиженное состояние. Сжижение природного газа производится при температуре -160°C для целей удобства его хранения и транспортировки, что позволяет экспортировать СПГ на большие расстояния [4]. Учитывая сложность процессов сжижения газа, технологию СПГ в основном применяют при импорте газа.

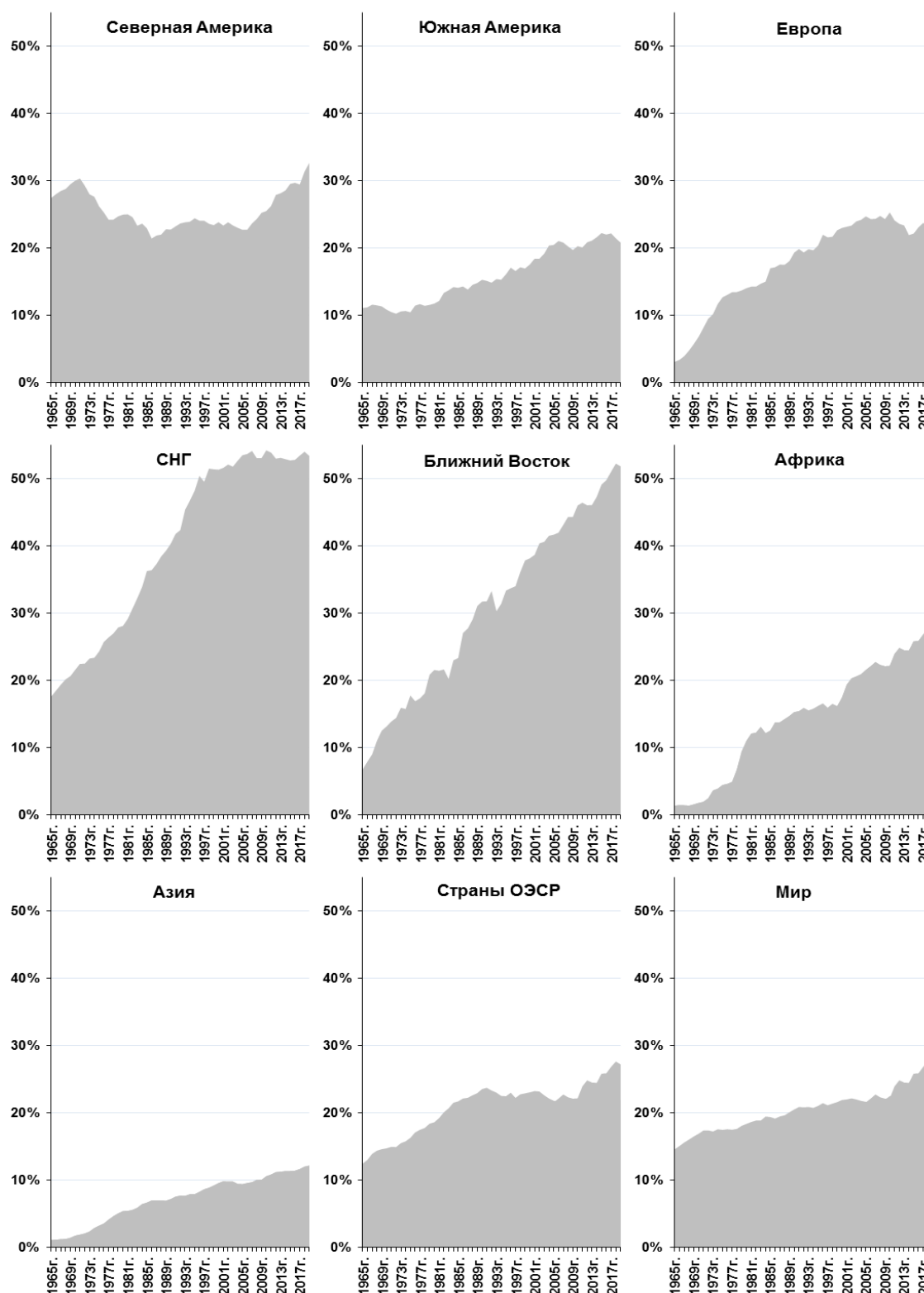


Рис. 2. Доля потребления природного газа в общей структуре потребления энергоресурсов в мировых континентах за период 1965-2019 гг. (расчет выполнен в эксаджоулях).

Источник: составлено автором по [10].

Fig. 2. The share of natural gas consumption in the total structure of energy consumption in the world continents for the period 1965-2019 (calculated in exjoules).

Source: compiled by the author on [10].

Для нужд внутреннего потребления газа в странах, добывающих газ, технология СПГ для газоснабжения крупных внутренних потребителей практически не используется. При сжижении природный газ сжимается приблизительно в 600 раз [5]. Чистый СПГ не горит, сам по себе не воспламеняется и не взрывается, что позволяет его транспортировать в значительных объемах. На открытом пространстве при нормальной температуре СПГ возвращается в газообразное состояние и быстро смешивается с воздухом. Транспортируется СПГ на специализированных морских судах — газовозах, оборудованных криоцистернами, а также на спецавтомобилях. Регазифицированный СПГ транспортируется конечным потребителям по трубопроводам [6].

На рис. 3 представлена диаграмма доли СПГ в общем объеме мирового производства природного газа за период 1970-2019 гг. Как следует из диаграммы, доля производства СПГ в общем объеме производства газа в мире составляет не более 12%, однако объем спроса на потребление СПГ получает ежегодный рост.

Результаты и обсуждение

На рис. 4 представлена диаграмма объемов мирового экспорта СПГ за период 2000-2019 гг. Как было сказано ранее, основная доля производимого СПГ реализуется на экспорт, поэтому представленный объем экспортируемого СПГ отражает общемировой объем производства СПГ.

За исследуемые 20 лет величина мирового объема производства СПГ увеличилась в 3,5 раза, с 140 млрд куб. м., до 485 млрд куб. м. Среднегодовой темп прироста выработки СПГ составил 7% ежегодно, что значительно опережает рост спроса на потребление сетевого природного газа, среднегодовой темп прироста которого в мире за аналогичный период составил 2%. Таким образом, СПГ является одним из перспективных видов топлива, который будет иметь массовое потребление в странах мира, испытывающих дефицит в трубопроводном природном газе в ближайшем будущем.

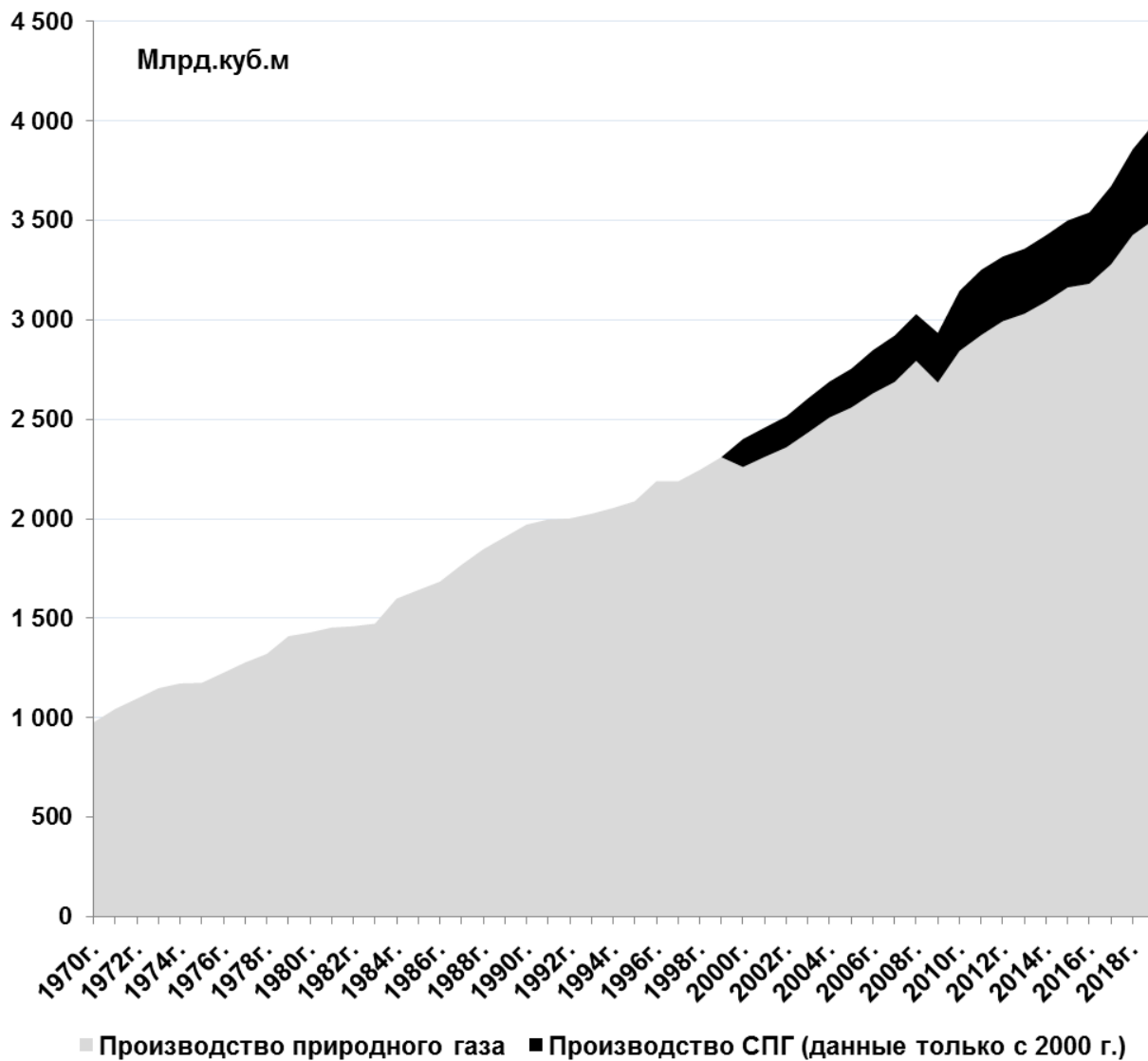


Рис. 3. Доля СПГ в общем объеме мирового производства природного газа за период 1970-2019 гг.

Источник: составлено автором по [10; 11].

Fig. 3. The share of LNG in the total volume of world natural gas production for the period 1970-2019.

Source: compiled by the author on [10; 11].

На рис. 5 представлена диаграмма долей мирового экспорта и импорта природного газа и СПГ в рамках мировых континентов в 2019 г. Как следует из диаграммы, если основными континентами, производящими сетевой природный газ, являются страны СНГ и Ближнего Востока, то основными континентами,

экспортирующими сжиженный природный газ, являются Ближний Восток, Океания и Африка [8]. При этом основными континентами, потребляющими сетевой и сжиженный природный газ, сохраняются страны Европы и Азии. Таким образом, в масштабах мировых энергетических рынков наблюдается перераспределение, выражающееся в отставании ключевых мировых производителей сетевого природного газа от современных трендов в области производства СПГ. Больше всего отставание в производстве СПГ наблюдается в странах СНГ, которые, по показателям производства СПГ существенно уступают Океании и Ближнему Востоку.

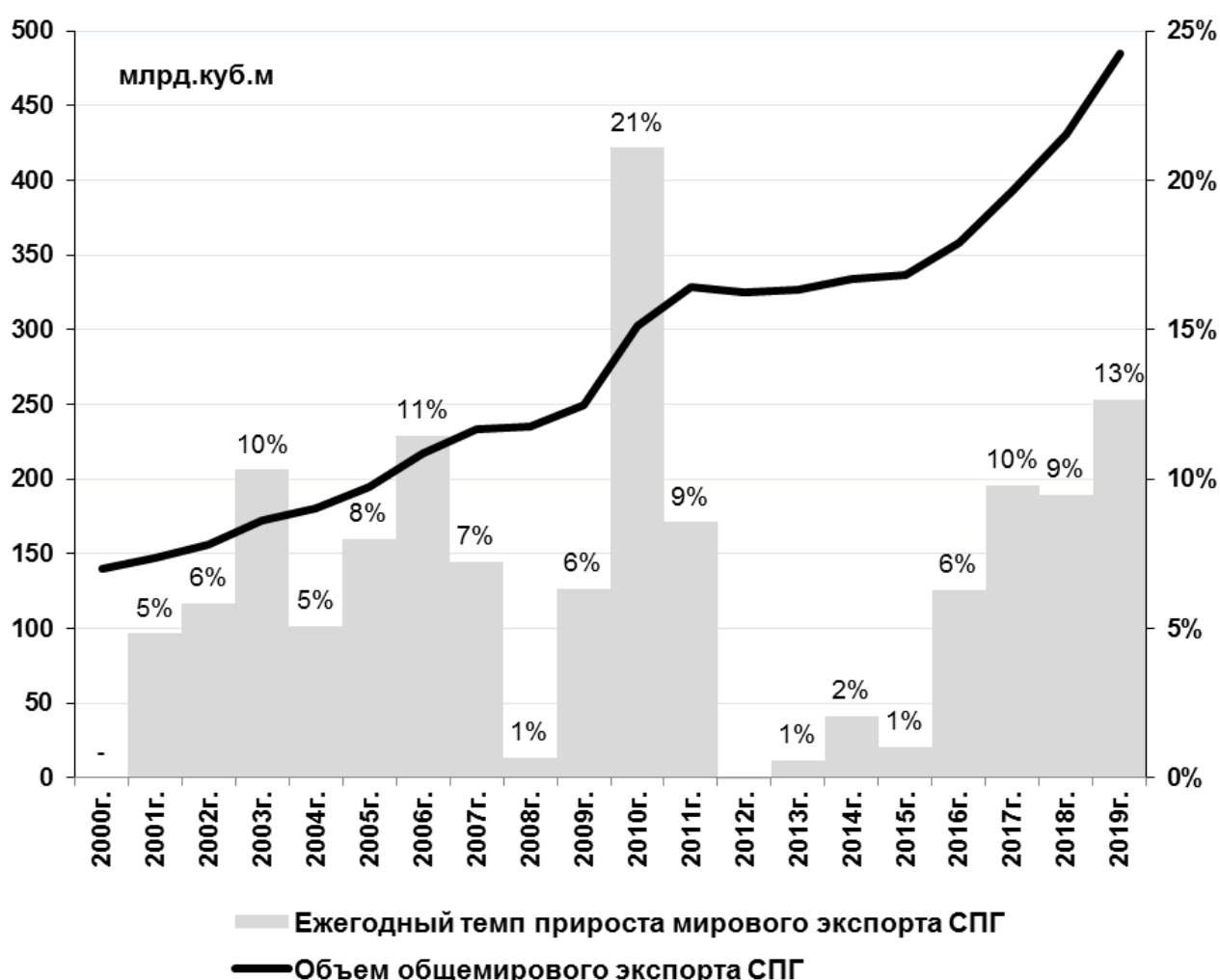


Рис. 4. Объем мирового экспорта СПГ за период 2000-2019 гг.

Источник: составлено авторами по [10; 11].

Fig. 4. Volume of world LNG exports for the period 2000-2019.

Source: compiled by the author on [10; 11].

На рисунках 6 и 7 представлены диаграммы ТОП-5 стран мира по объемам экспорта и импорта СПГ в 2019 г. Как следует из представленных диаграмм, в ведущих странах-экспортерах СПГ выявляется значительный рост объемов производства газа лишь в период последнего десятилетия, в период с 2010 по 2019 годы.

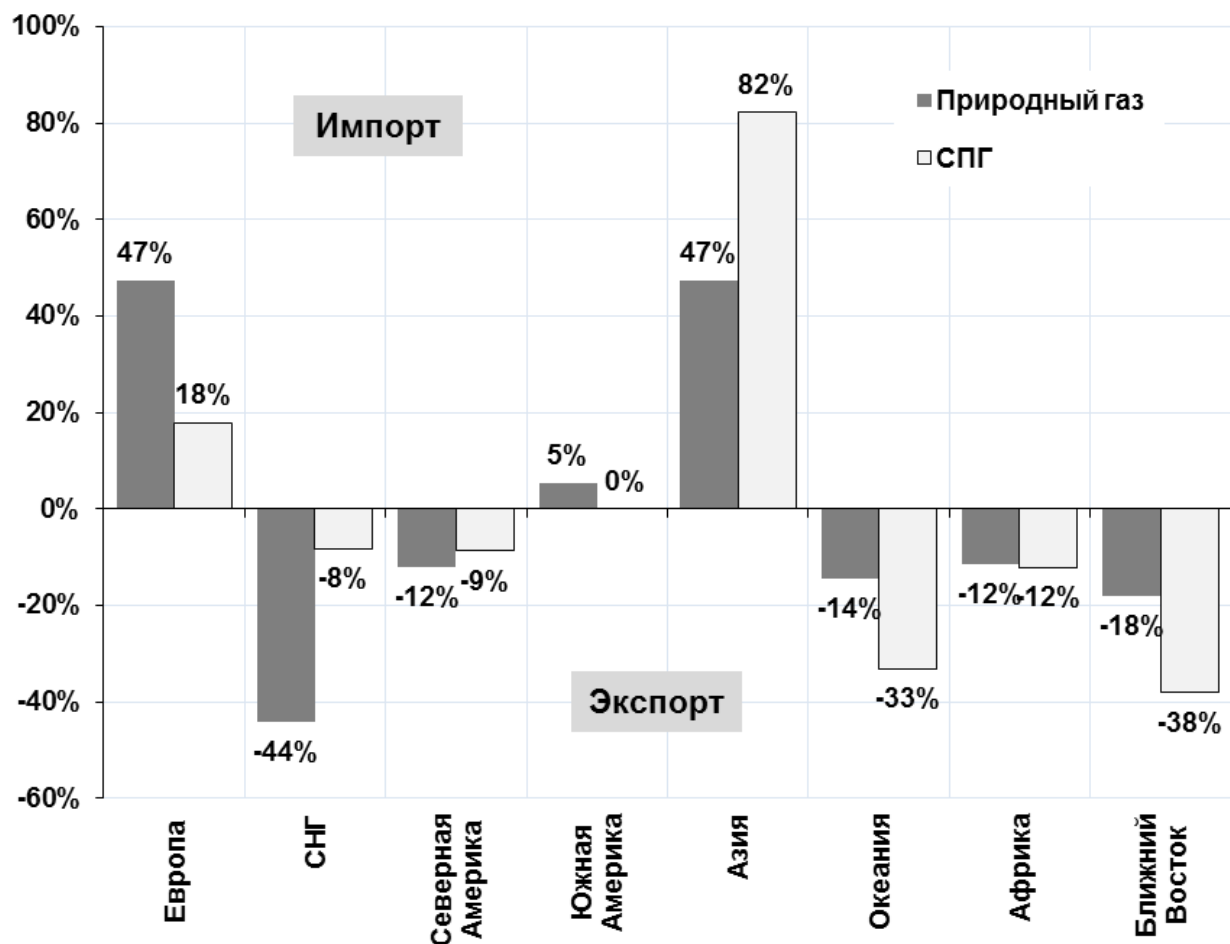


Рис. 5. Доли мирового экспорта и импорта природного газа и СПГ в рамках мировых континентов в 2019 г.

Источник: составлено автором по [7].

Fig. 5. Shares of world exports and imports of natural gas and LNG within the world continents in 2019.

Source: compiled by the authors on [7].

Указанное обстоятельство говорит о сравнительно молодом рынке производства СПГ в мире, который находится на этапе становления и развития.

Анализ диаграммы ТОП-5 стран мира по объём импорта СПГ в 2019 г. позволяет выявить, что в большинстве стран мира наблюдается рост спроса на потребление СПГ также в период с 2010 по 2019 гг. Это также подчеркивает функционирование рынка мирового спроса на потребление СПГ на этапе формирования и развития.

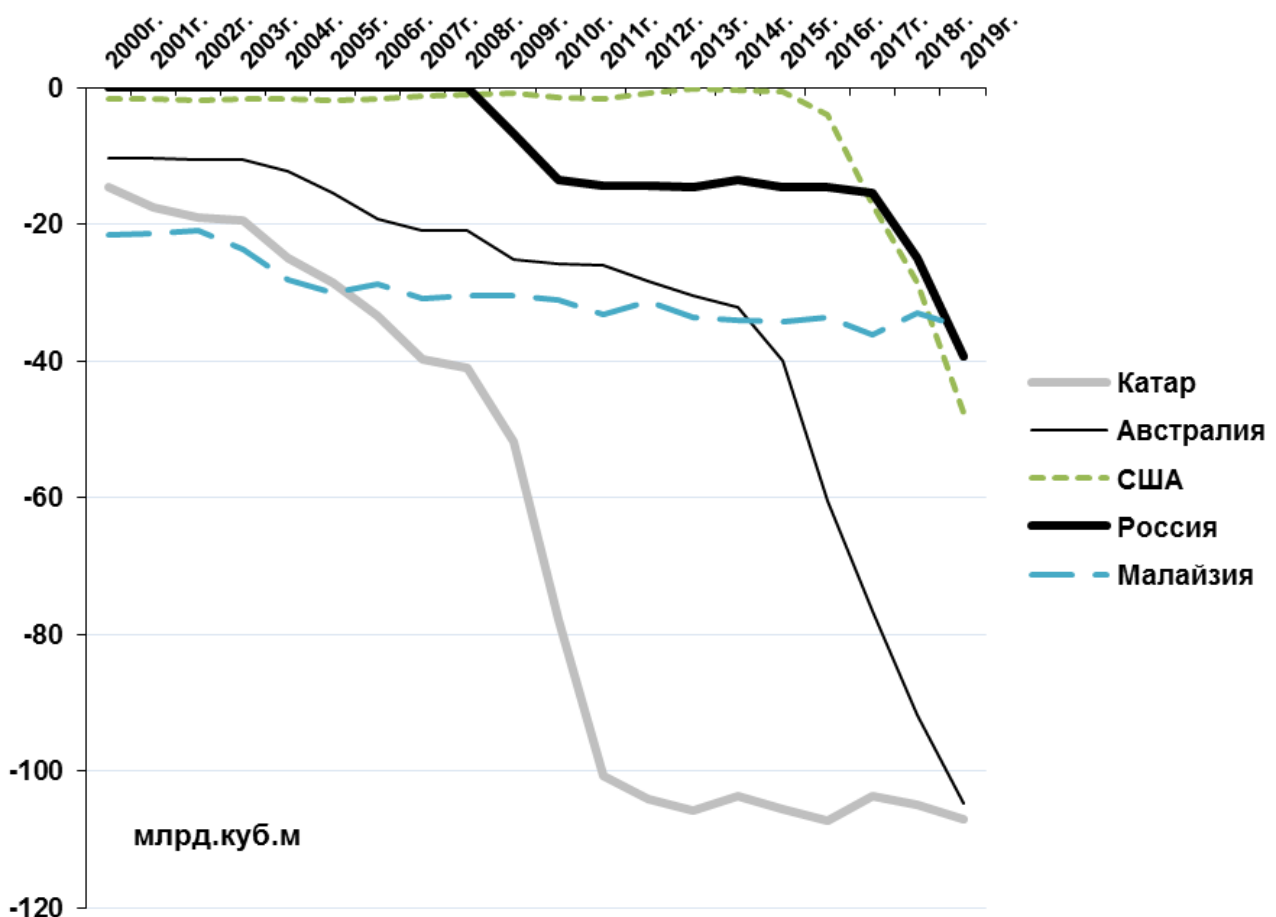


Рис. 6. ТОП-5 стран мира по объемам экспорта СПГ в 2019 г.

Источник: составлено автором по [9; 11].

Fig. 6. TOP-5 countries in the world in terms of LNG exports in 2019.

Source: compiled by the author on [9; 11].

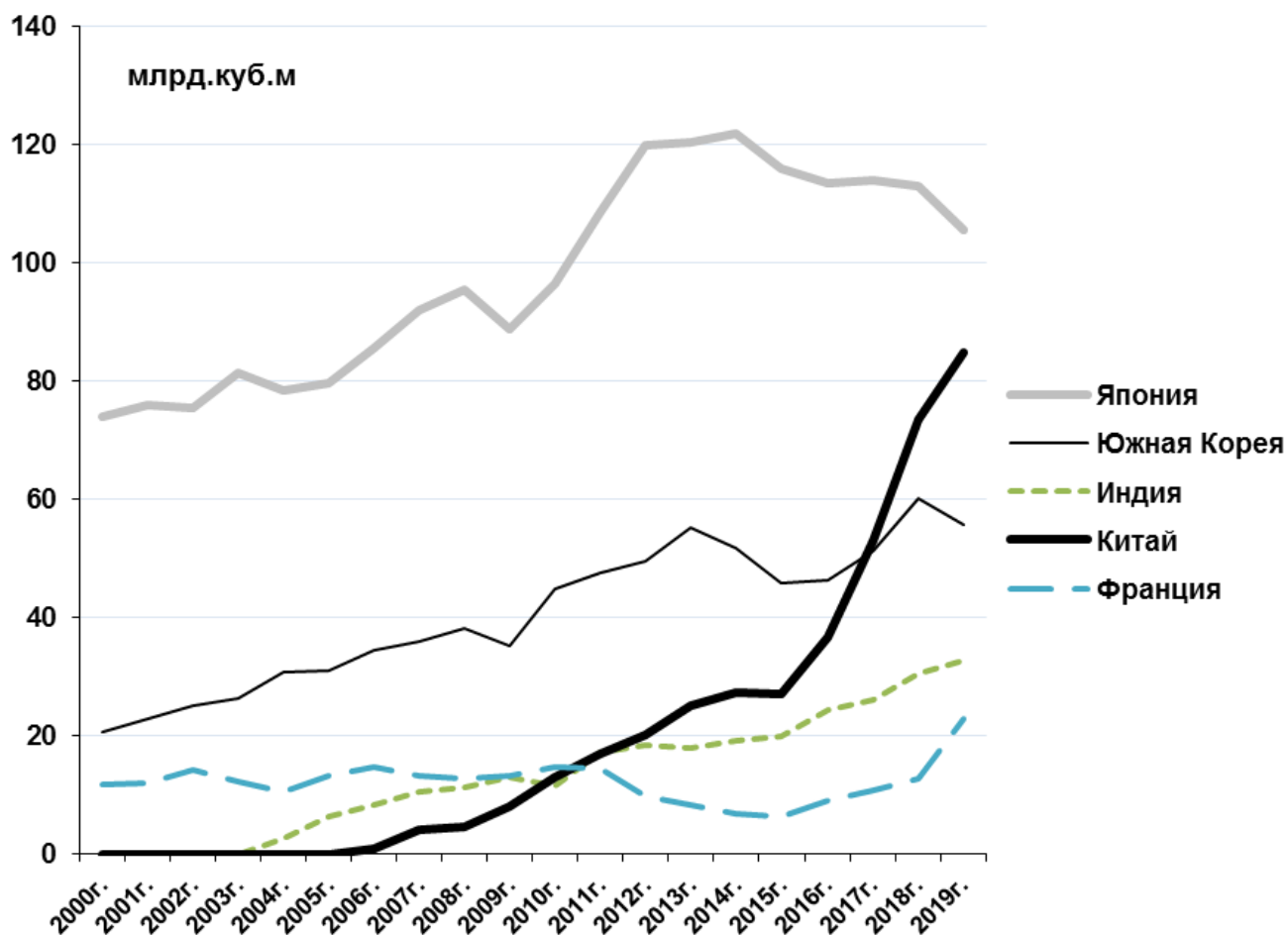


Рис. 7. ТОП-5 стран мира по объём импорта СПГ в 2019 г.

Источник: составлено авторами по [9; 11].

Fig. 7. Top-5 countries in the world in terms of LNG imports in 2019.

Source: compiled by the author on [9; 11].

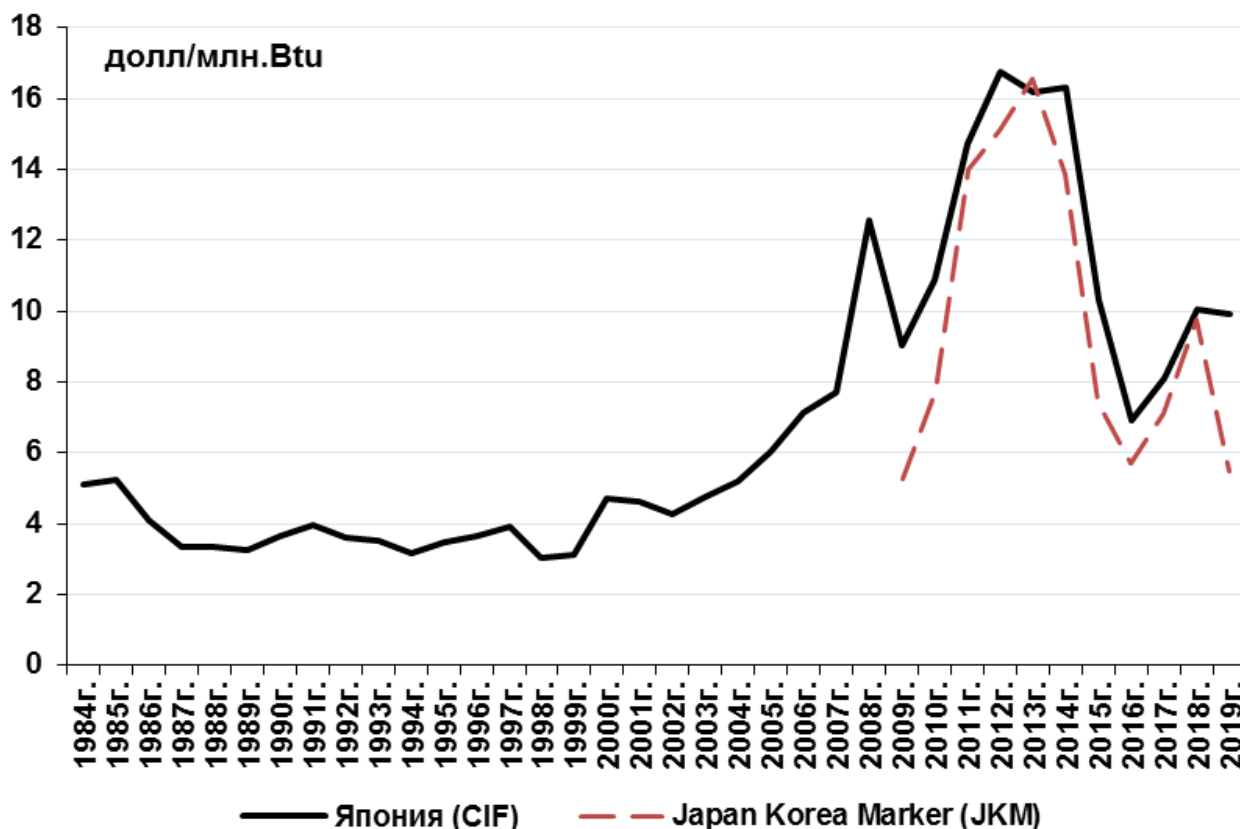


Рис. 8. Цены на отпуск СПГ в различных газовых терминалах за период 1984-2019 гг.

Источник: составлено автором по [9].

Fig. 8. Prices for LNG supply at various gas terminals for the period 1984-2019.

Source: compiled by the author on [9].

Учитывая то, что доля стран крупнейших производителей сетевого природного газа, таких как Россия, США, Иран, Канада и пр. в общем мировом экспорте СПГ является незначительной и только начинает расти, мировой рынок СПГ в ближайшем будущем будет развиваться и подлежать дальнейшему перераспределению.

Одним из существенных факторов, ограничивающих развитие деятельности по поставкам СПГ в страны мира, является стоимость отпускаемого газа. На рис. 8 представлена диаграмма цен на отпуск СПГ в различных газовых терминалах за период 1984-2019 гг. Как следует из диаграммы, в период роста спроса на потребление газа с 2008 г., цены на СПГ в

терминалах CIF и ЖМ существенно увеличились с 7 долл./млн Btu до 16,5 долл./млн Btu. После того, как объемы предложения СПГ в странах мира увеличились, в 2016 г. цены на отпускаемый СПГ снова снизились. Снижение цен на СПГ определяет дальнейшее увеличение спроса на потребление газа в мировых континентах, что определяет основу для создания новых производственных мощностей для дальнейшего увеличения предложения на мировом рынке СПГ.

Заключение

В качестве заключительных выводов по результатам проведенного исследования можно констатировать следующее.

1) Одним из ключевых топливно-энергетических ресурсов, потребляемых во всем мире, является природный газ, покрывающий 24,2% общего объема мирового топливного баланса. Преимущества потребления природного газа перед другими топливно-энергетическими ресурсами формируют растущий объем спроса на потребление природного газа на всех мировых континентах. При объективных преимуществах природного газа перед другими топливно-энергетическими ресурсами существуют факторы, ограничивающие рост потребления природного газа в мировых масштабах.

2) Ключевым решением для газоснабжения отдельных территориальных образований мира, характеризующихся существованием ограничений на транспортировку сетевого природного газа, является применение технологии сжиженного природного газа. Технологии СПГ позволяют транспортировать природный газ на большие расстояния посредством морского либо автомобильного транспорта, а также осуществлять длительное хранение. Технология СПГ имеет значительные перспективы применения во всем мире.

3) В масштабах мировых энергетических рынков наблюдается перераспределение, выражающееся в отставании ключевых мировых производителей сетевого природного газа от современных трендов в области производства СПГ. Больше всего отставание в производстве СПГ наблюдается в

странах СНГ, которые по показателям производства СПГ существенно уступают Океании и Ближнему Востоку.

4) В ведущих странах-экспортерах СПГ выявляется значительный рост объемов производства газа лишь в период последнего десятилетия, в период с 2010 по 2019 гг. Указанное обстоятельство говорит о сравнительно молодом рынке производства СПГ в мире, который находится на этапе становления и развития. Анализ диаграммы ТОП-5 стран мира по объему импорта СПГ в 2019 году позволяет выявить, что в большинстве стран мира наблюдается рост спроса на потребление СПГ также в период с 2010 по 2019 гг., что подчеркивает функционирование рынка мирового спроса на потребление СПГ на этапе формирования и развития.

5) Снижение цен на СПГ, начиная с 2016 г., на крупнейших мировых терминалах определяет дальнейшее увеличение спроса на потребление газа в мировых континентах, что определяет основу для создания новых производственных мощностей для дальнейшего увеличения предложения на мировом рынке СПГ.

Список литературы

1. Голубев Р.О. Влияние тенденций на рынке энергоресурсов на энергетику газозовов сжиженного природного газа // Техника. Технологии. Инженерия. – 2018. – № 1 (7). – С. 17-21.

2. Дорохина Е.Ю., П.П. Авхуцкая, В.Д. Барычева, Новикова Т.И. Производство сжиженного природного газа: текущая ситуация и перспективы развития // Научный альманах. – 2017. – № 10-1 (36). – С. 37-40.

3. Ковш А.В. Среднесрочная перспектива увеличения экспорта российского сжиженного природного газа в Республику Корея // Общество: политика, экономика, право. – 2017. – № 5. – С. 44-45.

4. Кондратенко С.Е. Перспективы применения сжиженного природного газа в качестве моторного топлива в России // Газовая промышленность. – 2017. – № 4 (751). – С. 76-82.

5. Нефтегазодобывающая и нефтеперерабатывающая промышленность: тенденции и прогнозы // РИА Рейтинг: аналитический бюллетень. – 2020. – №40. – 8 с.
6. Развитие конкуренции на газовых рынках. – М.: Аналитический центр при Правительстве РФ, 2016. – 32 с.
7. Follow-up study to the LNG and storage strategy // European Commission, 2017 [Электронный ресурс]. URL: https://ec.europa.eu/energy/studies/follow-study-lng-and-storage-strategy_en (дата обращения: 10.01.2021)
8. Global LNG Fundamentals // USAID, 2017 [Электронный ресурс]. URL: www.energy.gov/sites/prod/files/2017/10/f37/Global%20LNG%20Fundamentals_0.pdf (дата обращения: 10.01.2021)
9. Key world energy statistics 2020 IEA // Report of International Energy Agency [Электронный ресурс]. URL: <http://data.iea.org> (дата обращения: 10.01.2021)
10. LNG Supply Chains and the Development of LNG as a Shipping Fuel in Northern Europe // The Oxford Institute of Energy Studies. OIES PAPER. – NG 140. – 62 p.
11. Natural gas Information 2020 IEA // Report of International Energy Agency [Электронный ресурс]. URL: <http://data.iea.org> (дата обращения: 10.01.2021)

References

1. Golubev R.O. Vliyanie tendencij na rynke energoresursov na energetiku gazovozov szhizhennogo prirodno gaza [Impact of Energy Market Trends on Liquefied Natural Gas Industry]. Tekhnika. Tekhnologii. Inzheneriya, 2018, № 1 (7), pp. 17-21.
2. Dorohina E.Yu., Avhuckaya P.P., Barycheva V.D., Novikova T.I. Proizvodstvo szhizhennogo prirodno gaza: tekushchaya situaciya i perspektivy razvitiya [Liquefied natural gas production: current situation and development prospects]. Nauchnyj al'manah, 2017, № 10-1 (36), pp. 37-40.

3. Kovsh A.V. Srednesrochnaya perspektiva uvelicheniya eksporta rossijskogo szhizhennogo prirodnogo gaza v Respubliku Koreya [Prospects for the use of liquefied natural gas as motor fuel in Russia]. *Obshchestvo: politika, ekonomika, parvo*, 2017, № 5, pp. 44-45.

4. Kondratenko S.E. Perspektivy primeneniya szhizhennogo prirodnogo gaza v kachestve motornogo topliva v Rossii [Prospects for the use of liquefied natural gas as motor fuel in Russia]. *Gazovaya promyshlennost'*, 2017, № 4 (751), pp. 76-82.

5. Neftegazodobyvayushchaya i neftepererabatyvayushchaya promyshlennost': tendencii i prognozy [Oil and gas production and refining industry: trends and forecasts]. *RIA Rejting: analiticheskij byulleten'*, 2020, №40, 8 p.

6. Razvitie konkurencii na gazovyh rynkah [Development of competition in gas markets]. *Analiticheskij centr pri Pravitel'stve Rossijskoj Federacii*, 2016, 32 p.

7. Follow-up study to the LNG and storage strategy. European Commission, 2017. Available at: https://ec.europa.eu/energy/studies/follow-study-lng-and-storage-strategy_en (accessed: 10.01.2021)

8. Global LNG Fundamentals. USAID, 2017. Available at: www.energy.gov/sites/prod/files/2017/10/f37/Global%20LNG%20Fundamentals_0.pdf (accessed: 10.01.2021)

9. Key world energy statistics 2020 IEA. Report of International Energy Agency. Available at: <http://data.iea.org> (accessed: 10.01.2021)

10. LNG Supply Chains and the Development of LNG as a Shipping Fuel in Northern Europe. The Oxford Institute of Energy Studies. OIES PAPER, NG 140, 62 p.

11. Natural gas Information 2020 IEA // Report of International Energy Agency. Available at: <http://data.iea.org> (accessed: 10.01.2021)

© Дзюба Анатолий Петрович, 2021 г.

Сингапур: экономический рост и банковский сектор

*Лянка Олеся Николаевна,
Шкваря Людмила Васильевна,
Российский университет дружбы народов,
117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6*

В статье дан анализ экономического роста Сингапура в контексте развития банковской системы. В статье показано, что Сингапур – одно из наиболее быстрорастущих государств Азии. Основная доля ВВП Сингапура производится в сфере услуг, и страна фактически стала крупным финансовым центром Юго-Восточной Азии и одним из ведущих финансовых центров мира. Авторы приходят к выводу, что успехи финансовой сферы страны предопределяются как общим экономическим ростом, так и проводимыми в данном сегменте экономическими реформами и банковским законодательством.

Ключевые слова: Сингапур, социально-экономическое развитие, банковский сектор, банковское законодательство.

JEL коды: G210, F400.

Singapore: Economic growth and the banking sector

*Lyanka Olesya Nikolaevna,
Shkvarya Lyudmila Vasilievna,
Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6*

The article analyzes the economic growth of Singapore in the context of the development of the banking system. The article shows that Singapore is one of the fastest growing countries in Asia. The main share of Singapore's GDP is produced in the service sector, and the country has actually become a major financial center in Southeast Asia and one of the leading financial centers in the world. The authors conclude that the success of the country's financial sector is determined both by the overall economic growth, as well as by the economic reforms and banking legislation carried out in this segment.

Keywords: Singapore, socio-economic development, banking sector, banking legislation.

Экономический рост Сингапура

Сингапур – островное государство в Юго-Восточной Азии, один из «азиатских тигров», названный так за стремительный экономический рост, и один из основных участников регионального интеграционного блока АСЕАН. Среди ключевых причин экономического роста Сингапура следует отметить реформы, проведенные основателем государства и первым премьер-министром Ли Куан Ю. Главным образом они были нацелены на инвестиции в физический капитал (в большой степени в жилье и инфраструктуру), инвестиции в человеческий капитал (повышение уровня образования для создания одинаковых возможностей для всех слоев населения), повышение производительности труда. Эти задачи в целом были достигнуты, как показывает динамика социально-экономических показателей Сингапура (табл. 1).

Таблица 1

Основные макроэкономические показатели Сингапура в 2000-2017 гг.

	2000	2007	2008	2009	2013	2014	2015	2016	2017
ВВП реальный, % к предыдущему году	8,9	9,1	1,8	-0,6	5,1	3,9	2,2	2,4	3,6
ВВП номинальный, млрд долл. США	95,8	180,0	192,2	192,4	304,5	311,6	304,1	309,8	323,9
ВВП на душу населения по ППС, тыс. долл.	51,7	68,4	66,0	63,7	78,9	80,9	81,7	82,6	85,5
Норма накопления, % ВВП	34,9	23,2	30,5	27,8	30,7	30,2	27,1	27,0	27,6
Среднегодовая инфляция, %	1,3	2,1	6,6	0,6	2,4	1,0	-0,5	-0,5	0,6
Импорт (товары и услуги), прирост, %	20,1	7,5	10,3	-10,6	6,7	4,4	10,6	0,7	3,8
Экспорт (товары и услуги), прирост, %	14,4	8,6	4,8	-7,7	5,9	3,4	4,7	1,1	4,1
Безработица, % рабочей силы	2,7	2,1	2,2	3,0	1,9	2,0	1,9	2,1	2,2
Население, млн человек	4,0	4,6	4,8	5,0	5,4	5,5	5,5	5,6	5,6
Сальдо госбюджета, % ВВП	10,3	10,1	6,1	0,0	6,6	5,4	3,6	3,3	6,0
Госдолг, % ВВП	79,9	84,7	95,3	99,7	101,5	96,6	100,5	106,8	110,9
Счет текущих операций, % ВВП	10,8	26,1	14,5	16,8	16,5	18,7	18,6	19,0	18,8

Источник: [6].

Table 1

Main macroeconomic indicators of Singapore in 2000-2017

	2000	2007	2008	2009	2013	2014	2015	2016	2017
Real GDP, % from previous year	8,9	9,1	1,8	-0,6	5,1	3,9	2,2	2,4	3,6
Nominal GDP, billion dollars USA	95,8	180,0	192,2	192,4	304,5	311,6	304,1	309,8	323,9
PPP GDP per capita, thousands of dollars	51,7	68,4	66,0	63,7	78,9	80,9	81,7	82,6	85,5
Rate of accumulation, % of GDP	34,9	23,2	30,5	27,8	30,7	30,2	27,1	27,0	27,6
Average annual inflation, %	1,3	2,1	6,6	0,6	2,4	1,0	-0,5	-0,5	0,6
Import (goods and services), increase, %	20,1	7,5	10,3	-10,6	6,7	4,4	10,6	0,7	3,8
Export (goods and services), increase, %	14,4	8,6	4,8	-7,7	5,9	3,4	4,7	1,1	4,1
Unemployment, % of the labour force	2,7	2,1	2,2	3,0	1,9	2,0	1,9	2,1	2,2
Population, million people	4,0	4,6	4,8	5,0	5,4	5,5	5,5	5,6	5,6
State budget balance, % of GDP	10,3	10,1	6,1	0,0	6,6	5,4	3,6	3,3	6,0
Public debt, % of GDP	79,9	84,7	95,3	99,7	101,5	96,6	100,5	106,8	110,9
Current account, % of GDP	10,8	26,1	14,5	16,8	16,5	18,7	18,6	19,0	18,8

Source: [8].

Экономика Сингапура достигла феноменального экономического роста за последние 3 десятилетия, но до этого ее экономика характеризовалась высокой безработицей, социальными волнениями и множественными экономическими и финансовыми проблемами.

В среднем ВВП Сингапура растет более чем на 6,3% ежегодно с 1980 г., по данным МВФ (рис. 1), и на 7,3% ежегодно с 1960 г. по данным национальной статистики. За период независимости (с 1965 г.) страна увеличила ВВП более чем в 42 раза (в 9,6 раза с 1980 г.). Валовый выпуск в Сингапуре демонстрировал отрицательную динамику только четыре раза, причем продолжалось это не более года.

В 2017 г. 66,8% ВВП страны было произведено в секторе услуг, а его доля в структуре занятости превысила 73%. Среди основных отраслей услуг

наибольший прирост добавленной стоимости продемонстрировали ИКТ (188,6% в 2000–2019 гг.) и финансовые услуги (260,2%), удельный вес которых в отраслевой структуре ВВП увеличился до 3,9% и 12,5% к 2017 г. соответственно.

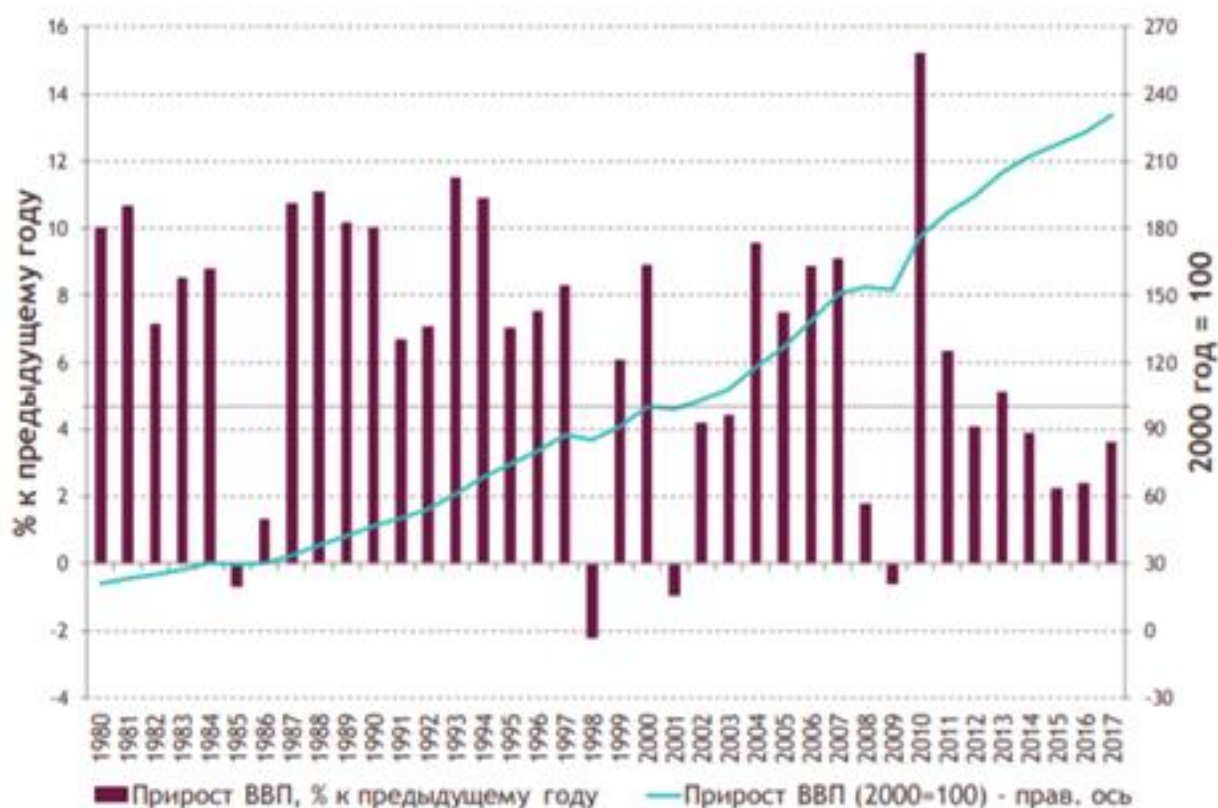


Рис. 1. Динамика ВВП Сингапура в 1980-2017 гг., в % к предыдущему году, 2000 г. = 100%.

Источник: составлено по данным [9].

Fig. 1. The dynamics of Singapore's GDP in 1980-2017, in% compared to the previous year, 2000 = 100%.

Source: compiled according to [9].

В 2018-2019 гг. также отмечался устойчивый экономический рост, связанный, главным образом, с цифровыми кластерами Сингапура. Кластер, ориентированный на внутренний рынок, также внес позитивный вклад, поддержанный строительством и сегментом основных услуг. Напротив, показатели кластера, связанного с торговлей, были более скромными. В производственном секторе наблюдалось более резкое сокращение, несмотря на

резкий рост в мировой производственной активности. Экономика Сингапура выросла на 0,7% в 2019 г. по сравнению с 3,1% в 2018 г.

Сингапур понизил прогноз экономического роста на 2020 г. до –0,5–1,5% в связи с воздействием коронавируса. Однако в экономике существуют очаги относительной силы, такие как строительный сектор, который, по прогнозам, будет демонстрировать устойчивый рост, учитывая восстановление спроса на строительство с 2018 г. Ожидается также, что информационно-коммуникационный сектор будет устойчивым благодаря устойчивому корпоративному спросу на ИТ-решения, говорится в сообщении МТІ. Но, помимо вспышки вируса, остаются и другие неопределенности, такие как торговая война между США и Китаем.

Либерализация банковского сектора: история развития

В мае 1999 г. MAS (Monetary Authority of Singapore) запустило пятилетний пакет либерализации для укрепления банковской системы и улучшения репутации Сингапура, как международного финансового центра. Эти меры включают выпуск новой категории лицензий полноценных банков, известных как лицензии Высококвалифицированных Полноправных Банков (QFB) для иностранных банков, что увеличивает число специализированных банков, и предоставляет оффшорным банкам больше гибкости в бизнесе оптовых продаж Сингапурского доллара. MAS также направило усилия для улучшения практики корпоративного управления. Кроме того, был отменен лимит в 40% процентов для иностранного акционерного капитала в местных банках.

Второй этап либерализации банковского сектора Сингапура начался в июне 2001 г., в течение которого высококвалифицированные банки были переклассифицированы как оптовые банки для повышения конкурентоспособности в розничном бизнесе. QFB-банки получили больше привилегий (разрешение на создание большего числа отделений, обеспечение долга и услуг специальных счетов). Квалифицированным оффшорным банкам (QOBs) был предоставлен приоритет в обновлении своего банковского статуса

до оптового. Консолидация местных банков рассматривается как позитивный, стабилизирующий шаг, поскольку эти банки играют ключевую роль в обеспечении устойчивости и стабильности банковской системы, особенно во время финансового кризиса.

В результате Сингапур получил прозвище «Азиатская Швейцария», из-за следующих характерных признаков [1]:

- строгое законодательство о банковской тайне – в разделе 47 Закона о банковской деятельности Сингапура говорится, что информация о клиенте, ни при каких обстоятельствах не может быть раскрыта банком или любым из его должностных лиц любому другому лицу, за исключением случаев, прямо предусмотренных в Законе о банковской деятельности.;

- непризнание директивы ЕС о налогообложении сбережений 2005 г. — Сингапур является одним из немногих оставшихся оффшорных центров, которые не присоединились к директиве ЕС о налогообложении сбережений, чьи страны-участники могут обмениваться конфиденциальной информацией, касающейся лиц, которые пользуются банковскими услугами и занимаются инвестициями в этих странах;

- щедрые налоговые льготы — прирост капитала и процентные доходы за пределами Сингапура не облагаются в стране налогом.

В Сингапуре законы, регулирующие банковскую деятельность, находятся в соответствующих актах (и связанных с ними подзаконных актах), принятых парламентом в общем праве и в принципах и нормах справедливости. Общее право, принципы и нормы справедливости вытекают из прецедентного права. Эти законодательные акты не только регулируют банковский сектор в Сингапуре, но и гарантируют, что правовая основа для банковского дела в Сингапуре идет в ногу с последними событиями в финансовом мире. Соответствующие акты, касающиеся банковской отрасли, включают в себя:

- Закон о банках — Закон о банковской деятельности (глава 19, 2003 г., испр. изд.) является законодательством, которое регулирует коммерческие банки в Сингапуре;

- Закон валютного управления Сингапура (Положение 186, 1999 г., испр. изд.) — регулирует все вопросы, относящиеся и связанные с валютным управлением Сингапура и его деятельностью;

- Правила борьбы с отмыванием денег;
- Акт о платежных и расчетных системах;
- Закон о ценных бумагах и фьючерсах.

Рост кредитов сингапурских банков замедлился до 1,5% в 2020 г., по сравнению с 3,1% в 2018 г. Стоит отметить, что, в отличие от других стран, которые используют процентные ставки в качестве рычага политики, Сингапур для этих целей использует валютный курс. Смягчение денежно-кредитной политики в рамках такой системы, как правило, оказывает повышающее влияние на процентные ставки, поскольку они корректируются для поддержания привлекательности активов, номинированных в сингапурском долларе, при прочих равных условиях. Поэтому, так как сингапурская межбанковская предлагаемая ставка (Sibor) повышается в тандеме с более слабым сингапурским долларом, банкам будет трудно значительно снизить свои ставки, чтобы поддержать кредитный спрос, что еще больше отягощает рост кредитования. Sibor – это ключевая базовая ставка для оценки большинства ипотечных кредитов в Сингапуре.

Иностранные инвестиции

Одним из важнейших факторов развития банковского сектора в Сингапуре остаются прямые иностранные инвестиции (ПИИ). Страна изначально планировала добиться своего экономического развития на основе активной стратегии привлечения ПИИ с использованием открытости торговли. Политика, проводимая правительством в то время, дала положительные результаты, привлекая ПИИ в основном из США и Японии, что привело к двузначному росту сингапурской экономики при сохранении инфляции ниже среднемирового уровня.

В 2017 г. Сингапур был самым крупным получателем ПИИ в регионе АСЕАН и пятым по величине получателем глобальных ПИИ [7]. Во многом это связано с эффективной защитой интеллектуальной собственности в объединении [4].

Кроме того, экономическое обоснование предложения специальных стимулов для привлечения ПИИ часто исходит из того, что иностранные инвестиции создают внешние эффекты в виде передачи технологий и других факторов. Согласно исследованиям, ПИИ вносят значительный вклад в экономическое развитие как развивающихся, так и развитых стран. Эти страны имеют общую заинтересованность в стимулировании потоков ПИИ, хотя их цели различны [2]. ПИИ являются основным источником технологических изменений и улучшения человеческого капитала с эффектом продвижения современных технологий в принимающей стране [6].

В случае с Сингапуром, как и со многими другими странами с развивающимися рынками, существует строгая корреляция между ВВП и потоками ПИИ [3]. Прямые иностранные инвестиции дают информацию о технологических изменениях или прогрессе. Технический прогресс играет решающую роль в долгосрочном росте и развитии за счет повышения производительности имеющихся ресурсов [5]. Таким образом, ПИИ способствуют технологическому и капитальному развитию страны.

Литература

1. Бахтараева К.Б. Сингапур: роль финансовой системы в «экономическом чуде» // Финансы и кредит. – 2015. – № 39. – С. 2–13.
2. Русакович В.И. Страны ССАГПЗ: инвестиционная составляющая технологического развития // Азия и Африка сегодня. – 2019. – № 5. – С. 34-40.
3. Русакович В.И., Тыркба Х.В. Особенности инвестиционного климата Сингапура // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – № 6 (78). – С. 13.

4. Савинский А.В. Некоторые аспекты защиты интеллектуальной собственности в странах АСЕАН // *Инновационная экономика*. – 2018. – № 1 (14). – С. 3.
5. Соловьёва Ю.В. Национальные системы трансфера технологий стран-лидеров технологического развития: региональные особенности стран Азии // *Азия и Африка сегодня*. – 2020. – №8. – С. 44-51.
6. Шкваря Л.В., Тыркба Х.В. Глобальные изменения в процессе международной миграции капитала и роль стран с развивающимися рынками // *Экономика и предпринимательство*. – 2017. – № 8-3 (85). – С. 75-82.
7. ASEAN Annual Report 2016 – 2017. Partnering for Change, Engaging the World [Электронный ресурс]. URL: https://asean.org/?static_post=partnering-change-engaging-world (дата обращения: 19.02.2021)
8. International Monetary Fund [Электронный ресурс]. URL: <https://www.imf.org> (дата обращения: 16.02.2021)
9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) [Электронный ресурс]. URL: <https://unctad.org> (дата обращения: 14.02.2021)

References

1. Bakhtarayeva K.B. Singapur: rol' finansovoy sistemy v «ekonomicheskom chude» [Singapore: Role of the Financial System in the Economic Miracle]. *Finansy i kredit*, 2015, № 39, pp. 2–13.
2. Rusakovich V.I. Strany SSAGPZ: investitsionnaya sostavlyayushchaya tekhnologicheskogo razvitiya [GCC countries: investment component of technological development]. *Aziya i Afrika segodnya*, 2019, № 5, pp. 34-40.
3. Rusakovich V.I., Tyrkba Kh.V. Osobennosti investitsionnogo klimata Singapura [Features of Singapore's investment climate]. *Upravleniye ekonomicheskimi sistemami: elektronnyy nauchnyy zhurnal*, 2015, № 6 (78), pp. 13.
4. Savinskiy A.V. Nekotoryye aspekty zashchity intellektual'noy sobstvennosti v stranakh ASEAN [Some aspects of intellectual property protection in ASEAN countries]. *Innovatsionnaya ekonomika*, 2018, № 1 (14), pp. 3.

5. Solovieva Yu.V. Natsional'nyye sistemy transferta tekhnologiy stran-liderov tekhnologicheskogo razvitiya: regional'nyye osobennosti stran Azii [National technology transfer systems of technology leaders: regional features of Asian countries]. *Aziya i Afrika segodnya*, 2020, №8, pp. 44-51.

6. Shkvarya L.V., Tyrkba Kh.V. Global'nyye izmeneniya v protsesse mezhdunarodnoy migratsii kapitala i rol' stran s razvivayushchimisya rynkami [Global developments in international capital migration and the role of emerging-market countries]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo*, 2017, № 8-3 (85), pp. 75-82.

7. ASEAN Annual Report 2016 – 2017. Partnering for Change, Engaging the World. Available at: https://asean.org/?static_post=partnering-change-engaging-world (accessed: 19.02.2021)

8. International Monetary Fund. Available at: <https://www.imf.org> (accessed: 16.02.2021)

9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Available at: <https://unctad.org> (accessed: 14.02.2021)

© Лянка Олеся Николаевна, Шкваря Людмила Васильевна, 2021 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС**Автомобильный рынок Малайзии**

Шкляева Милана Игоревна,
Российский университет дружбы народов,
117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6
Русакович Василий Игоревич,
ООО «Тейда Транс»,
143912, Московская обл., г Балашиха,
шоссе Энтузиастов, д. 5Б, пом. 3

В статье представлен анализ динамики автомобильного рынка в Малайзии в 2020-начале 2021 гг. Показано, что, несмотря на глобальные проблемы, автомобильная промышленность в Малайзии активно развивается, внося значительный вклад в национальную экономическую динамику. Поскольку в стране ожидается рост продаж на автомобильном рынке, это служит отраслевым ориентиром для приведения технологических потребностей, особенно в области автомобильного дизайна, производства и послепродажного обслуживания, в соответствии с ожидаемыми потребностями рынка в ближайшие 3 десятилетия.

Ключевые слова: Малайзия, автомобильная промышленность, Proton, Perodua.

JEL коды: L620, F230.

Malaysia Automobile Market

Shklyueva Milana Igorevna,
Peoples' Friendship University of Russia,
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya Str., 6
Rusakovich Vasily Igorevich,
Teida Trans LLC,
143912, Moscow region, Balashikha,
Enthusiast Highway, 5B, room 3

The article presents an analysis of the dynamics of the automobile market in Malaysia in 2020 - early 2021. It is shown that, despite global problems, the automotive industry in Malaysia is actively developing, making a significant contribution to national economic dynamics. As automotive sales are expected to grow in the country, this serves as an industry benchmark to align technological needs, especially in automotive design, manufacturing and after-sales services, with expected market needs in the next three decades.

Keywords: Malaysia, automotive industry, Proton, Perodua

Высокотехнологичное производство, а также потребление, играет всевозрастающую роль в мире, особенно – для развивающихся стран. Становление и развитие высокотехнологичных производств в сфере машиностроения дает возможность отойти от сырьевой специализации, что всегда присуще странам с развивающимися рынками.

При этом важно учесть, что в XXI в. высокотехнологичное производство постепенно перемещается в страны Азии, причем не только в Китай и Индию, но и государства АСЕАН.

Одно из таких государств – Малайзия, и в этой стране активно развивается автомобильная промышленность и в целом автомобильный рынок. Автопром остается ключевым сектором экономики, сочетающим в себе огромные товарные ресурсы, а также продукцию и материалы многих сопутствующих отраслей промышленности [5].

Автомобильная промышленность в Малайзии является одновременно «наследием колониального прошлого» и результатом развития региональной экономической интеграции в АСЕАН.

Так, Ford Malaysia стал первым заводом по сборке автомобилей в Юго-Восточной Азии после его создания в Сингапуре в 1926 г. В Малайзии после обретения независимости (до 1957 г. Малайзия была Британской колонией) была создана автомобильная промышленность. Это произошло в 1967 г. для стимулирования малайзийской промышленности. Огромную роль в этом процессе играло государство. Вначале правительство инициировало местную сборку автомобилей и производство автокомпонентов. Однако до 1983 г. японские фирмы продавали больше автомобилей, чем любые другие производители в Малайзии. В 1983 г. правительство стало непосредственным актором в автомобильной промышленности посредством создания национальной автомобильной компании Proton, а в 1992 г. – компании Perodua.

В 2000-е гг. страна превратилась в полноценного производителя автомобилей, впервые представив свой собственный дизайн: уже в 2002 г.

компания «Протон» помогла Малайзии стать 11-й страной в мире, способной полностью проектировать и производить автомобили с нуля.

Начиная с 2000-х гг. правительство стремится либерализовать отечественную автомобильную промышленность, разрабатывает Национальную автомобильную политику. В 2014 г. было обнародовано 3-е издание этой политики, в котором основное внимание уделяется целостному развитию отечественной автомобильной промышленности, обеспечению устойчивого роста отрасли и расширению рынка сбыта.

Сегодня автомобильная промышленность Малайзии состоит из 27 производителей автомобилей (производятся легковые, коммерческие и двухколесные автомобили), более 640 производителей комплектующих, более 53 011 предприятий послепродажного обслуживания и обеспечивает 709 457 рабочих мест, производя 4% национального ВВП. Годовой объем производства малайзийской автомобильной промышленности составляет порядка 500 000 автомобилей в год [2]. Малайзийская автомобильная промышленность также имеет несколько отечественных и зарубежных совместных предприятий, которые собирают разнообразные транспортные средства.

Сегодня малайзийская автомобильная промышленность занимает 3-е место в Юго-Восточной Азии и 23-е в мире. Она в основном обслуживает внутренний спрос, и только несколько тысяч полностью построенных автомобилей (CBU) ежегодно экспортируются, причем экспорт автомобильных деталей и компонентов малайзийского производства значительно вырос за последнее десятилетие.

«Перодуа» – крупнейший автомобильный производитель Малайзии. Компания не занимается производством большей части комплектации самостоятельно, используя компоненты японского производителя «Дайхатсу». «Протон» – второй крупнейший малайзийский национальный производитель автомобилей. Изначально модели создавались путем модернизации японских автомобилей марки «Митсубиси», но со второй половины 1990-х гг. компания разрабатывает собственные модели. Большая часть произведенных компанией

автомобилей идет на малазийский рынок, но небольшая часть уходит и на экспорт в такие страны, как Великобритания, Китай, Австралия и некоторые другие. Автомобили компании стабильно берут призы «автомобиля года» на малазийском рынке. До выхода марки «Перодуа» «Протон» был самым успешным производителем Малайзии.

«Протон» стабильно завоевывает призы зрительских симпатий и народное признание. В октябре 2020 г. компания представила свой новый внедорожник. Реакция малазийцев была ошеломляющей: до конца 2020 г. автомобиль собрал более 30 тыс. заказов.

На сегодняшний день ситуация на малазийском автомобильном рынке довольно нелегка. В январе 2021 г. в Малайзии было продано 32829 единиц автомобилей, что на 52,3% меньше, чем 68836 единиц, проданных в январе 2020 г. Малазийская Автомобильная Ассоциация объясняет низкие продажи двумя факторами.

Во-первых, из-за введения новых эпидемиологических мер сильно сократилась посещаемость выставочных автомобильных залов. Хотя автомобильным салонам и было разрешено открыться, люди не решались выходить на улицу.

Во-вторых, многие перенесли покупку на конец декабря 2020 г. в преддверии ожидаемого окончания действия налога с продаж, который был запланирован на 31 декабря 2020 г., но в последний момент был перенесен на 30 июня 2021 г. Это привело к решению многих покупателей отложить покупку автомобиля на несколько месяцев. Также, из-за ситуации с COVID-19 сократились поставки комплектующих от иностранных производителей, из-за чего сократился и объем производства автомобилей.

Половина продаж в январе 2021 г. пришлась на Перодуа, которая продала 16887 единиц автомобилей, что составляет 51,4% рынка. Производитель номер 2 – «Протон» – реализовал менее 1/2 от общего объема продаж в декабре 2020 г. (менее 6 тыс. единиц, и доля компании составляет порядка 18,2%).

Таким образом, на отечественные марки пришлось практически 70% (69,6%) продаж в январе 2021 г. (рис. 1).

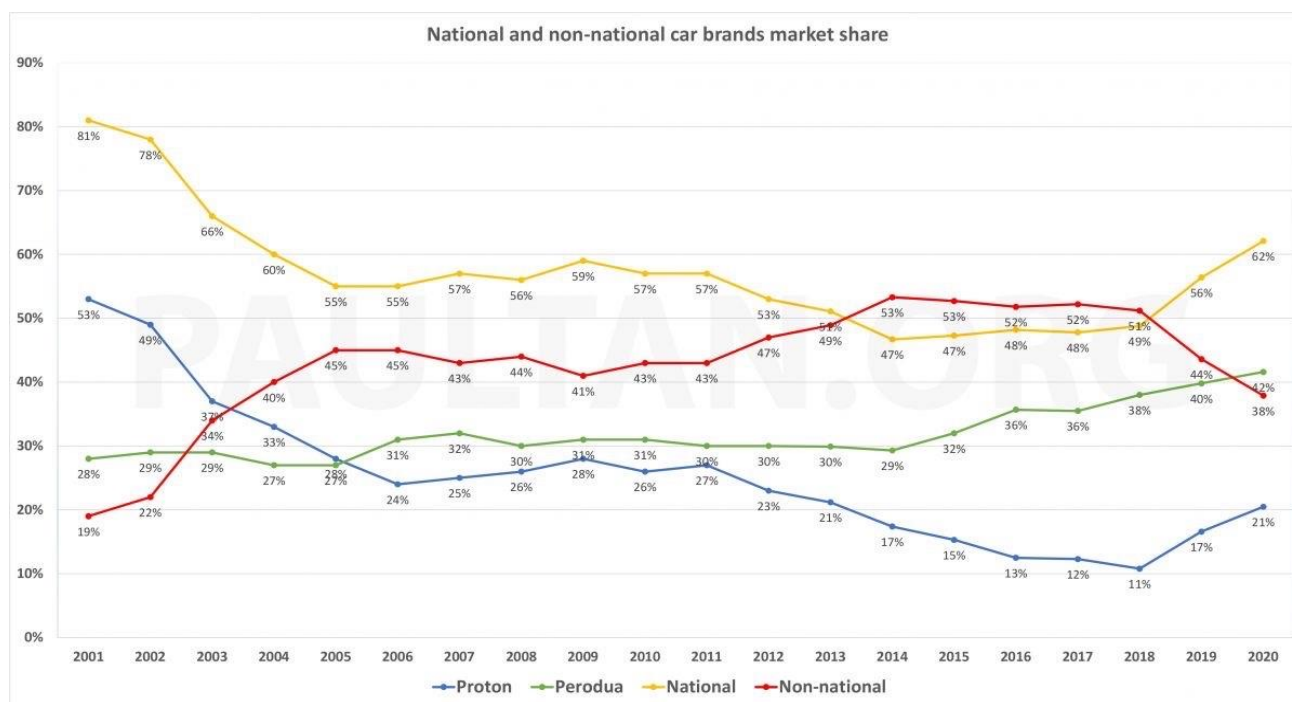


Рис. 1. Динамика продаж национальных и иностранных автомобильных брендов в Малайзии в 2001-2020 гг.

Источник: [7].

Fig. 1. Sales dynamics of national and foreign automobile brands in Malaysia in 2001-2020.

Source: [7].

Доля местных производителей давно не была столь высокой. Малазийцы ценят в отечественных марках сочетание практичности, привлекательного дизайна, цены и качества. Кроме того, пошлины на ввоз иномарок увеличивают цены импортных автомобилей практически в 3 раза.

Февраль 2021 г. был крайне продуктивным для автомобильных компаний, поскольку «Протон» достиг рыночных максимумов, которых не было в течение нескольких лет. Поставив на внутренний и внешний рынки 11873 единицы автомобилей, «Протон» по уровню продаж показал лучший февраль за более чем десятилетие, что эквивалентно предполагаемой доле рынка в 27,1%. Это является самым высоким показателем для компании с сентября 2013 г. В целом

«Протон» закрыл месяц на 2-м месте по продажам после «Перодуа», почти в 2 раза увеличив объем продаж по сравнению с январем 2021 г. (5964 единицы). (Малазийская автомобильная ассоциация. Данные о продажах автомобилей в Малайзии за январь 2021 г.).

Что касается иностранных марок, то можно отметить, что «Хонда» опередила «Тойота» и стала самой продаваемой иномаркой на малазийском рынке, которое «Тойота» удерживала с 2015 г. «Тойота» – самый продаваемый в мире бренд – заявила о своем намерении вернуть себе 1-е место в рейтинге. Пятое место заняла «Митсубиси», обогнав «Ниссан» и «Мазда», что также стало большой неожиданностью на рынке.

Таким образом, на рынке наблюдаются следующие тенденции: «Протон» теперь активно вносит свой вклад в увеличение доли национальных производителей, с чем долгое время приходилось справляться «Перодуа» в одиночку. В совокупности они заняли 62% малазийского рынка в 2020 г., что является самым высоким показателем с 2003 г. И наоборот, доля иностранных брендов в период с 2014 по 2018 гг. превышала 50%, но рост «Протона» напрямую повлиял на эти показатели – 38% в 2020 г. – самый низкий показатель иностранных производителей на рынке с 2003 г. Ожидается, что с выходом новых автомобилей «Перодуа» и «Протон» в 2021 г., спроектированных специально для покупателей «Хонда» и «Тойота», тенденция превалирования национальных производителей на рынке сохранится. Также ожидается большая гонка за третье и четвертое места в рейтинге между «Хонда» и «Тойота» и за пятое и шестое места между «Ниссан» и «Мазда».

Таблица 1

Основные продаваемые модели «Протона» в феврале 2021 г.

Модель	Количество проданных единиц	Достижение продаж за январь 2021 года
Saga	4,217	2-й по объему седан А-сегмента
Persona	1,818	Самый большой объем седана В-сегмента
Exora	361	Максимальный объем малого минивэна С-сегмента
Iriz	650	3-й по объему хэтчбек В-сегмента

X70	1,475	Самый большой объем внедорожника С-сегмента
X50	3,345	Самый большой объем внедорожника сегмента В и самый большой объем внедорожника
Итого	11,873	

Источник: [4].

Table 1

Model	No of units sold	Sales achievement for January 2021
Saga	4,217	2 nd highest volume A-segment sedan
Persona	1,818	Highest volume B-segment sedan
Exora	361	Highest volume C-segment MPV
Iriz	650	3rd highest volume B-segment hatchback
X70	1,475	Highest volume C-segment SUV
X50	3,345	Highest volume B-segment SUV and highest volume overall for SUV
Итого	11,873	

Source: [4].

Автомобильная промышленность серьезно пострадала от пандемии коронавируса. Поскольку линии поставок из Китая иссякли, заводы по всему миру закрылись. Автопроизводители от BMW до Honda и Toyota сообщили об убытках, были отменены автомобильные шоу.

В Малайзии воздействие коронавируса было первоначально серьезным, поскольку продажи упали на 99% в апреле 2020 г., когда по всей стране продали всего 141 автомобиль. В результате объем производства в промышленности упал на 41% за первые 2 квартала 2020 г., несмотря на правительственный пакет стимулов (Malaysia Update on Automotive Industry Situation and Market Development). Спрос на новые автомобили остается вялым из-за экономической неопределенности и слабого потребительского доверия.

МАИ (Малайзийский автомобильный институт) недавно завершил и представил исследование, которое прогнозирует массовое потребление автомобильной техники на рынке в период с 2020 по 2050 гг. Это исследование служит отраслевым ориентиром для приведения технологических потребностей,

особенно в области автомобильного дизайна, производства и послепродажного обслуживания, в соответствие с ожидаемыми потребностями рынка в ближайшие 3 десятилетия. Институт определил развитие технологий в качестве одного из основных направлений. Эта задача реализуется с помощью различных платформ, которые включают программу технологического сотрудничества, обмен технологической информацией, цифровое проектирование и прототипирование, трансфер технологий и др. Например, в рамках соглашения о свободной торговле между Малайзией и Австралией (MAFTA) было сформулировано сотрудничество между MAI и AutoCRC of Australia для разработки ключевых технологий для местной автомобильной промышленности.

Проанализировав объемы продаж автомобильных производителей, можно сделать вывод, что автомобильный рынок Малайзии относится к олигополистическому типу рынка: на рынке присутствует небольшое количество крупных игроков, потребителями продукции которых является население целой страны. Учитывая уровень конкуренции действующих производителей, выход на рынок новых игроков крайне затруднен.

Список литературы

1. Малазийская автомобильная ассоциация. Данные о продажах автомобилей в Малайзии за январь 2021 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://paultan.org/2021/02/23/malaysian-vehicle-sales-data-for-jan-2021-by-brand-perodua-share-above-50-national-brands-at-70/jan-2021-malaysia-car-sales/> (дата обращения: 11.02.2021).
2. Малазийский автомобильный институт [Электронный ресурс]. URL: www.mai.org.my/index.php?option=com_content&view=article&id=20&Itemid=114&lang=en (дата обращения: 09.02.2021).
3. Перодуа: официальный сайт производителя [Электронный ресурс]. URL: www.perodua.com.my/ (дата обращения 11.02.2021).

4. Протон: официальный сайт производителя [Электронный ресурс]. URL: www.proton.com/en/press-release/2021/march/proton-market-share-hits-seven-year-high (дата обращения: 11.02.2021).
5. Русакович В.И. Государственное регулирование автомобильной промышленности ЮАР и рост конкурентоспособности // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2015. – № 5. – С. 16-24.
6. Соловьёва Ю.В. Трансферт технологий в инновационной экономике: сущность, формы, методы // Иновационная экономика. – 2014. – № 4(1). – С.7 [Электронный ресурс]. URL: innecon.rudn.ru (дата обращения: 11.02.2021).
7. AutoVerCity. Продажи новых автомобилей в Малайзии за 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/asia/2020/malaysia/> (дата обращения: 09.02.2021).
8. CEIC Leading indicator. Malaysia Motor Vehicles Sales. [Электронный ресурс]. URL: www.ceicdata.com/en/indicator/malaysia/motor-vehicles-sales (дата обращения: 12.02.2021).
9. Malaysia Update on Automotive Industry Situation and Market Development [Электронный ресурс]. URL: http://mddb.apec.org/Documents/2020/AD/AD32-CB/20_ad_cb_009.pdf (дата обращения: 09.02.2021).
10. Southeast Asia ramps up electric vehicle industry with help from Tesla and Vingroup // Asian Today [Электронный ресурс]. URL: www.aseantoday.com/2021/03/southeast-asia-ramps-up-electric-vehicle-industry-with-help-from-tesla-and-vingroup/ (дата обращения: 09.02.2021).

References

1. Malaziyskaya avtomobil'naya assotsiatsiya. Dannyye o prodazhakh avtomobiley v Malayzii za yanvar' 2021 g. [Malaysian Automobile Association. Data on car sales in Malaysia for January 2021]. Available at: <https://paultan.org/2021/02/23/malaysian-vehicle-sales-data-for-jan-2021-by-brand-perodua-share-above-50-national-brands-at-70/jan-2021-malaysia-car-sales/> (accessed: 11.02.2021).

2. Malayziyskiy avtomobil'nyy institut [Malaysian Automobile Institute]. Available at: www.mai.org.my/index.php?option=com_content&view=article&id=20&Itemid=114&lang=en (accessed: 09.02.2021).
3. Perodua. Available at: www.perodua.com.my/ (accessed: 11.02.2021).
4. Proton. URL: www.proton.com/en/press-release/2021/march/proton-market-share-hits-seven-year-high (accessed: 11.02.2021).
5. Rusakovich V.I. Gosudarstvennoye regulirovaniye avtomobil'noy promyshlennosti YUAR i rost konkurentosposobnosti Government regulation of South Africa's automotive industry and increasing competitiveness. Nauchnoye obozreniye. Seriya 1: Ekonomika i pravo, 2015, № 5, pp. 16-24.
6. Solovieva Yu.V. Transfert tekhnologiy v innovatsionnoy ekonomike: sushchnost', formy, metody [Technology transfer in an innovative economy: essence, forms, methods]. Innovatsionnaya ekonomika, 2014, № 4(1), pp.7. Available at: innecon.rudn.ru (accessed: 11.02.2021).
7. AutoVerCity. Продажи новых автомобилей в Малайзии за 2020 г. Available at: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/asia/2020/malaysia/> (accessed: 09.02.2021).
8. CEIC Leading indicator. Malaysia Motor Vehicles Sales. Available at: www.ceicdata.com/en/indicator/malaysia/motor-vehicles-sales (accessed: 12.02.2021).
9. Malaysia Update on Automotive Industry Situation and Market Development. Available at: http://mddb.apec.org/Documents/2020/AD/AD32-CB/20_ad_cb_009.pdf (accessed: 09.02.2021).
10. Southeast Asia ramps up electric vehicle industry with help from Tesla and Vingroup // Asian Today. Available at: www.aseantoday.com/2021/03/southeast-asia-ramps-up-electric-vehicle-industry-with-help-from-tesla-and-vingroup/ (accessed: 09.02.2021).

© Шкляева Милана Игоревна, Русакович Василий Игоревич, 2021 г.

НАШИ АВТОРЫ

Дзюба Анатолий Петрович – к.э.н., старший научный сотрудник кафедры «Финансовые технологии» Высшей школы экономики и управления, ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет (НИУ)», г. Челябинск, Россия

Иванова Анна Валерьевна – магистрант Экономического факультета, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия.

Калицкий Ярослав Андреевич – магистрант Экономического факультета, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия.

Клишина Юлия Евгеньевна – к.э.н., доцент, Ставропольский государственный аграрный университет, г. Ставрополь, Россия.

Котелянец Оксана Сергеевна – аспирант, ассистент кафедры, Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ», г. Москва, Россия.

Лянка Олеся Николаевна – студентка факультета Гуманитарных и социальных наук, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия.

Мировская Инна – магистрант, Институт мировой экономики и бизнеса, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия.

Михеева Анастасия Валерьевна – студентка, Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ», г. Москва, Россия.

Русакович Василий Игоревич – к.э.н., генеральный директор ООО «Тейда Транс», г. Москва, Россия.

Углицких Ольга Николаевна – к.э.н., доцент, Ставропольский государственный аграрный университет, г. Ставрополь, Россия

Шилец Юлия Александровна – студентка, Ставропольский государственный аграрный университет, г. Ставрополь, Россия

Шкваря Людмила Васильевна – д.э.н., профессор кафедры Политической экономики Экономического факультета, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия.

Шкляева Милана Игоревна – студентка факультета Гуманитарных и социальных наук, Российский университет дружбы народов, г. Москва, Россия.

