По мнению В. А. Медведева, интеллектуальный капитал – наиболее динамичный элемент человеческого капитала – образование и культура, уровень владения научными знаниями, информацией [3, с. 34].

М. А. Исакин, М. А. Осколкова, Е. А. Шакина в качестве ключевых элементов интеллектуального капитала организации выделяют наряду с опытом и репутации компании на рынке, долгосрочными контрактами с поставщиками и покупателями выделяют человеческие ресурсы [4, с. 85].

Продолжая характеристику интеллектуального капитала организации в современный период развития необходимо отметить, что в развивающихся странах признают преимущество человеческого капитала, ресурсов, связей, информационных и коммуникационных технологий, их овладения и применения.

В. В. Мануйленко, А. А. Мищенко отмечают о возникновении кадровых инноваций в процессе функционирования интеллектуального капитала, вызванные постоянным совершенствованием уровня образованности профессиональной команды [5].

Ю. А. Карпова полагает, что инновационное развитие должно обеспечивать интересы общества и человека в инновационной среде – сформированном социальном пространстве [6, с. 80].

Таким образом, понятие «интеллектуальный капитал» коррелирует понятием «социальные инновации», проявляющиеся за счет усиления человеческого фактора через разработку и ввод систем усовершенствованной кадровой политики, профессиональной переподготовки и повышения профессионализма сотрудников, социально-профессиональной адаптации вновь поступивших на работу сотрудников, премирования и оценки результатов труда; культурная деятельность и удовлетворение разных социальных потребностей. Вместе с тем очевидно, что между реализацией интеллектуального капитала и социальными, кадровыми инновациями проявляется обратный эффект [7].

1. Маркс, К. Капитал. Т.1 / К. Маркс. – М. : Издательство политической литературы, 1969.
2. Официальный сайт Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://oecd.ru/oecd_rf.html.
3. Медведев, В. А. Перед вызовами постиндустриализма: взгляд на прошлое, настоящее и будущее России / В. А. Медведев. – М.: Альпина Паблишер. – 2003. – С. 34.
4. Исакин, М. А. Интегральный показатель экономической добавленной стоимости: проблемы учета стоимости интеллектуального капитала компании / М. А. Исакин, М. А. Осколкова, Е. А. Шакина // Корпоративные финансы. – 2010. – № 4 (16). – С. 84 – 99.
5. Мануйленко, В. В. Развитие инноваций в системе финансового менеджмента коммерческих организаций: монография / В. В. Мануйленко, А. А. Мищенко. – М.: Перо, 2016. – 255 с.
6. Карпова, Ю. А. Инновации, интеллект, образование / Ю. А. Карпова. – М.: Изд-во Всерос. ин-та пром. собственности и инноватики. – 1998. – 80 с.
7. Мануйленко, В. В. Совершенствование методики оценки достаточности собственных средств (капитала) коммерческого банка : монография / В. В. Мануйленко, А. В. Малеева. – Ставрополь : ГОУ ВПО «СевКавГТУ», 2006. – 209 с.

Иванова А.В.

Тенденции развития контейнерной логистики опасных грузов в России

*Байкальский государственный университет
(Россия, Иркутск)*

doi:10.18411/spc-22-11-2017-24

idsp: 000001:spc-22-11-2017-24

Контейнерная логистика опасных грузов представляет собой систему организации и осуществления транспортировки грузов, которые могут причинить вред здоровью человека или окружающей среде, в контейнерах водным, автомобильным, железнодорожным или авиатранспортом.

Темпы развития контейнерной логистики опасных грузов коррелируют с темпами развития химической отрасли: изменение объемов производства химических веществ влияет на размер логистических потоков опасных грузов. Таким образом, для прогнозирования изменений объемов перевозимых грузов, и, как следствие, развития отрасли, необходимо изучить тенденции, наблюдаемые в химическом производстве.

Таблица 1.

Объем отгруженных товаров собственного производства химического производства в России, 2010-2015 гг., млрд. руб.

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Обрабатывающие производства	18881	22813	25111	26840	29661	33087
в т.ч. химическое производство	1427	1813	1942	1886	2102	2670

Источник: составлено автором на основе [2].

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики можно говорить о положительной динамике и росте объемов производства химической отрасли в целом, и в частности за последние два года. В динамике последних пяти лет объемы химического производства увеличились практически в два раза, что говорит о высокой положительной тенденции данной отрасли.

Определив положительную тенденцию в химическом производстве, можно перейти к непосредственному анализу динамики использования контейнерных перевозок. Говоря о международных перевозках опасных грузов из стран зарубежья в Россию, следует отметить фактическое преобладание таких перевозок морским транспортом. Зачастую использование морского транспорта считается не только экономически более эффективным, но и является единственным способом транспортировки груза из зарубежной страны в Россию без дополнительных перегрузок товара на другие транспортные средства. Так, значительная доля опасных грузов привозится из Китая, и в данном случае отгрузка контейнера по морю из китайского порта до российского (наиболее популярны порты: Владивосток, Санкт-Петербург и Новороссийск) – это самый простой, быстрый и дешевый способ транспортировки таких грузов.

Рис. 1. Динамика международной контейнерной торговли, 1996-2016 гг. (млн. ед. в двадцатифутовом эквиваленте и процентное изменение в годовом исчислении) Источник: [4].

Динамика, отраженная на рис. 1, отражает изменение объемов международной торговли грузами в контейнерах. Динамика сопрягается с экономическими и политическими изменениями. Критическое падение, начавшееся в 2007 г. и достигшее своего пика в 2009 г., является следствием мирового экономического и финансового кризиса. Выход стран из сложных кризисных ситуаций сопровождается резким ростом объемов контейнерных перевозок. Интересным является и небольшое падение показателя в 2014-2015 гг. Такая динамика отлично иллюстрирует степень зависимости контейнерных перевозок от принятия санкционных мер и высокой волатильности рубля.

Таким образом, контейнерная логистика в рассматриваемый период 1996 – 2016 гг. была крайне нестабильна: резкие скачки – отрицательный фактор, отражающий сложность ведения бизнеса в постоянно изменяющихся условиях, динамика которых мало зависит от деятельности самих компаний. В целом объемы контейнерной торговли уменьшились на 30 млн. единиц в период с 1996 г. по 2016 г.

Также важно понимать положение контейнерной логистики в сравнении с другими способами перевозки грузов в динамике лет, что отражено на рис. 2.

Рис. 2. Сравнительная динамика мирового тоннажа использования различных морских транспортных средств, 2000-2016 гг., тыс. дедвейт-тонн. Источник: [4].

На рис. 2 отражена динамика объемов перевозок различными видами морского транспорта разнородных грузов. На протяжении последних 10 лет ситуация, сложившаяся на рынке морских перевозок, выглядит следующим образом: лидирующее положение занимает перевозка сухих навалочных грузов сухогрузами, далее – перевозка грузов в нефтяных танкерах, третью позицию занимает контейнеровозы, и наименьшее значение у универсальных грузовых судов. Морская перевозка опасных грузов в основном производится контейнерами в контейнеровозах. Несмотря на то, что контейнерные перевозки по сравнению с другими морскими перевозками не занимают высокое положение, ситуация на данном рынке достаточно устойчивая. Отсутствие резких перепадов говорит об относительной стабильности морских контейнерных перевозок в сравнении с другими способами перевозки грузов.

Развитие контейнерной логистики опасных грузов в России в целом идет более низкими темпами, чем в других странах. Это обуславливается рядом причин, оказывающих негативное воздействие [1]:

1. Отсталость транспортной инфраструктуры – необходимы серьезные инвестиции в развитие и модернизацию существующих портов,

- терминалов, железнодорожных станций и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры.
2. Структура российского экспорта и импорта – в Россию импортируется в основном готовая контейнеропригодная продукция, а экспортируется – топливо и сырье, при перевозке которых не могут использоваться контейнеры, поэтому, чтобы избежать порожних пробегов контейнеров, грузовладельцы стараются реже их использовать.
 3. Недостатки организационно-экономического характера. Такие, например, как слишком высокие и негибкие тарифы естественных транспортных монополий, простои на таможнях и т.п.

Несмотря на то, что Россия является достаточно крупным экспортером и импортером, по логистическому обеспечению внешнеэкономической деятельности наша страна находится в рейтинге среди самых отсталых стран. Рейтинг логистического потенциала стран, составленный Всемирным банком, иллюстрирует общую тенденцию развития логистики в России.

Таблица 2.

*Оценка логистического потенциала России
(The Logistics Performance Index), 2007 – 2016 гг.*

	2007 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.
Рейтинг (место)	99	94	95	90	99
Оценка (среднее значение)	2,37	2,61	2,58	2,69	2,57
Таможня	1,94	2,15	2,04	2,20	2,01
Инфраструктура	2,23	2,38	2,45	2,59	2,43
Международные перевозки	2,48	2,72	2,59	2,64	2,45
Логистическая компетентность	2,46	2,51	2,65	2,74	2,76
Отслеживание	2,17	2,60	2,76	2,85	2,62
Своевременность	2,94	3,23	3,02	3,14	3,15

Источник: [3].

Согласно вышеприведенным данным можно говорить лишь о незначительном росте логистической развитости страны. Динамика показателей качества логистической обеспеченности за последние 10 лет положительная, но темпы роста значительно ниже, чем в ряде других стран, что видно по неизменному месту в рейтинге – 99 место в 2007 г. и 2016 г.

Рейтинг логистического потенциала стран иллюстрирует уровень отсталости России от ряда наиболее развитых стран. Тем не менее, в государстве принимаются меры по улучшению логистического состояния: упрощается и становится более прозрачным таможенное оформление, активно развиваются логистические компании страны, развиваются новые логистические маршруты и т.д. Территориальная протяженность страны выступает одним из основных негативных факторов, влияющих на показатели рейтинга. Так, например, несмотря на лидирующие позиции в мировой торговли, большой грузопоток и развитость логистической системы, Китай не входит в лидеры рейтинга, занимая 27 место.

Рассмотрев состояние рынка контейнерной логистики в стране и в мире, и оценив логистический потенциал России, считается целесообразным обозначить круг проблем, затрудняющих и замедляющих развитие отрасли. Исследователи выделяют ряд проблем, которые требуют решения на государственном уровне [1]:

- регулирование и упрощение таможенных и технических процедур при пересечении материальными потоками государственных границ;
- необходимость унификации требований, правил, тарифов, стандартов к технологиям и техническим средствам разных государств;

- создание международной транспортной инфраструктуры, включающей пути сообщения, транзитные склады, терминалы, распределительные центры;
- акцентирование внимания на качественные показатели доставки грузов в международном сообщении, следовательно, повышение требования к перевозчикам, складским операторам, логистическим посредникам;
- совершенствование системы охраны окружающей среды во многих государствах и в связи с этим повышение экологических требований к транспортным средствам, упаковки товаров, ликвидации отходов, безопасности транспортных операций и т.п.

Таким образом, можно обозначить основные тенденции развития контейнерной логистики опасных грузов:

1. Зависимость от объемов химического производства – положительная динамика объемов дает мощный импульс к увеличению роста объемов контейнерной логистики опасных грузов.

2. Общемировая тенденция к сокращению контейнерных перевозок вследствие нестабильной мировой ситуации, затрудняет развития отрасли в рамках России, усиливаясь нестабильностью национальной валюты и применяемыми в отношении страны санкциями.

3. Слабое развитие логистической инфраструктуры и односторонность международной торговли России с зарубежными странами также производит синергетический эффект, уменьшая темпы роста.

4. Наблюдаемые сдвиги в законодательстве в отношении упрощения процедур таможенного прохождения и открытию данных способствует сокращению временных и финансовых потерь при осуществлении транспортировки.

1. Кархова И. Ю. Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом // И. Ю. Кархова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2013. – № 6, С. 90-108.
2. Кевеш А.Л. Промышленное производство в России. 2016: Стат.сб. /Росстат/ Л. А. Кевеш [и др.] - М., 2016. – С. 347.
3. Country Score Card: Russian Federation 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/column/254/C/RUS/2016/C/RUS/2014/C/RUS/2012/C/RUS/2010/C/RUS/2007#chartarea>.
4. Review of Maritime Transport 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf.

Кертиева Э.Э.

Основные проблемы развития АПК КБР и меры по их преодолению

*ФГБОУ ВО «Кабардино-Балкарский государственный аграрный университет
имени В.М. Кокова»
(Россия, Нальчик)*

doi:10.18411/spc-22-11-2017-25

idsp: 000001:spc-22-11-2017-25

Агропромышленный комплекс является приоритетной отраслью экономики Кабардино-Балкарской республики, который производит продукцию жизненно важную для региона и страны в целом.

На сегодняшний день перед агропромышленным комплексом Кабардино-Балкарской республики стоит ряд задач, от решения, которых напрямую зависит рост благосостояния населения, а именно:

- обеспечение населения региона безопасным продовольствием и сельскохозяйственной продукцией;