

---

---

# **ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ**

Научно-практический журнал

---

---

**Основан в 2011 г.**

**2013  
№1.2(7)**

**Издательство «Научная книга»**



**2013**

**Издательство "Научная книга"**  
**Кафедра «Управление строительством» ВГАСУ**

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций

ПИ N ТУ 36-00204 от 26 мая 2011 г.

ISSN 2223-0432

Журнал выходит четыре раза в год

**ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ**  
*Научно-практический журнал*

Главный редактор – **Кравец О.Я.**, д-р техн. наук, профессор (Воронеж)

Зам. главного редактора – **Толстых Т.О.**, д-р экон. наук, профессор (Воронеж)

Зам. главного редактора – **Баркалов С.А.**, д-р техн. наук, профессор (Воронеж)

Ответственный секретарь – **Аверина Т.А.** (Воронеж)

**РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ**

**Богатырёв В.Д.**, д-р экон. наук, профессор (Самара)

**Бурков В.Н.**, д-р техн. наук, профессор (Москва)

**Вертакова Ю.В.**, д-р экон. наук, профессор (Курск)

**Владимирова И.Л.**, д-р экон. наук, профессор (Москва)

**Гераськин М.И.**, д-р экон. наук, профессор (Самара)

**Курочка П.Н.**, д-р техн. наук, профессор (Воронеж)

**Перова М.Б.**, д-р экон. наук, профессор (Вологда)

**Сибирская Е.В.**, д-р экон. наук, профессор (Орел)

**Сироткина Н.В.**, д-р экон. наук, профессор (Воронеж)

**Черникова А.А.**, д-р экон. наук, профессор (Старый Оскол)

**Чиркова М.Б.**, д-р экон. наук, профессор (Воронеж)

Дизайн обложки – **С.А.Кравец**

**На основании заключения Президиума Высшей аттестационной комиссии Минобр-науки России от 25 мая 2012 года N22/49 журнал "Экономика и менеджмент систем управления" включен в Перечень российских рецензируемых научных журналов, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук.**

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов. При перепечатке ссылка на журнал обязательна.

Правила для авторов доступны на сайте журнала <http://www.sbook.ru/emsu>

Адрес редакции:

394077 Воронеж, ул. 60-й Армии, д. 25, комн. 120

Телефон: (473)2667653

Факс: (473)2661253 авт

E-mail: [emsu@bk.ru](mailto:emsu@bk.ru)

<http://www.sbook.ru/emsu>

**Подписной индекс в объединенном каталоге «Пресса России» - 43054**

Учредитель и издатель: ООО Издательство "Научная книга"

<http://www.sbook.ru>

Отпечатано с готового оригинал-макета в ООО "Цифровая полиграфия"

394036, г.Воронеж, ул.Ф.Энгельса, 52, тел.: (473) 261-03-61

Свободная цена

Подписано в печать 12.01.2013. Заказ 0000. Тираж 1000. Усл. печ. л. 5,2.

Ѐ Экономика и менеджмент систем управления, 2013

## Содержание

Бабаджян Д.К. Управление эффективностью социальной ответственностью бизнеса.....	232
Верхотуров Д.А., Конвисарова Е.В., Спевак Е.Г. Методический подход к расчету субсидий на финансирование дорожного хозяйства муниципальных образований региона в целях развития туризма .....	238
Краус Е.Н., Краус Н.Н. Инновационные инструменты управления маркетингом малого торгового бизнеса в системной модернизации экономики Украины.....	243
Лукошкина Т.И., Дейнега В.Н. SWOT-анализ как инструмент стратегического планирования предприятий винодельческой промышленности.....	250
Образцов А.С. Повышение эффективности управления российской банковской системой: анализ и перспективы .....	256
Пономаренко Д.О. Анализ особенностей управленческого учета в гостиничном холдинге.....	263
Устименко О.А. Пути повышения качества спортивно-оздоровительных услуг в дальневосточном регионе .....	270
Хапаев И.Б. Современные особенности управления аграрным сектором в Карачаево-Черкесской республике .....	277
Цимберов Д.М., Фитерер Д.В. Методика минимизации потерь нефтепродуктов при управлении обеспечением пространственно распределенных объектов .....	284
Цоллер С.В. К вопросу о взаимодействии органов государственного управления Оренбургской области с менеджментом регионального банка .....	290
Щербакова Т.А., Дамирчари М.Р. Инвестиционная политика Ростовской области: эффективность реализации, приоритетные направления.....	298
<b>Правила для авторов .....</b>	<b>310</b>
<b>Издательство «Научная книга».....</b>	<b>311</b>

действие своего производства на общество и окружающую среду и не полностью реализуют свой экономический потенциал.

Одной из составляющих инвестиций в развитие человеческого капитала, приводящих к росту эффективности производства, является образование - получение первичных профессиональных знаний и компетенций, а также углубление и развитие имеющихся профессиональных навыков.

Социальный прогресс способствует устареванию знаний, полученных в процессе обучения, следовательно, необходима универсальная, соответствующая современным тенденциям мобильная система образования.

Накопление и формирование человеческого капитала в значительной степени зависит от институционального климата, включающего уровень развития рынка образовательных услуг, правовое обеспечение деятельности образовательных учреждений, кадровое обеспечение и финансирование научно-исследовательских разработок. Специфическим отличием системы образования и ее учреждений является их некоммерческий характер, который, позволяет обеспечить доступность образования, относительно равные возможности воспроизводства интеллектуальных способностей людей независимо от социальной группы, к которой они принадлежат.

#### **Список использованных источников**

1. Глазьев С.Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса. - М.: Экономика, 2010. 256 с.
2. Гоголева А.С. Социальная организация российского бизнеса сквозь призму социальных механизмов трудоустройства// Мир России. - 2011. - № 4.
3. Чилингир Е.Ю. Культурно-этические особенности социального поведения предпринимателей досоветской России// Личность. Культура. Общество. - 2010. - Т. 12, № 4.
4. Мельников А.С. Социальная ответственность бизнеса// ЭКО. - 2010. - № 11.
5. Никитина Л.М. Генезис идей социально-экономической ответственности бизнеса// Национальные интересы: приоритеты и безопасность. - 2010. - № 7.
6. Страхов Е.Ю. Социальная ответственность бизнеса в условиях инновационной модернизации экономики// Национальные интересы: приоритеты и безопасность. - 2011. - №7.

### **Верхотуров Д.А., Конвисарова Е.В., Спевак Е.Г. МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К РАСЧЕТУ СУБСИДИЙ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ РЕГИОНА В ЦЕЛЯХ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА**

*Дальневосточный федеральный университет, г.Владивосток  
verkhoturourov.da@dvfu.ru*

На протяжении ряда последних лет все большее внимание уделяется вопросам развития туристско-рекреационной деятельности в аспекте формирования регионального хозяйственного комплекса. Как отмечалось в научной литературе [1] туризм является перспективным направлением развития экономики регионов России, выступает институциональным фактором и будет способствовать выравниванию социально-экономического положения. На

---

---

этом пути встаёт проблема транспортной доступности центров туризма [3]. Это объясняется «неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог по сравнению с показателями развитых стран, что особенно явно выражено в отношении регионов Дальнего Востока России, где [...] автомобильный транспорт становится единственно доступным транспортным средством» [5]. Понимая сложность и важность решения проблемы транспортной доступности центров туризма в регионе, как системообразующих центров развития отрасли, в целях повышения инвестиционной привлекательности субъекта федерации, обеспечения его устойчивого экономического положения, и учитывая, что до настоящего времени, на региональном и местном уровнях, с одной стороны, продолжает существовать проблема методического обоснования выбора отраслей экономики для инвестирования, а с другой – его объёмов и способов, – нами предлагается методический подход к расчету субсидий из регионального бюджета местным бюджетам на финансирование дорожного хозяйства муниципальных образований региона в целях развития туризма как одной из приоритетных отраслей регионального хозяйственного комплекса.

Предлагаемый методический подход (см. дорожную карту, рис. 1) позволит усовершенствовать и систематизировать порядок расчета субсидий муниципальным образованиям из регионального бюджета на финансирование расходов местных бюджетов, направленных на решение проблемы транспортной доступности туристских центров.

При расчете размеров субсидий одной из первых возникает проблема отбора значимых факторов, влияющих на их величину. Вычленение значимых факторов призвано уменьшить размерность будущей модели расчета с тем, чтобы не только удалить из нее все малозначимые факторы, тем самым упростив модель, но и с тем, чтобы устранить избыточное дублирование информации (мультиколлинеарность). Существует различные методики решения данной проблемы. Достаточно хорошо себя зарекомендовали такие методы, как:

- процедура Forward Selection (прямой отбор),
- процедура Backward Elimination (обратное исключение),
- процедура Stepwise,
- процедура Best Subsets (лучшие подмножества) [7].

Очевидно, что в случае относительно небольшого списка факторов-pretендентов (когда количество факторов менее, чем  $2^n - 1$ , т.е. когда не достигнуто т.н. «проклятие размерности»), одним из возможных способов решения проблемы могло бы стать построение модели на всех возможных комбинациях наборов входных факторов с последующим отбором того варианта, который обладал бы наилучшей описательной способностью результирующего признака и при этом содержал бы оптимум факторов.

---

---



Рис. 1. Дорожная карта расчета субсидий местным бюджетам на финансирование дорожного хозяйства муниципальных образований региона в целях развития туризма

В ходе проведенного нами исследования было установлено, что совре-

менное бюджетное законодательство к целевым расходам регионального бюджета относит средства, направляемые местными бюджетами на финансирование работ по ремонту (капитальному, текущему) и содержанию дорог, улиц и искусственных сооружений на них (1-я группа факторов). Таким образом, эти факторы даны нам изначально. Основываясь на ряде предыдущих работ [1, 3, 5, 9] считаем, что в дополнение к этим факторам должны применяться факторы, характеризующие:

— уровень загрузки автомобильных дорог административно-территориального образования (2-я группа: пассажирооборот и грузооборот);

— дорожную обеспеченность административно-территориального образования (3-я группа: коэффициенты Энгеля – Юдзуру Като, Ю.И. Успенского, О.В. Попова, Л.И. Василевского),

— уровень автомобилизации административно-территориального образования (4-я группа: число автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки, число автобусных маршрутов по видам сообщения).

Считаем, что для комплексного развития региона необходим кластерный подход, поэтому на основе предложенных нами факторов предлагаем воспользоваться методикой И.А. Сёминой и Л.Н. Фоломейкиной [8] для расчета интегрального показателя транспортной доступности центра туризма (ИДЦТ), который бы представлял собой время, необходимое для того, чтобы добраться из любого центра туризма до любого другого центра туризма (в пределах муниципального образования). Для этого по каждой группе факторов интегральный показатель будет рассчитываться по формуле

$$x_{ij} = \frac{|x_{ij} - x_j|}{\max/\min x_j} ; \quad (1)$$

где  $i$  – количество центров туризма в административно-территориальном образовании,  $j$  – количество факторов,  $x$  – значение фактора,  $x$  – наилучшее (наилучшее) значение фактора,  $\max/\min^x$  – экстремум. Экстремум будет определен по формулам:

$$\max/\min^x \equiv \min^x \text{ если } |\min^{x-\&}| \geq |\max^{x-\&}| \quad (2)$$

$$\max/\min^x \equiv \max^x \text{ если } |\max^{x-\&}| \leq |\min^{x-\&}| \quad (3)$$

Нахождение экстремума дает возможность выразить отклонения всей группы факторов от наилучших или наихудших оценочных значений и тем самым правильно с содержательных позиций соизмерить их между собой.

Следующей проблемой становится определение весов рассчитанных по группам интегральных показателей в общей модели.

Подсистему туризма в социально-экономической системе региона можно рассматривать как разновидность стохастической системы. Тогда, используя понятие стохастического процесса Дирихле, сечениями которого служат неотрицательные случайные величины  $P_1, \dots, P_m$ , имеющие для любых  $m = 1, 2, \dots$  конечномерные распределения и неопределенности выбора весовых ко-

ээффициентов при линейной свертке показателей «имеющая место объективная неопределенность выбора весов моделируется путем задания распределения Дирихле на всем множестве их допустимых значений, которое в общем случае образует единичный симплекс в  $m$ -мерном пространстве» [6]. Тогда, как справедливо указывает Н.Н. Рожков, неопределенность выбора конкретного набора весов решается при помощи задания равномерного распределения на конечном множестве наборов весов, оставшихся в числе допустимых. Исходя из предлагаемого нами методического подхода и проведенного в соответствии с ним исследования разработанная усовершенствованная модель для расчета ИДЦТ, дополненная выявленными и проклассифицированными нами факторами, будет иметь вид

$$S_i = (S_1 * k_1) + (S_2 * k_2) + (S_3 * k_3) + (S_4 * k_4) \quad (4)$$

где  $S_1, S_2, S_3, S_4$  – значение интегрального показателя по первой, второй, третьей и четвертой группе факторов соответственно, а  $k_1, k_2, k_3, k_4$  – значение весового коэффициента по 1-й, 2-й, 3-й и 4-й группе факторов.

В ходе исследования были получены следующие значения весовых коэффициентов:

- 0,202 (1-я группа);
- 0,317 (2-я группа);
- 0,274 (3-я группа);
- 0,207 (4-я группа).

Тогда чем ниже значение полученного показателя ИДЦТ ( $S_i$ ), тем лучше ситуация с дорожным хозяйством в административно-территориальном образовании и тем меньший объем денежных средств ему необходим. Следовательно, нами предлагается размер предоставляемой субсидии рассчитывать следующим образом. Весь имеющийся объем денежных средств предназначенных к распределению (средства регионального бюджета, предусмотренные по разделу «Финансовая помощь бюджетам других уровней») необходимо приравнять к 100%. Тогда доля административно-территориального образования будет определяться как отношение суммы ИДЦТ по всем административно-территориальным образованиям региона к ИДЦТ конкретного муниципалитета. Соответственно размер субсидии будет определяться как произведение ИДЦТ на долю конкретного муниципалитета в общем объеме.

Таким образом, предлагаемый нами методический подход к расчету субсидий на финансирование дорожного хозяйства муниципальных образований региона в целях развития туризма позволяет учесть всю сумму факторов, влияющих на требуемый объем финансирования.

#### **Список использованных источников**

1. Верхотуров Д.А. Зоны территориального развития туристско-рекреационной направленности Приморского края. - Воронеж: Издательство «Научная книга», 2012. - 208 с.
2. Верхотуров Д.А. Территориальная организация туристско-рекреационных систем// Экономика и менеджмент систем управления. 2012. Т. 5. № 3. С. 23-35.
3. Конвисарова, Е.В., Плотникова, О.Н. Состояние и проблемы автодорожного комплекса России// Автодорожный комплекс России, проблемы управления, финансирования, учета и способы их преодоления: сб. ст. - Владивосток: Изд-во Дальневосточного государ-

ственного университета. 2008. С. 6–13.

4. Кравченко О.Г. Анализ экономической эффективности от вложения средств в развитие автодорожного комплекса Приморского края// Сб. науч. тр. SWORLD по матер. междунар. НПК. 2011. Т.25. № 4. С. 13-18.

5. Плотникова, О.Н. Методическое обеспечение обоснования инвестиций в автодорожное строительство (на примере Приморского края): дис. ... канд. экон. наук. - Владивосток, 2009. - 206 с.

6. Рожков Н.Н. Квалиметрические методы и модели комплексного оценивания качества услуг в социальной сфере: автореф. дис. ... д-ра техн. наук. – СПб., 2011. - 38 с.

7. Сенин А. Методы отбора переменных в регрессионные модели. - [http://www.basegroup.ru/library/analysis/regression/feature\\_selection](http://www.basegroup.ru/library/analysis/regression/feature_selection).

8. Сёмина И.А., Фоломейкина Л.Н. Пространственный анализ в региональном исследовании транспорта с использованием ГИС-технологий// Географический вестник. 2009. № 2. С. 58-67.

9. Спевак Е.Г., Верхотуров Д.А. Инфраструктура туризма в Приморье: состояние, проблемы, перспективы// В мире научных открытий. 2011. № 10-1. С. 440-453.

**Краус Е.Н., Краус Н.Н.**

**ИННОВАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ УПРАВЛЕНИЯ  
МАРКЕТИНГОМ МАЛОГО ТОРГОВОГО БИЗНЕСА В СИСТЕМНОЙ  
МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ УКРАИНЫ**

*Полтавский университет экономики и торговли, Украина*

*krausnatasha@mail.ru*

**Вступление.** Сегодня в Украине медленно и противоречиво развиваются рыночные отношения, происходит реформирование всех отраслей экономики, обостряется конкурентная борьба. Такие преобразования в стране имеют большое влияние на все субъекты хозяйствования, в частности на малые торговые, потому что именно их роль в рыночной экономике как важного структурно-образующего элемента недооценивается.

Отсутствует эффективная национальная система предпринимательства, которая бы определяла инновационный характер развития малого торгового бизнеса и интегрировала Украину в европейскую и мировую экономическую системы. Следовательно, необходимым становится осознание того, что без ориентации на внешние рынки не произойдет прорыва в экономике государства и ее модернизации, определение курса на инновационное обновление торговли и предоставления преференций малому предпринимательству как основы стабильности роста экономики.

Глубокое и всестороннее проникновение малого торгового бизнеса к экономической системе Украины является условием выхода последней на мировую арену. Поэтому, на современном этапе своего развития, наше государство должно обеспечить выгодные условия хозяйствования для отечественных малых торговых предприятий, создающих позитивный имидж Украины в мире. Малый торговый бизнес играет важную роль в насыщении рынка потребительских товаров и услуг, а реализация им инноваций является весомым фактором формирования “среднего класса” страны, решение вопросов занятости и благосостояния населения.