

НАЦИОНАЛЬНЫЕ[®] ИНТЕРЕСЫ ПРИОРИТЕТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ

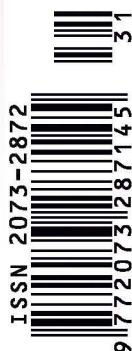
Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности

Методические подходы к оценке эффективности системы финансирования отечественной науки

Мегапроекты развития территорий: опыт Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации

Практика применения допинга в профессиональном спорте и последствия для здоровья спортсменов

Экономическое славяноведение как новое и перспективное направление научных исследований



31 (268) — 2014
АВГУСТ

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ: ПРИОРИТЕТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ[®] – является зарегистрированным товарным знаком

<http://www.fin-izdat.ru> e-mail: post@fin-izdat.ru

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ

ПРИОРИТЕТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ И ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

**Журнал выходит 4 раза в месяц
31 (268) – 2014 август**

ПОДПИСКА ВО ВСЕХ ОТДЕЛЕНИЯХ СВЯЗИ
по каталогу агентства «Роспечать» – индекс 46573
по каталогу УФПС РФ «Пресса России» – индекс 12926
по каталогу российской прессы «Почта России» – индекс 34129

Доступ и подписка
на электронную версию журнала – www.elibrary.ru, www.dilib.ru
Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
за соблюдением законодательства в сфере массовых
коммуникаций и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-19593

Учредитель:
ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

Издатель:
ООО «ИЦ «Финансы и Кредит»

Главный редактор:
Е.Ю. Хрусталёв, доктор экономических наук, профессор,
академик АВН

Зам. главного редактора:
А.Е. Симонов, А.Т. Ужegov

Редакционный совет:
Б.Н. Авдонин, доктор экономических наук, профессор
М.А. Бендииков, доктор экономических наук,
С.Ф. Викулов, доктор экономических наук, профессор
И.Д. Грачев, доктор экономических наук,
Н.С. Зиядуллаев, доктор экономических наук, профессор
Л.Л. Игонина, доктор экономических наук, профессор
В.В. Ключков, доктор экономических наук
Г.А. Лавринов, доктор экономических наук, профессор
В.Л. Макаров, доктор физико-математических наук,
профессор, академик РАН
Ю.Н. Макаров, доктор экономических наук
О.С. Сухарев, доктор экономических наук, профессор
Л.С. Шаховская, доктор экономических наук, профессор
Н.Н. Швеиц, доктор экономических наук

Верстка: Н.И. Бранделис
Корректор: А.М. Лейбович

**Редакция журнала «Национальные интересы:
приоритеты и безопасность»:**
111401, Москва, а/я 10
Тел.: +7 (495) 989-96-10
Адрес в Internet: <http://www.fin-izdat.ru>
E-mail: post@fin-izdat.ru

© **ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»**

Журнал рекомендован ВАК Минобрнауки России
для публикации научных работ, отражающих основное
научное содержание кандидатских и докторских диссертаций.

Подписано в печать 24.07.2014. Формат 60x90 1/8. Цена договорная.
Объем 7,75 п.л. Тираж 4 500 экз. Отпечатано в ООО «КТК»,
г. Красноармейск Московской обл. Тел.: +7 (496) 588-08-66.

Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).

Статьи рецензируются.

ISSN 2311-875X (Online), ISSN 2073-2872 (Print)

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИОРИТЕТЫ РОССИИ

- *Кизим А.А., Мищенко Л.Я., Шевченко И.В.* Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности 2
- *Славянов А.С.* Методические подходы к оценке эффективности системы финансирования отечественной науки 17

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

- *Митрофанова И.В., Жуков А.Н., Батманова В.В., Митрофанова И.А.* Мегaproекты развития территорий: опыт Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации 28

УГРОЗЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ

- *Брусникина О.А., Песков А.Н.* Практика применения допинга в профессиональном спорте и последствия для здоровья спортсменов 41

КНИЖНЫЙ КОМПАС

- *Селин В.С.* Экономическое славяноведение как новое и перспективное направление научных исследований 55

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции. Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей.

NATIONAL INTERESTS

PRIORITIES AND SECURITY

ANALYTICAL AND PRACTICAL JOURNAL

4 issues per month

31 (268), August, 2014

SUBSCRIPTION AT ALL POST OFFICES:

- index 46573 – catalog of Agency Rospechat
- index 12926 – catalog FDPS RF Pressa Rossii
- index 34129 – catalog of Russian press Pochta Rossii

ONLINE VERSIONS: www.elibrary.ru

Registration certificate ПИ № ФС 77-19593 by the Federal Service for monitoring compliance with cultural heritage protection law.

Founded by:

Publishing house FINANCE and CREDIT

Published by:

Information center Finance and Credit, Ltd.

Editor-in-chief:

Evgenii Iu. Khrustalev

Deputy editors:

Alexander E. Simonov, Alexander T. Uzhegov

Editorial council:

Boris N. Avdonin, *JSC Ruselectronics, Central Science Research Institute of Economics, Information and Management Systems, Moscow*

Mikhail A. Bendikov, *Central Economics and Mathematics Institute, RAS, Moscow*

Sergei F. Vikulov, *46th Central Research Institute of RF Ministry of Defense, Moscow*

Ivan D. Grachev, *The State Duma of the Federal Assembly of Russia, Moscow*

Nabi S. Ziadullaev, *Market Economy Institute, RAS, Moscow*

Liudmila L. Igonina, *Financial Univ. under Government of Russian Federation (Financial Univ.), Krasnodar Branch, Krasnodar*

Vladislav V. Klochkov, *Institute of Control Sciences, RAS, Moscow*

Gennadii A. Lavrinov, *46th Central Research Institute of RF Ministry of Defense, Moscow*

Valerii L. Makarov, *Central Economics and Mathematics Institute, RAS, Moscow*

Iurii N. Makarov, *Russian Federal Space Agency (Roscosmos), Department of Strategic Planning and Target Programs, Moscow*

Oleg S. Sukharev, *Institute of Economics, RAS, Moscow*

Larisa S. Shakhovskaia, *Volgograd State Technical Univ., Volgograd*

Nikolai N. Shvets, *International Institute of Energy Policy and Diplomacy (MGIMO-University), Moscow*

Design: Natalia I. Brandelis

Corrector: Alla M. Leibovich

Editorial contacts:

Mail address 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russia

Telephone +7 (495) 989-9610

E-mail post@fin-izdat.ru

Website www.fin-izdat.ru

© Publishing house FINANCE and CREDIT

The journal is recommended by VAK of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation to publish scientific works encompassing the basic matters of the MPhil and DPhil theses.

Signed to print 24.07.2014. Format 60x90 1/8. Volume 7,75.

Circulation 8 700. Printed in KTK, Ltd, Krasnoarmeysk, Moscow region.

Phone: +7 (496) 588-0866.

The journal is reviewed by the VINITI of the Russian Academy of Sciences.

The journal is included in the Russian Science Citation Index Database.

ISSN 2311-875X (Online), ISSN 2073-2872 (Print)

CONTENTS

PRIORITIES OF RUSSIA

- *Kizim A.A., Mishchenko L.Ya., Shevchenko I.V.* Features and trends of investment processes in the field of development of transportation and logistics infrastructure of industry 2
- *Slavyanov A.S.* Methodological approaches to the assessment of the effectiveness of the national science funding system 17

STRATEGY OF ECONOMIC ADVANCEMENT

- *Mitrofanova I.V., Zhukov A.N., Batmanova V.V., Mitrofanova I.A.* Mega-projects of territorial development: the experience of the USA and Russia 28

THREATS AND SECURITY

- *Brusnikina O.A., Peskov A.N.* The practice of doping in professional sports and the consequences for the health of athletes 41

FOR EDUCATIONAL PURPOSE

- *Selin V.S.* Economic Slavonic studies as a new and perspective direction of scientific research 55

All articles peer-reviewed.

Not responsible for the authors' personal views in the published articles.

This publication may not be reproduced in any form without permission.

All rights reserved.

Printed in Russia.

УДК 001.895:330.4

ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

А. А. КИЗИМ,**доктор экономических наук, профессор кафедры
мировой экономики и менеджмента****E-mail: arko1980@mail.ru****Л. Я. МИЩЕНКО,****доктор экономических наук, профессор кафедры
мировой экономики и менеджмента****E-mail: lmishenko@mail.ru****И. В. ШЕВЧЕНКО,****доктор экономических наук, профессор,
декан экономического факультета****E-mail: decan@econ.kubsu.ru****Кубанский государственный университет**

Устойчивость социально-экономического развития, политическая целостность страны и рыночная адаптивность во многом зависят от состояния транспортно-логистического комплекса и обслуживающей его транспортно-логистической инфраструктуры. В связи с этим существенно возрастает роль инвестиций в инфраструктурные проекты страны, в том числе в связи с созданием в Российской Федерации нового субъекта — Республики Крым¹. Учет страновых особенностей и современных тенденций развития экономики России требует использования новых подходов к разработке и реализации инвестиционных проектов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Учитывая мировые тенденции углубления межрегионального взаимодействия, а также общность

природно-климатических условий, направлений специализации и территориальную близость, целесообразно создание единого межрегионального экономического пространства Крыма и Краснодарского края, целями которого будут обеспечение координации стратегии и политики социально-экономического развития участвующих регионов, синхронизация соответствующих программ преобразований, развитие горизонтальных коммуникационных связей как основы взаимодействия в области транспорта, энергетики, торговли, промышленного и агропромышленного комплексов.

Отмечено, что целесообразно создание межрегиональной комиссии регулирования координации и развития экономического взаимодействия двух рассматриваемых регионов. Возможные функции — разработка и реализация совместных программ развития и прежде всего в главных секторах специализации — агропромышленном комплексе и туристско-рекреационной сфере; мониторинг и координация ситуации, обеспечение прямой связи и информационного обмена; оказание информационно-консультативной помощи.

¹ См.: О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов — Республики Крым и города федерального значения Севастополя: Федеральный Конституционный Закон от 21.03.2014 № 6-ФКЗ.

тивных услуг и помощи в поисках партнеров, другие формы содействия в экономической деятельности; организация конференций, семинаров, выставок; привлечение к работе предпринимательских кругов внутри регионов и за их пределами.

Очевидно, что необходимо формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры Крыма и других регионов России: сооружение совместными усилиями объектов инфраструктуры на транспорте, создание новых транспортных коммуникаций, переход на современные транспортно-погрузочные и терминально-складские технологии, создание новых транспортных коридоров.

Ключевые слова: *инфраструктурные инвестиции, инфраструктурный проект, модернизация, субъект Российской Федерации, терминально-складские комплексы, транспортно-логистическая инфраструктура*

Динамичное возрастание объемов товарообмена, расширение границ торгового сотрудничества до глобального масштаба, межрегиональная и межстрановая консолидация рынков требуют совершенствования обслуживающей их транспортно-логистической инфраструктуры. Одновременно формирование и развитие современных многофункциональных транспортно-логистических систем создают условия для эффективной внутристрановой и международной экономической интеграции, служат дополнительным фактором устойчивого поступательного развития экономики и составляющих ее элементов.

Влияние транспортно-логистической инфраструктуры на долговременный экономический рост, с точки зрения авторов, осуществляется по 5 основным направлениям: в качестве прямого фактора производства, в качестве взаимозаменяемого элемента других факторов производства, в качестве стимула к росту совокупного спроса, в качестве стимула к аккумуляции факторов производства, а также в качестве инструмента промышленной политики.

В качестве фактора производства транспортно-логистическая инфраструктура осуществляет прямой вклад в промышленно-производственный процесс через формирование и организацию движения (перенос) сырья, полуфабрикатов, готовой продукции, технических средств и информации между узлами каналов распределения по всей цепочке создания ценности для потребителя. В качестве дополнения других факторов производства данный

вид инфраструктуры проявляет себя в 2 ипостасях: с одной стороны, модернизация инфраструктуры способна привести к значительному снижению издержек производства, с другой — хорошее состояние транспортно-логистической инфраструктуры как точка роста повышает производительность использования других факторов производства [6]. При этом совокупное действие того и другого факторов расширяет диапазон прибыльных инвестиционных возможностей и стимулирует приток инвестиций как на макро-, так и на микроуровне.

Транспортно-логистическая инфраструктура выступает весьма важным фактором формирования совокупного спроса. Крупные инфраструктурные проекты обычно сопровождаются массивными инвестициями в строительство, а позднее и в реконструкцию сооружений, таким образом вызывая спрос на продукцию смежных секторов. Многие страны часто используют такие проекты в рамках антициклической политики и для обеспечения экономического роста.

Без наличия развитой транспортно-логистической инфраструктуры невозможно решение задач региональной политики, развития межрегионального и внешнеэкономического взаимодействия. Она лежит в основе процесса промышленной агломерации, при котором новые секторы экономики концентрируются вокруг уже сложившихся индустриальных кластеров [1]. Наглядным примером в данном случае может служить образование мощного производственного кластера автомобильной промышленности близ Санкт-Петербурга, положительными факторами для которого послужили создание развитой портовой зоны, достаточно густая дорожная сеть и надежная система энергоснабжения.

Подтверждение актуальности проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры дает и опыт развитых стран, в которых активно создаются и совершенствуются региональные, национальные и транснациональные транспортно-логистические системы, обеспечивающие эффективные транспортные, научно-производственные и снабженческо-сбытовые коммуникации между экономическими агентами. В целом отмечена тенденция более высоких темпов развития инфраструктурной составляющей в сравнении с темпами роста самих экономических организаций. Эта тенденция объясняется возрастающей значимостью инфраструктурного обеспечения для повышения эффективности экономической деятельности, высоким мультиплика-

ционным эффектом увеличения спроса на услуги и низкой чувствительностью инфраструктуры к циклическим колебаниям экономической активности. Как следствие, доля инвестирования в инфраструктурные проекты непрерывно возрастает.

Для России проблема формирования эффективной инфраструктуры вообще и промышленной в частности стоит крайне остро. С одной стороны, отсталость и неразвитость инфраструктурной составляющей препятствуют полноценному развитию рыночных отношений и полномасштабному участию страны в международном разделении труда и мировой торговле, с другой — возникают существенные трудности с привлечением требуемого объема инвестиций. Имеются и ограничения, связанные с недостатками государственной политики экономического развития и особенностями самого исследуемого объекта, в частности:

- несоблюдение в инвестиционной политике государства обоснованных пропорций в выделении средств на развитие инфраструктурной составляющей;
- несбалансированность развития отдельных элементов инфраструктуры;
- остаточный принцип финансирования инфраструктурных проектов;
- неразработанность практических механизмов проведения региональной политики путем развития инфраструктурной составляющей;
- многоотраслевой состав инфраструктуры;
- отсутствие единого заказчика формирования и развития элементов инфраструктуры;
- неkoordinированное выделение средств на развитие (за рубежом создаются специальные межотраслевые фонды развития);
- эксплуатация инфраструктурных объектов разными ведомствами;
- наличие различных стандартов и подходов к развитию инфраструктуры со стороны различных ведомств.

Кроме того, Россия пока не обладает необходимым опытом реализации сложных инфраструктурных проектов, хотя подобный опыт постепенно накапливается в ходе реализации ряда целевых программ федерального значения и международных проектов. И этот опыт требует тщательного обобщения и оценки.

Так, следует отметить, что шаги по формированию развитой инфраструктуры, предпринимаемые в российской практике, свидетельствуют

об отсутствии характерного для ведущих стран четкого концептуального подхода к решению этой проблемы. Формирование отдельных элементов инфраструктуры осуществляется вне связи друг с другом и с другими секторами экономики. Не учитываются также тенденции формирования глобальной инфраструктуры, усиления взаимосвязи и взаимодействия между странами в научно-технической сфере. При использовании зарубежного опыта зачастую происходит простой перенос отдельных элементов целостных инфраструктурных систем вне связи со страновой спецификой, что не дает ожидаемых результатов.

Несмотря на признаваемую актуальность и значимость решения проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры для российской промышленности и экономики в целом, органами государственного и регионального управления по-прежнему не уделяется должного внимания их преодолению. Более того, допускается ситуация, когда большая часть уже принятых решений в данной области реализуется частично или не реализуется вообще. Например, как показал проведенный Счетной палатой РФ анализ результатов реформирования РЖД, более половины запланированных мероприятий было выполнено с опозданием до 3 лет. Причем проведенные преобразования существенно не улучшили эксплуатационных характеристик и технической оснащенности сети железных дорог (показатель износа основных фондов РЖД — 65%; парка грузовых вагонов — 58,9%; магистральных грузовых и маневровых локомотивов — 81%), что на практике означает потерю технологической устойчивости железнодорожного транспорта. Сохранились диспропорции и в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта и транспортной обеспеченности регионов. Наконец, так и не были созданы условия для роста числа конкурирующих компаний, занимающихся перевозками [5].

Наряду с организационными недостатками и сбоями в инвестиционном обеспечении сложившаяся ситуация во многом объясняется несовершенством соответствующей методической базы принятия управленческих решений и отсутствием эффективных механизмов их практической реализации.

Выработка единого концептуального подхода к формированию эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, с точки зрения авторов, должна базироваться на адекватных представлении

ях о содержании исследуемого понятия, учете его специфики применительно к объекту — промышленности, конкретно-исторической обстановке и страновым характеристикам.

В научной литературе сформировались различные подходы к определению *транспортно-логистической инфраструктуры*. Ее определяют как *совокупность материально-технических систем (объектов), обеспечивающих выполнение основных функций в различных сферах и отраслях деятельности, так и совокупность подсистем, обеспечивающих доступ экономических агентов к различным товарам, ресурсам (активам) или к тем или иным услугам*.

Непосредственными участниками логистического процесса это понятие трактуется с точки зрения структурной и утилитарной атрибутики. По мнению директора терминальной сети ГК «Евросиб» А. Пучковой, транспортно-логистическая инфраструктура — это совокупность транспортных и логистических объектов, предназначенных для организации движения товаров и оказания транспортно-логистических услуг (магистралей, мостов, складские терминалы, транспортно-логистические комплексы и др.). Вице-президент Национальной логистической ассоциации России Т. Прокофьева также связывает понятие транспортно-логистической инфраструктуры с совокупностью транспортных узлов, магистральных и местных путей сообщения, контейнерных и грузоперерабатывающих терминалов, мультимодальных транспортно-логистических центров и пр.²

Характеризуя с той или иной степенью полноты и достоверности структурный срез и назначение транспортно-логистической инфраструктуры, приведенные определения отражают ее содержание скорее на начальном этапе развития (как комплекса объектов и услуг по транспортировке и дистрибуции для достижения максимальной эффективности работы предприятия) и не соответствуют современному уровню и сложившимся тенденциям ее развития. В числе такого рода тенденций, по мнению авторов, следует выделить:

1) высокие темпы роста спроса на транспортно-логистические услуги, связанные с непрерывным возрастанием масштабов товародвижения,

углубляющимся разделением и кооперацией производства;

2) возрастание числа операторов (организаций), оказывающих транспортно-логистические услуги, сопровождающееся ростом конкуренции между ними, что, в свою очередь, порождает более высокие требования к оперативности и качеству услуг со стороны потребителей;

3) развитие вслед за глобализацией рынков и транснационализацией производственно-коммерческой деятельности тенденций глобализации промышленной инфраструктуры, возникновение мощных международных транспортно-логистических компаний (например, DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Fraans Maas и др.);

4) расширение спектра и комплексности оказания услуг, в том числе непосредственное участие транспортно-логистической организации в процессе формирования, совершенствования и интеграции цепочек поставок, в поиске решений по оптимизации уровня создаваемых запасов;

5) возрастание степени комплексности и интегрированности материально-технических и информационных потоков, начиная с поставщиков сырья и кончая конечными потребителями;

6) рост компетенций в области создания и использования компьютерных систем для интегрального управления цепочками поставок и издержками;

7) развитие сетевых транспортно-логистических организаций, обеспечивающих оперативную связь с партнерами, клиентами и покупателями всех уровней и по всему миру;

8) высокие компетенции компании в области современных IT-технологий, повышающих оперативность и качество оказания услуг не только в национальных рамках, но и в мировом масштабе.

Как видно, на современном этапе транспортно-логистическая инфраструктура все в большей степени трансформируется в сложную многоуровневую и высокоинтегрированную систему, где большая часть процессов (потоков) запускается через онлайн-транзакции, включая процессы электронной закупки и снабжения, размещения и исполнения заказов, складирования и дистрибуции, комиссионирования и послепродажного обслуживания, что обеспечивает высокий уровень качества и оперативности взаимодействия участников отношений и существенное возрастание эффективности их деятельности.

² См.: Прокофьева Т. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры России // Контейнерный бизнес. URL: <http://bizeducation.ru/library/log>.