

ББК 94.3  
УДК 658  
П78

Редакционная коллегия:

В.А. Осипов, д.э.н., профессор (отв. ред.);  
Н.Ю. Стоюшко, к.э.н., доцент (отв. за вып.)

П78 **Проблемы размещения высокотехнологичного производства в малых городах Дальнего Востока России** : маг-лы регион. науч.-практич. конф., г. Большой Камень, 17–18 июня 2013 г. / Дальневосточный федеральный университет; [ред. кол.: В.А. Осипов (отв. ред.), Н.Ю. Стоюшко (отв. за вып.)]. – Владивосток : Дальневост. федерал. ун-т, 2013. – 260 с.  
ISBN 978-5-7444-3237-9

Сборник содержит статьи и тезисы докладов по различным направлениям экономики малых городов Дальнего Востока, касающихся проблем и перспектив дальнейшего развития отраслевой экономики, предпринимательства, теории и практики инноваций, устойчивого развития предприятий, перспектив использования нетрадиционных источников энергии, экологической и промышленной безопасности. В работе конференции приняли участие специалисты вузов, научных организаций, промышленных предприятий и организаций Приморского края.

Материалы конференции будут полезны преподавателям, научным работникам, специалистам промышленных предприятий, организаций и учреждений, а также аспирантам, магистрам и студентам.

ББК 94.3  
УДК 658

*Сборник подготовлен по материалам, предоставленным в электронном виде, и сохраняется авторскую редакцию.*

ISBN 978-5-7444-3237-9

© ФГАУ ВПО «ДВФУ», 2013

## Содержание

<b>Секция 1. СОВРЕМЕННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИИ</b> .....	10
<i>Андрюхин А.В., Чернявский Д.Л.</i> Проблемы и перспективы развития экономики малых городов .....	10
<i>Стоюшко Н.Ю.</i> Определяющие факторы развития промышленности: территориальный аспект .....	20
<i>Бондарева Л.И.</i> Состояние инновационного развития Дальнего Востока .....	29
<i>Мажкова А.А.</i> Цели местного самоуправления в малых городах .....	36
<i>Трубников Ю.Г.</i> Проблемы инновационного развития производителей сип ДВФО .....	44
<i>Осипов В.А.</i> Роль машиностроительного производства в формировании городов на Дальнем Востоке .....	47
<i>Носовский В.С., Некрас Ю.В., Терещенко Н.С., Табаченко А.А.</i> Региональное развитие сельской инфраструктуры на основе мелиорации в районах Дальнего Востока .....	56
<i>Сергеев А.С.</i> Влияние транспортной инфраструктуры на развитие агломерационной экономики локальных территорий .....	66
<i>Горобец Я.В., Осипов В.А.</i> О механизме инновационного развития экономики городов в Приморском крае .....	74
<i>Трубников Ю.Г., Винокур М.Е.</i> Проблемы гражданского судостроения на Дальнем Востоке .....	78
<i>Комиссарова В.В.</i> Возможности применения форм государственно-частного партнерства в управлении экономикой малых городов .....	81
<i>Дворник Д.А., Козина О.А., Пискунов Ю.Г.</i> Интересы России в организации воздушных перевозок стран АТР .....	84
<i>Компасс А.П.</i> Влияние монополии на рыночную экономику России .....	89
<b>Секция 2. РЕСУРСЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ В ГОРОДАХ И НА ПРЕДПРИЯТИЯХ</b> .....	97
<i>Фаткуллин А.А.</i> Вопросы подготовки кадров для высокотехнологичного производства в условиях сетевого взаимодействия ВУЗов и бизнеса .....	97
<i>Трубников Ю.Г.</i> Формирование производственной инфраструктуры морского флота .....	102
<i>Шевченко Д.К.</i> Исследование факторов, влияющих на развитие инноваций на промышленных предприятиях .....	113
<i>Мищунина Л.Н., Якубовский Ю.В.</i> Влияние высоких технологий предприятий ОПК Приморского края на экономическое развитие региона .....	117



Пискунов Ю.Г., Коваль А.Ю., Иванов А.С. Создание зон комфорта за пределами существующих городов как фактор их инновационного развития.....	223
Султанова А.А. Динамика трудового потенциала Приморского края.....	226
Цицианавили Г.Ш. Кооперативные эффекты в моделях риска с дискретным временем и их применения к задачам франчайзинга.....	230
Гладкова Н.А., Грибиниченко М.В. Проектирование газодинамических гибридных подшипников с податливыми рабочими поверхностями.....	233
<b>Секция 4. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ</b>	<b>238</b>
<b>В МАЛЫХ ГОРОДАХ</b> .....	<b>238</b>
Балкина А.О., Королева О.Г. Инновации в экологическом предпринимательстве.....	240
Железняков Р.П. Экологическое состояние территории Артемовского городского округа.....	243
Пискунов Ю.Г. Проблемы экологической безопасности в XXI веке.....	245
Бытарева В.П., Пискунов Ю.Г. Угольная энергетика и необходимость трансформации юга Приморья.....	248
Нартинова О.С., Гладкова Н.А., Минаев А.Н., Надараца К.В. Проблемы уменьшения газообразных выбросов при сжигании органического топлива.....	251
Селюк А.В., Пискунов Ю.Г. Результаты измерений радиоактивности на территории Артемовского городского округа.....	256
Торосов Л.С., Пискунов Ю.Г. Состояние здоровья населения города Артема.....	256

Водольнов И.В. Роль производственного анализа в управлении предприятием.....	121
Горобец Я.В. Структура прибыли для стимулирования инноваций на предприятиях.....	124
Коваль С.В. Оценка изменений в энергетике Приморского края при переводе тепловых электростанций на газообразное топливо.....	128
Кулеш В.А., Суров О.Э. Инновационная система для управления технической эксплуатацией флота.....	137
Огнев Ю.Ф., Денисенко Ю.П., Бронникова Е.С., Мурыгина М.А. Размещение высокотехнологичного производства в малых городах (на примере г. Арсеньева).....	146
Осипов В.А., Равская О.В., Комиссарова В.В. Факторы, снижающие конкурентоспособность отечественного судостроения и судоремонта на Дальнем Востоке России.....	151
Огнев Ю.Ф., Бердиев О.Ш., Денисенко Ю.П. Инновационные наработки филиала ДВФУ в г. Арсеньеве.....	155
Бердиев О.Ш., Ключман Е.Ф. Исследование процесса изготовления и эксплуатации крупногабаритной силовой панели летательного аппарата.....	161
Ткачев С.С. Организация предпринимательской деятельности в городском дорожном хозяйстве.....	164
Ткачев С.С., Дышин А.В., Осипов В.А. Международный опыт управления городскими транспортными системами.....	169
Тонких А.И., Ембалаев В.Н. Ранжирование предприятий угольной промышленности по прибыли, получаемой от предпринимательской деятельности.....	173
Осипов А.В. Энергосбережение как функция управления в муниципальных образованиях.....	179
Власов С.В. Основные принципы производственного планирования.....	182
<b>Секция 3. СОЦИАЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ И КУЛЬТУРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ</b>	<b>195</b>
<b>МАЛЫХ ГОРОДОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА</b> .....	<b>195</b>
Малецкова Е.В. Развитие пенсионной системы: основные задачи просвещения населения малых городов Дальнего Востока России.....	195
Горяченко Е.А. Научно-образовательный потенциал филиалов ДВФУ (на примере филиала ДВФУ в г. Дальнегорске).....	200
Трубников Ю.Г., Зинченко О.Э. Социальная инфраструктура и развитие производства Дальневосточного центра судостроения и судоремонта.....	204
Залевская И.В. Образование как фактор развития депрессивных территорий.....	212
Власов С.В. Анализ перспектив развития прикладных образовательных программ.....	215



Toll Collect является отсутствие необходимости ограничения скорости и останки транспортных средств, для целей реализации процедур контроллинга.

Стоит отметить, что в соответствии с Директивами ЕП и СЕ №1999/62/ЕС от 17 июня 1999 г. (с учетом изменений, внесенных Директивой 2006/38/ЕС), происходит процесс перехода от системы винеток и пунктов сбора платы к более эффективным системам контроля и позиционирования относительно наземных и спутниковых систем. Учитывая тенденции и принципы, которых придерживаются иностранные государства в рамках транспортной политики в целом и развития систем взимания платы за пользование автомобильными дорогами в частности, можно с уверенностью сказать, что во главу угла ставится лозунг «Пользователь платит пропорционально наносимому ущербу».

Мировой опыт в основном подтверждает целесообразность целевого формирования и расходования средств для финансирования дорожного хозяйства. Дорожный сектор экономики большинства стран мира управляется административными методами и не ориентирован на рыночные отношения, так как основное финансирование осуществляется из бюджетных средств. По мнению Всемирного банка, дороги в экономически развитых странах должны быть переведены в рыночные условия и подвержены законам конкуренции. Другими, словами данный сектор должен быть коммерциализирован. Однако этот процесс включает в себя создание самостоятельных специализированных структур управления (департаментов, агентств и др.) на коммерческой основе, ведающих дорожными сборами, обеспечивающих покрытие дополнительных необходимых затрат на дороги за счет их пользователей, зачисляющих сборы дорожного налога в дорожные фонды, обеспечивающих тщательный финансовый и технический аудит проектов, финансируемых из этого фонда.

Фундаментальные изменения в осознании роли государства в управлении дорогами и потребность в огромном объеме инвестиций заставила правительства ряда стран обратиться к частному сектору для изыскания ресурсов, необходимых для финансирования значительной части проектов. Как минимум 30 стран заимствовало опыт концессии для частного сектора. Более 20 миллиарда долларов было инвестировано частным сектором в 40 дорожных проектов за последние 30 лет. Это в 2,5 раза превышает общий объем частных инвестиций в морской порт, железные дороги и аэропорты, вместе взятые. Значение дорог показывает тот факт, что затраты на дороги могут поглотить от 5% до 10% государственного бюджета и 10-20% от бюджета на развитие. Известно также, прибыль от дорог вносит один из самых

значительных вкладов в казну государства. Автомобильные дороги с их оборотом и имуществом – это большой бизнес. Обычно больше, чем национальные авиалинии или железные дороги. Эксплуатация и строительство дорог также важны для обеспечения занятости населения и национальной безопасности страны.

Мировой практикой доказано, что развертывание дорожных работ может вывести страну из экономического кризиса, стать важным фактором экономического роста. В свое время этим путем пошли Германия, США, Япония, Италия и другие страны. В настоящее время программа дорожных работ масштабно проводится в Китае.

Таким образом, можно сделать вывод, что основной целью законодательного регулирования дорожного хозяйства и дорожно-строительного комплекса – это развитие транспортной и производственной инфраструктуры страны. Достижение данной цели позволит:

– создать условия для улучшения социально-экономического положения России путем снижения издержек транспортировки товаров и грузов по территории страны;

– улучшить качество транспортных и иных инфраструктурных услуг, предоставляемых населению;

– удовлетворить растущую потребность экономики в услугах транспортной и производственной инфраструктуры.

## **Ранжирование предприятий угольной промышленности по прибыли, получаемой от предпринимательской деятельности**

**А.И. Тонких**

*Дальневосточный федеральный университет*

**В.Н. Ембугаев**

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса*

В условиях глобального финансово-экономического кризиса, сопровождающегося глубоким нарушением сложившегося денежного обращения и обвальным спадом мировой экономики, Россия по-прежнему остается одним из мировых лидеров по производству угля. В ее недрах сосредоточена треть мировых ресурсов угля (173 млрд т) и пятая часть



разведанных запасов. Запасы энергетических углей составляют около 80%. Промышленные запасы действующих предприятий составляют почти 19 млрд т, в том числе коксующихся углей – около 4 млрд т.

В отрасли задействовано около 200 тыс. человек. Но с угольной отраслью России связано (вместе с членами семей шахтеров и смежниками) около 3 млн человек. В угольной промышленности России действуют 213 угледобывающих предприятий (94 шахты и 119 разрезов). Практически вся добыча угля обеспечивается частными предприятиями. Переработка угля осуществляется на 48 обогатительных фабриках и установках механизированной породовыборки [1].

В России уголь добывается в семи федеральных округах, а потребляется во всех 86 субъектах Российской Федерации. Основные потребители угля на внутреннем рынке – это электростанции и коксохимические заводы. Из угледобывающих регионов самым мощным поставщиком угля является Кузнецкий бассейн – здесь производится 60% всего добываемого угля в стране и 86% углей коксующихся марок. Добыча угля (удельный вес) по основным угледобывающим экономическим районам в 2009 г. приведена в табл. 1.

Таблица 1

**Добыча угля (удельный вес) по основным угледобывающим экономическим районам России в 2009 году**

Угледобывающий экономический район	Добыча угля, млн т	Удельный вес, %
Дальневосточный	27,5	9,2
Западно-Сибирский	181,8	60,5
Восточно-Сибирский	71,9	23,9
Северо-Западный	11,9	3,9
Уральский	2,3	0,8
Южный	4,9	1,6
Центральный	0,3	0,1
Всего	300,6	100%

Себестоимость добычи 1 т угля за январь-ноябрь 2009 г. составила 894,1 руб. При этом производственная себестоимость добычи 1 т угля сократилась на 13,9 руб. и составила 727,1 руб.

Угледобывающие предприятия России в 2009 г. поставили потребителям 279 млн т угля. В том числе на экспорт отправлено 97,1 млн т, что на 1,5 млн т (на 2%) больше, чем годом ранее.

По основным направлениям внутрироссийские поставки распределились следующим образом:

- обеспечение электростанций – 88,4 млн т;
- нужды коксования – 38 млн т;
- обеспечение населения, коммунально-бытовые нужды, агропромышленный комплекс – 24,4 млн т;
- остальные потребители (нужды металлургии – энергетика, РАО «РЖД», Минобороны, Минюст, МВД, Минтранс, Атомная промышленность, Росрезерв, цементные заводы и др.) – 31,1 млн т.

Мировые и российские цены на уголь [2] по состоянию на январь 2009 г. приведены в табл. 2.

Таблица 2  
**Мировые и российские цены на уголь по состоянию на январь 2009 г.**

Вид угля	Российские цены (руб./т)	Мировые цены (руб./т)
Уголь бурый	675	875
Уголь каменный энергетический	1500	2100
Уголь коксующийся	2187	2800
Антрацит	2625	3500

Для реализации удовлетворения потребности угля на рынке сбыта необходимо установить цену, чтобы предприниматели имели прибыль. Для этого надо установить ранжирование предприятий по конкурентоспособности угля от цены на рынке. Цена зависит от исходных данных: себестоимости, планируемой прибыли, НДС, торговой надбавки и т.д. Так как на рынок сбыта выходят несколько предприятий и у каждого своя рыночная цена, то подчитаем среднюю рыночную цену 1 т угля для конкретного рынка. Сравнение с этой средней величиной рыночной цены каждого предприятия позволяет определить конкурентоспособное предприятие на данном рынке и осуществить их ранжирование по прибыли.

Блок-схема ранжирования конкурентоспособных предприятий на рынке сбыта угля разных предприятий представлена на рис. 1.