

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vozmozhno-li-raspredelennoe-liderstvo> (дата обращения: 23.11.2024).

2. В угольной отрасли ЛНР и ДНР проведут реформы, заявило Минэнерго – URL: <https://ria.ru/20240220/ugol-1928601652.html> (дата обращения: 22.11.2024)

3. Ситников М.А. Эмоциональный интеллект руководителя и деятельность группы // Организационная психология. – 2019. – Т.9. – №3. – С. 153 – 173.

4. Шефство над присоединенным территориями. Как и зачем? – URL: https://ktogorod.ru/47_shefstvo

5. Эргашева, Н. М. Формирование команд и управление человеческими ресурсами / Н. М. Эргашева. – Текст : непосредственный // Исследования молодых ученых : материалы XIII Междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2020 г.). – Казань : Молодой ученый, 2020. – С. 23-25. – URL: <https://moluch.ru/conf/stud/archive/380/16001/> (дата обращения: 22.11.2024)

УДК 332.1

ВЛИЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ НЕДОСТАТКОВ НА РАЗВИТИЕ СЕКТОРА УСЛУГ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ

А.В. Прядко,

г. Белгород, Россия

Белгородский государственный национальный исследовательский университет,

М.А. Корягин,

г. Белгород, Россия

Белгородский государственный национальный исследовательский университет

Научный руководитель: **Я.Ю. Бондарева,**

г. Белгород, Россия

Белгородский государственный национальный исследовательский университет

В данном исследовании рассматривается влияние инфраструктурных недостатков на развитие сектора услуг в Краснодарском крае. Анализируются ключевые проблемы, возникающие в результате нехватки надлежащей инфраструктуры, и их воздействие на качество и доступность услуг для населения и бизнеса. В процессе анализа выделяются основные направления, по которым необходимо улучшить инфраструктуру, чтобы обеспечить устойчивое развитие сферы услуг.

Ключевые слова: инфраструктурные недостатки, развитие сектора услуг, Краснодарский край.

IMPACT OF INFRASTRUCTURE DISADVANTAGES ON THE DEVELOPMENT OF THE SERVICE SECTOR IN THE KRASNODAR REGION

A.V. Pryadko,

Belgorod, Russia

Belgorod State National Research University,

M.A. Koryagin,

Belgorod, Russia

Belgorod State National Research University

Scientific supervisor: **Ya.Yu. Bonlareva**

Belgorod, Russia

Belgorod State National Research University

This study examines the impact of infrastructural deficiencies on the development of the service sector in the Krasnodar region. The key problems arising from the lack of adequate

infrastructure and their impact on the quality and availability of services for the population and business are analyzed. The analysis process identifies the main areas in which it is necessary to improve the infrastructure in order to ensure sustainable development of the service sector.

Keywords: *infrastructural deficiencies, development of the service sector, Krasnodar region.*

Актуальность темы исследования обусловлена значением инфраструктуры как основного фактора, влияющего на экономическое развитие и качество жизни населения в регионе. Краснодарский край, обладая благоприятным климатом и стратегическим расположением, является одним из ведущих туристических и экономических центров России. Однако неэффективная инфраструктура может существенно ограничивать развитие сектора услуг, что служит важной предпосылкой для данного исследования. Целью данной работы является анализ состояния инфраструктуры Краснодарского края и её влияния на развитие сектора услуг. Актуальность выбранной темы обусловлена ключевым значением инфраструктуры для эффективного функционирования сектора услуг в Краснодарском крае, являющемся одним из наиболее значимых туристических и экономических центров России. Регион характеризуется развитым туризмом, сельским хозяйством, а также промышленностью, однако, существующие инфраструктурные недостатки могут оказывать негативное влияние на развитие данных секторов. В условиях стремительного роста потребностей населения и бизнеса в качественных услугах, необходимо тщательное исследование влияния состояния инфраструктуры на конкурентоспособность сектора услуг в Краснодарском крае.

Цели исследования заключаются в анализе состояния транспортной, энергетической и информационной инфраструктуры, а также в выявлении их влияния на развитие сектора услуг.

Инфраструктура – это совокупность материально-технических объектов, необходимых для функционирования экономики и общества. Инфраструктура делится на несколько ключевых компонентов [6]:

1. Транспортная инфраструктура включает дороги, мосты, железные дороги, аэропорты и порты. Она обеспечивает передвижение грузов и пассажиров, что критично для развития сектора услуг.

2. Энергетическая инфраструктура охватывает системы электроснабжения, газопроводов и гидросетей, влияя на доступность энергии для бизнеса и населения.

3. Информационная инфраструктура включает сети связи и интернет, что становится всё более важным для современных услуг, связанных с технологиями и интернетом. Инфраструктура включает в себя комплексы, обеспечивающие функционирование экономики и общества в целом. К основным компонентам инфраструктуры относятся транспортная, энергетическая, информационная и коммунальная инфраструктуры. Каждый из этих компонентов играет важную роль в развитии сектора услуг, предоставляя необходимые ресурсы и обеспечивая доступность для потребителей.

Качество и доступность инфраструктуры непосредственно влияют на конкурентоспособность сферы услуг. Например, хорошая транспортная сеть позволяет быстрее доставлять товары и услуги, снижая логистические издержки. Это, в свою очередь, способствует созданию более привлекательных условий для ведения бизнеса и простоты доступа для клиентов.

Сектор услуг, включая гостиницы, рестораны, туризм и здравоохранение, требует стабильной и качественной инфраструктуры. Это включает не только транспорт, но и коммуникации (интернет, мобильная связь), а также энергоснабжение и водоснабжение. Нехватка этих ресурсов может приводить к снижению качества оказываемых услуг и, как следствие, к снижению уровня удовлетворенности потребителей. Сектор услуг весьма разнообразен и включает в себя такие направления, как гостиничный бизнес,

общественное питание, транспорт, здравоохранение и образование. Каждое из этих направлений требует специфических инфраструктурных решений. Например, гостиничная индустрия нуждается в развитой транспортной сети для обеспечения удобного доступа туристов, в то время как сектор общественного питания зависит от наличия качественных поставок и логистики. Необходимость в высокоскоростном интернете и современных коммуникационных системах также является важным фактором для сферы услуг, связанной с информационными технологиями и дистанционным обучением. Сектор услуг представляет собой один из ключевых элементов современной экономики, охватывающий широкий спектр деятельности, которые не производят материальных благ, а предоставляют нематериальные услуги [8]. Это может включать предоставление помощи, обслуживания и досуга. Примеры сферы услуг включают в себя:

1. Гостиничный бизнес: обеспечение временного проживания, комфортных условий для отдыха.
2. Ресторанная деятельность: предоставление услуг общественного питания, включая рестораны, кафе и кухни на вынос.
3. Финансовые услуги: банковское обслуживание, страхование, инвестиционные услуги.
4. Здравоохранение: медицинские услуги, реабилитация, превентивные программы.
5. Образование: школы, университеты, курсы повышения квалификации и профессиональная подготовка.

Транспортная сеть Краснодарского края включает в себя разветвленную систему автодорог, железных дорог, аэропортов и морских портов. Однако состояние дорог в некоторых районах остается неудовлетворительным. По данным местных управлений, около 30% дорог требует срочного ремонта. Низкое качество дорожного покрытия негативно сказывается на грузовых и пассажирских перевозках. Краснодарский край обладает развитой транспортной инфраструктурой, включая автомобильные дороги, железные дороги и международные аэропорты. Однако многие дороги, особенно в сельской местности, оставляют желать лучшего, что затрудняет доступность услуг. Наряду с этим, необходимость модернизации и расширения существующих транспортных маршрутов становится очевидной, особенно на фоне роста туристического потока.

Железные дороги Краснодарского края играют ключевую роль в грузоперевозках и пассажирских маршрутах. Регулярное обновление парка подвижного состава и инфраструктуры способствует улучшению качества услуг. Однако отсутствие соединительных нитей между крупными городами затрудняет развитие межрегиональных перевозок [1].

Аэропорт Пашковский в Краснодаре и морской порт Новороссийск являются важными транспортными узлами. Они обеспечивают доступ к международным рынкам, способствуя развитию туризма и грузоперевозок. Однако, несмотря на их значимость, существует необходимость модернизации текущих мощностей, чтобы удовлетворить растущий спрос.

Электрическая и газовая инфраструктура Краснодарского края разнообразна, но многие удаленные районы страдают от нестабильного энергоснабжения. Перебои в подаче энергии влияют на работу гостиничного и ресторанного бизнеса, что требует принятия мер по модернизации. Качество водоснабжения также вызывает беспокойство. В некоторых регионах наблюдаются проблемы с очистными сооружениями и подачей чистой воды, что отрицательно сказывается на здравоохранении и качестве услуг в сфере общественного питания.

Для обеспечения устойчивого развития необходимо инвестировать в модернизацию существующих систем и строить новые объекты. Примеры успешных проектов в других регионах могут служить моделью для Краснодарского края. Показатели доступа к интернету в Краснодарском крае улучшаются, однако различия между городскими и сельскими районами остаются значительными. Недостаточная доступность высокоскоростного интернета тормозит развитие цифровых услуг, что критично для

современных предприятий сектора услуг. Цифровизация бизнеса, особенно в сфере услуг, становится все более актуальной. Развитие онлайн-платформ и приложений для заказа услуг требует стабильного и быстрого интернет-соединения, что делает доступ к высокоскоростному интернету приоритетом [7].

Развитая транспортная система региона включает в себя международные аэропорты и железнодорожные узлы, вся территория Краснодарского края обеспечена сетью автодорог. Через Азовское и Черное моря есть прямой выход на международные внешнеторговые пути. В этой связи, Краснодарский край считается по праву самым инвестиционно привлекательным субъектом Российской Федерации.

Ключевые факты:

- 9 незамерзающих портов – 30% внешнеторговых грузов России (с перспективой значительного увеличения к 2030 году);
- 4 аэропорта;
- 44 тыс. км автомобильных дорог.

Краснодарский край занимает одно из лидирующих мест в Российской Федерации по количеству, плотности и качеству автомобильных дорог, общая протяженность которых по территории региона составляет около 42 тыс. км. Плотность сети автомобильных дорог в Краснодарском крае в настоящее время составляет 130 метров на 1 км² территории региона (в целом по России данный показатель составляет 70 метров на 1 км²). Вместе с тем наиболее загруженными направлениями являются автодороги Краснодар – Новороссийск, Джубга – Сочи, магистрали «Дон» и «Кавказ» [2].

Общая протяженность железных дорог по территории Краснодарского края составляет 2,2 тыс. км (30 % от общей протяженности железных дорог по ЮФО и 2,5 % от их общей протяженности по России). По объему прибытия грузов ж/д транспорта Краснодарский край занимает 2 место в России – более 1 млн тонн ежегодно.

Но с железнодорожной транспортной инфраструктуры, в Краснодарском крае не все так хорошо, как с автомобильной. По сравнению со многими другими регионами России, плотность ЖДмагистралей в крае достаточно высокая. Однако это преимущество нивелируется постоянными пиковыми нагрузками, с которыми сеть попросту не справляется. Проблема усугубляется большим возрастом инфраструктуры, которая долгие годы не подвергалась модернизации, а также отсутствием электрификации на некоторых участках пути. На многих путевых отрезках отсутствует скоростное и высокоскоростное сообщение. Состояние железнодорожных магистралей в крае настолько неудовлетворительное, что его не хватает даже для удовлетворения текущего спроса, не говоря уже о возможности масштабирования и увеличения транзитных способностей. В итоге эти проблемы затормаживают развитие туристических услуг в крае [8].

Морская транспортная инфраструктура обеспечивает через Черное и Азовское моря прямой выход к международным внешнеторговым путям. На территории Краснодарского края расположены 9 морских портов, которые осуществляют перевалку более 250 млн тонн грузов в год. В целом морские порты Краснодарского края перерабатывают более 30 % внешнеторговых российских и транзитных грузов морских портов России [3].

Однако, даже, несмотря на это, не все так хорошо, и морская транспортная инфраструктура региона имеет ряд серьезных проблем [9]:

- недостаточная пропускная способность морских портов;
- плохое состояние автодорожных подходов к ключевым портам;
- неравномерное развитие портов относительно транспортной инфраструктуры;
- кубанские порты не приспособлены к приему крупных морских судов, осадка которых превышает 20 метров;
- недостаточное число портовых комплексов, ориентированных на обработку импортных грузов.

Плохое качество автодорожных подъездов к портам представляет серьезную проблему, так как автомобильные грузоперевозки, несмотря на маленький потенциал в

международной торговле, играет большую роль на этапах доставки конечным потребителям перевезенных по морю грузов [4].

На долю аэропортов Краснодарского края приходится около 10,6 % всех пассажирских авиаперевозок в России (в 2018 году почти 12,3 млн человек). В регионе на протяжении последних лет наблюдается стабильная динамика роста пассажирооборота.

В настоящее время основной объём пассажирских и грузовых авиаперевозок (85 %) в регионе выполняется через аэропорты Краснодар и Сочи, которые входят в топ-10 наиболее загруженных пассажирских аэропортов России в 2017 году, занимая 5 и 9 места соответственно.

Таблица 1. Пассажиропоток через аэропорты Краснодарского края за 2018–2021 годы

Аэропорты	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Краснодар	4 173 000	4 643 752	3 083 627	5 024 931
Сочи	6 354 946	6 772 043	6 511 235	11 088 062
Анапа	1 501 530	1 643 377	1 813 356	2 932 356
Геленджик	276 558	338 786	482 151	1 040 167

Несмотря на положительную динамику развития инфраструктуры воздушного транспорта в крае, необходимо отметить значительное отставание во внедрении современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем в аэропортах Анапа (Витязево), Геленджик и Краснодар (Пашковский).

Проблемы транспортной инфраструктуры Краснодарского края дополнительно усугубляются в сезонные периоды увеличения нагрузок. В таких условиях формируется нездоровая конкуренция между пассажирской и грузовой логистикой, так как обе они базируются на одной и той же краевой транспортной инфраструктуре. В конечном итоге это сильно затормаживает процесс развития туристического комплекса, который является очень важной частью экономического потенциала региона, Краснодарский край занимает первое место при оценке туристического потока.

Таблица 2. Оценка туристского потока, годовые данные, по числу поездок

Населенный пункт	Пассажиры
Краснодарский край	18 072 510
Московская область	16 646 776
г. Санкт-Петербург	11 761 263
Ленинградская область	8 774 793
Республика Татарстан	4 191 422

Решение проблемы одно – грамотное разделение объектов транспортной инфраструктуры на две категории по функциям – грузовые и пассажирские.

Таким образом, транспортная инфраструктура Краснодарского края представляет собой комплексную систему, включающую автомобильные, железнодорожные, воздушные и морские пути, а также развитую сеть городского транспорта, что способствует экономическому росту и повышению качества жизни населения.

Уровень газификации в регионе составляет 84,5%. Социальная газификация реализуется в рамках утверждённой правительством "дорожной карты". Она предполагает, что к 2030 году уровень газификации российских регионов вырастет более чем на 10% и достигнет 82,9%, а граждане получают возможность подключаться к сетям быстрее и с меньшими затратами. В свою очередь Краснодарский край обеспечит строительство 305 км внутрипоселковых газопроводов, подготовку к приему газа около 8,1 тыс. домовладений, 18 котельных и предприятий. За пять лет регион направит на эти мероприятия 1,1 млрд рублей.

Что касается энергоснабжения, в Краснодарском крае функционирует более 130 субъектов электроэнергетики, осуществляют производство, передачу, диспетчерское управление и сбыт электрической энергии. На территории региона функционируют четыре крупных производителя электроэнергии. Суммарная установленная мощность действующих электростанций на территории Краснодарского края на январь 2020 составила 2370,87 МВт, том числе ТЭС – 2301,27 МВт, ГЭС – 69,6 МВт.

Таблица 3. Фактическое потребление электроэнергии и прогноз потребления электроэнергии по Краснодарскому краю на 2020–2025 годы

Год	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Млн кВт*ч	25 495	26211	26137	27634	27872	28943	29899	30487	30756

Проблемы в энергетической и коммунальной инфраструктуре региона оказывают комплексное негативное воздействие на сектор услуг, так как эти отрасли напрямую зависят от стабильного обеспечения ресурсами

При перебоях в электроэнергии различные заведения общепита, гостиницы, магазины и развлекательные центры сталкиваются с вынужденными простоями, что снижает качество обслуживания и приводит к убыткам. Так же ограничения по подключению новых объектов замедляют открытие новых предприятий сектора услуг.

Проблемы водоснабжения, а именно низкое качество воды и частые отключение оказывают негативное влияние на сферы услуг. Например, гостиницы или отели могут сталкиваются с жалобами клиентов, если вода подается с перебоями или не соответствует санитарным нормам.

Одним из ключевых показателей цифрового благополучия стало присутствие крупных компаний – агрегаторов по доставке еды и продуктов, услуг каршеринга.

К числу основных проблем Краснодарского края относятся:

- ограниченность и недоступность цифрового пространства;
- консерватизм, в основном происходит дополнение к существующей экономической системе, когда требуется полная ее перестройка при внедрении технологий;
- слабо развитая инфраструктура поддержки инновационной деятельности;
- низкий уровень сетевого взаимодействия между участниками;
- недостаточное качество системы подготовки и привлечения кадров для инновационной системы [10].

Проблемы с доступом к цифровым технологиям в регионе могут оказывать значительное влияние на сектор услуг, замедляя его развитие и ограничивая эффективность. Если у населения региона нет стабильного интернета или современных устройств, они не могут пользоваться такими услугами, как онлайн-банкинг, доставка продуктов, телемедицина или образовательные платформы. Так же для малого и среднего бизнеса в сфере услуг, например, кафе, салонов красоты или туристических агентств, отсутствие цифрового присутствия означает потерю значительной части клиентов, которые предпочитают онлайн-бронирование или покупки [5].

Таким образом, инфраструктурные недостатки Краснодарского края оказывают негативное влияние на развитие сектора услуг, что в свою очередь отражается на экономическом росте и качестве жизни населения. Для улучшения ситуации необходимо сосредоточиться на модернизации и развитии инфраструктуры, привлечении инвестиций и внедрении современных технологий. Только комплексный подход к этой проблеме сможет обеспечить устойчивое развитие сектора услуг в регионе. Анализ состояния инфраструктуры Краснодарского края показывает, что её недостатки оказывают значительное влияние на развитие сектора услуг. Для улучшения ситуации необходимо предпринять комплексные меры, включая инвестиции в модернизацию существующих

объектов и развитие новых. Улучшение инфраструктуры может не только повысить качество услуг, но и стимулировать экономическое развитие региона в целом.

Литература

1. Бондарь А.В. Влияние инфраструктурных факторов на развитие сектора услуг в регионах России / А.В. Бондарь // Журнал экономических исследований. 2022. – № 3. – С. 78-91.
2. Гребенюк А. П. Инфраструктура как фактор устойчивого развития сферы услуг: опыт Краснодарского края / А.П. Гребенюк // Работы Института региональной экономики. 2023. – № 1. – С. 34-47.
3. Кузнецова Е. И. Социально-экономическое развитие Краснодарского края: проблемы и возможности / Е.И. Кузнецова // Известия Кубанского государственного университета. 2021. – № 2. – С. 22-30.
4. Лебедев С.А. Инфраструктурные недостатки: последствия для бизнес-среды в Краснодарском крае. / С. А Лебедев. – Москва: Научный мир, 2022. – 158 с.
5. Михайлова Т.Н. Развитие сектора услуг в условиях инфраструктурных ограничений / Т.Н. Михайлова // Вестник Юго-Западного государственного университета. 2023. – № 4. – С. 56-67.
6. Николаев В.П. Инфраструктура и экономика услуг: проблемы и перспективы / В.П. Николаев. – Краснодар, 2021 – 87 с.
7. Соловьев Д.И. Воздействие инфраструктурных факторов на экономику услуг: опыт и практика / Д.И. Соловьев // Журнал прикладной экономики. 2022. – № 3. – С. 89-101.
8. Тимофеева А. В. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие отдельного сектора услуг в регионе / А.В. Тимофеева // Транспорт и экономика. 2022. – № 1. – С. 14-25.
9. Федоров М. А. Инфраструктурная политика и развитие услуг в Краснодарском крае / М.А Федоров // Стратегии развития регионов России. 2023 – № 2. – С. 88-101.
10. Шевченко Н. В. Устойчивое развитие услуг в условиях недостатка инфраструктуры / Н.В. Шевченко. -Краснодар, 2021. – 165 с.

УДК 658.15

ФИНАНСОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК КЛЮЧЕВОЙ ЭЛЕМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: МЕТОДЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

А. Н. Плохих,

г. Белгород, Россия

Белгородский государственный национальный исследовательский университет

Е. П. Дружникова,

г. Белгород, Россия

Белгородский государственный национальный исследовательский университет

Статья посвящена финансовой безопасности предприятия как ключевого элемента экономической безопасности. Сейчас этот вопрос является особенно актуальным, в связи с постоянно изменяющимися условиями внешней среды, экономической ситуацией, инфляцией, в условиях политической нестабильности и рыночной конкуренции. В научном исследовании рассмотрены основные методы обеспечения финансовой безопасности и способы управления рисками.