

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
КРАСНОЯРСКИЙ ИНСТИТУТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА – ФИЛИАЛ ФГБОУ ВО
«ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ «БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

INTERESSENGEMEINSCHAFT DER DEUTSCHEN AUS RUSSLAND IN HESSEN GGMBH

JUGEND- UND STUDENTENRING DER DEUTSCHEN AUS RUSSLAND E.V. (JSDR E. V.)

МОЛОДЕЖНАЯ НАУКА

Труды XXV Международной студенческой
научно-практической конференции
(г. Красноярск, 22. 04 – 24. 04. 2021 г.)

ТОМ 4

Секция «Экономика»

Красноярск
КрИЖТ ИрГУПС
2021

УДК 001 : 37

М 76

Молодежная наука : труды XXV Международной студенческой научно-практической конференции КрИЖТ ИрГУПС (г. Красноярск, 22.04. – 24.04. 2021 г.). Т. 4 : Секция «Экономика» / редкол. : В.С. Ратушняк (отв. ред.) [и др.] ; КрИЖТ ИрГУПС. – Красноярск: КрИЖТ ИрГУПС, 2021. – 220 с.

Настоящая публикация является сборником трудов международной научно-практической конференции, прошедшей в г. Красноярск 22-24 апреля 2021 года. Организаторами конференции выступили Красноярский институт железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения», Белорусский государственный технологический университет, Interessengemeinschaft der Deutschen aus Russland in Hessen gGmbH, Jugend- und Studentenring der Deutschen aus Russland e.V., при участии ООО ИЦ «Искра».

В 4-й том сборника вошло 56 докладов секции «Экономика».

При использовании настоящего материала ссылки на сборник обязательны. Название программных продуктов, изделий, фирм и др., встречающиеся в тексте, являются зарегистрированными товарными знаками соответствующих производителей.

Редакционная коллегия:

В.С. Ратушняк (отв. ред.), канд. техн. наук.; О.В. Колмаков, канд. техн. наук, доцент; Ж.М. Мороз, канд. физ.- мат. наук, доцент; В.О. Колмаков, канд. техн. наук, доцент; Е.М. Лыткина, канд. техн. наук; Р.Н. Галиахметов, канд. философ. наук; Н.Г. Чистова, д-р техн. наук, Д.В. Зиновьев, канд. пед. наук, О.Ю. Дягель, канд. эконом. наук, Н.В. Фадеева, канд.техн. наук.

E-mail: *krikt@krsk.irkups.ru*

Тел. (391) 248-16-44, 243-73-06

ISBN 978-5-903293-66-7 (обиц.)
978-5-903293-70-4 (Т. 4)

© Красноярский институт
железнодорожного транспорта, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Секция «Экономика»	10
ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УЛУЧШЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРЕДПРИЯТИЯ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ПРИМЕРЕ ООО «ПРИАНГАРСКИЙ ЛПК»	10
А. С. Абдуллина	10
Научный руководитель: О.Ю. Дягель	10
НЬЮСДЖЕКИНГ КАК ТЕХНОЛОГИЯ СОЗДАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ПОВОДОВ.....	15
Д.В. Аксенова	15
Научный руководитель: А.Е. Мастилин	15
АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «РЖДСТРОЙ»	18
В.В. Асатрян, Д.С. Одинокова	18
Научный руководитель: В.А. Левицкая	18
УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ.....	22
С. А. Бирюкова, В. С. Кабанцев.....	22
Научный руководитель: Н. В. Фадеева.....	22
ЭКОНОМИКА КРИПТОВАЛЮТ: БИТКОИН КАК НОВЕЙШАЯ ФОРМА ДЕНЕГ 25	
А.В. Вахрина.....	25
Научный руководитель: М.А. Родайкина	25
НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ.....	29
А.В. Гордеева.....	29
Научный руководитель: М.А. Родайкина	29
СНИЖЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗА СЧЕТ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ.....	33
А. С. Гордейчук	33
Научный руководитель: О.Ю. Дягель	33
КРАСНОЯРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ – СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ КРАСНОЯРСКОЙ ДИРЕКЦИИ ПО ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕНИЮ – СТРУКТУРНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ «ТАРСЭНЕРГО» – ФИЛИАЛ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	37

Д. Д. Димова, Д. Н. Романова	37
Научный руководитель: В.А. Левицкая	37
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ПРОЦЕССА РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	40
П.И. Донова.....	40
Научный руководитель: И.К. Иванова.....	40
АНАЛИЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ	44
К.Н. Дудникова.....	44
Научный руководитель: В.А. Левицкая.....	44
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ В ЦЕЛЯХ ОБОСНОВАНИЯ РЕЗЕРВОВ ИХ ОТНОСИТЕЛЬНОГО СНИЖЕНИЯ.....	48
Е.И. Егорова.....	48
Научный руководитель: О.Ю. Дягель.....	48
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ БЮДЖЕТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ	52
А.А. Ермакова.....	52
Научный руководитель: В.В. Колчина.....	52
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ.....	55
А.В. Ершов	55
Научный руководитель: А.Е. Мастилин	55
КРАСНОЯРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	59
А.А. Калуга, И.М. Юсупов.....	59
Научный руководитель: В.А. Левицкая	59
АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ ПАРТНЕРСТВА ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНОГО СЕКТОРА	63
А.Ф. Каримова	63
Научный руководитель: З.Э. Сабирова.....	63
ДИНАМИКА ОТКАЗОВ ОБОРУДОВАНИЯ ТПС И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РАСХОДЫ СЛД	67
А.С. Касимов.....	67
Научный руководитель: М.В. Самарина.....	67
ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛА АО «ФПК».....	71

И.Н. Киндеева	71
Научный руководитель: О.Ю. Дягель	71
АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «КРАСПРИГОРОД».....	75
В. Ю. Колосов, В. Р. Рассохин	75
Научный руководитель: В. А. Левицкая.....	75
ОСОБЕННОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	79
Ю.А. Куликова.....	79
Научный руководитель: Н.Н. Еронкевич	79
COVID-19 И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ИТ-СЕКТОР РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ.....	83
А.С. Купрейчик.....	83
Научный руководитель: В. И. Шкода	83
ПРИМЕНЕНИЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ.....	87
М. Д. Лутфулин	87
Научный руководитель: Н. В. Фадеева.....	87
ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ ПАО БАНКА ВТБ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИМ ОПЕРАЦИИ НА ФИНАНСОВОМ РЫНКЕ.....	91
А.А. Медведева.....	91
Научный руководитель: Р.Н. Шматков.....	91
РЕЙТИНГ ИТ-БЮДЖЕТОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ РОССИИ.....	95
И.А. Медовщикова	95
Научный руководитель: М.Б. Петров	95
«MAKE OR BUY»: ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СКЛАДА НА ПРЕДПРИЯТИИ.....	99
П.А. Меланчук	99
Научный руководитель: А.В. Петрова	99
ВЫБОР ВАРИАНТА ДОСТАВКИ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМ-ПОТРЕБИТЕЛЯМ	103
В.Л. Мельчакова	103
Научный руководитель: А.В. Петрова	103
МОДЕЛИРОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ, С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕТОДОЛОГИИ ARIS	107
Н.П. Никитин, Д.Д. Гвоздков.....	107
Научный руководитель: К.А. Пахомов	107

АНАЛИЗ СПОСОБОВ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ С УЧЁТОМ ВОЗНИКАЮЩИХ ЗАТРУДНЕНИЙ	112
П.А. Никишкин	112
Научный руководитель: Е.М. Бондаренко	112
АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО “РЖД”. МОСКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	116
Е.В. Овдин, Н.В. Олейник	116
Научный руководитель: В.А. Левицкая	116
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОХРАНЫ ТОВАРНЫХ ЗНАКОВ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	118
А.Е. Овчинникова, С.С. Суханова	118
Научный руководитель: В.А. Чистова	119
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ НА «РЖД»	122
А.А. Оганесян	122
Научный руководитель: Н.Н. Григорьева	122
АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «ЛОКОТЕХ-СЕРВИС»	126
Е.Д. Паплюева	126
Научный руководитель: В.А. Левицкая	126
ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ УСЛУГ	129
П.С. Паркаев, J.I. Bochegova	129
Научный руководитель: Т.А. Ващко	129
ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ СОВРЕМЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	133
И.А. Паршукова	133
Научный руководитель: А.С. Колышев	133
ВЛИЯНИЕ COVID-19 НА ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МАЛЫХ И СРЕДНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИИ	137
В.В. Пензова	137
Научный руководитель: В.В. Колчина	137
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АНАЛИЗА СОСТОЯНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ ПРЕДПРИЯТИЯ	Ошибка! Закладка не определена.
И.Н. Подкопаев	Ошибка! Закладка не определена.
Научный руководитель: В.А. Левицкая	Ошибка! Закладка не определена.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ АУТСОРСИНГА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ.....	140
А. М. Подставкина	140
Научный руководитель: И. В. Мжельская	140
МИРОВОЙ КРИЗИС: ПАРАДОКСЫ АНАЛИЗА И СЦЕНАРНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ.....	145
С.С. Попилин	145
Научный руководитель: Е.С. Джой	145
ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРАСНОЯРСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ФИЛИАЛА ОАО «РЖД».....	148
Е.А. Рябцева	148
Научный руководитель: Н.Н. Еронкевич	149
МАШИНОСТРОЕНИЕ И ТЕМПЫ ЕГО РАЗВИТИЯ.....	153
А.А. Сайкина.....	153
Научный руководитель: В.В. Орищенко	153
АЛГОРИТМ ВНЕДРЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	157
М.С. Сафонова	157
Научный руководитель: Т.А. Ващко	157
АНАЛИЗ АНТИКРИЗИСНЫХ МЕР ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН ПО ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА	161
В.Е. Сетин	161
Научный руководитель: И.Г. Гавриленко	161
ЗАКРЕДИТОВАННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ.....	164
А.А. Скорнякова	164
Научный руководитель: Л.А. Кондаурова	164
АНАЛИЗ И ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	167
П.Д. Слинюк	167
Научный руководитель: М.В. Малеваная	167
АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ И РАСХОДОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОАО «ФГК».....	170
Е.С. Смирнова, К.С. Шалатонова	170

Научный руководитель: В.А. Левицкая	170
К ВОПРОСУ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ПОЛЕЗНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ РЕЗЕРВУАРОВ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	174
Т.А. Ступина	174
Научный руководитель: О.Ю. Дягель ¹ , А.Н. Трофимов ²	174
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ В РОССИИ ...	178
Т.А. Тимошенко.....	178
Научный руководитель: Ю.И. Демьяненко	178
ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ ОБЪЕКТАМИ СПОРТА	183
Э.Р. Фаязов.....	183
Научный руководитель: З.Э. Сабирова.....	183
КАК БУДЕТ РАБОТАТЬ ЦИФРОВОЙ РУБЛЬ.....	187
В.А. Фильчакова.....	187
Научный руководитель: С.Е. Воронин	187
ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	190
А.А. Харьков, Е.А. Шевченко	190
Научный руководитель: Т.Ю. Девятова	191
ОСОБЕННОСТИ АУДИТА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОРГАНИЗАЦИИ	196
В.Е. Хозикова.....	196
Научный руководитель: Т.А. Цыркунова	196
ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ	200
Д.С. Холкина., В.В. Хлюстова	200
Научный руководитель: П.В. Бочков	200
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ КОМПАНИИ «СКА»	203
М. С. Хомякова, В.В. Серенкова	203
Научный руководитель: В.А. Левицкая.....	203
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	206
Е.С. Чередниченко	206
Научный руководитель: Е.А. Чередниченко	206
РАЗВИТИЕ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ В РОССИИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ	210

Т.А. Черушев, П.А. Щербакова	210
Научный руководитель: П.В. Бочков	210
ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ	
РАСХОДЫ ПАО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ».....	213
П.А. Чернышова, У.И. Чижова	213
Научный руководитель: В.А. Левицкая	213
АУДИТ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ МАЛЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	
К.А. Шаманская.....	216
Научный руководитель: Т.А. Цыркунова	216

СЕКЦИЯ «ЭКОНОМИКА»

УДК 331.33:00

ГРНТИ 06.81.00

ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УЛУЧШЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРЕДПРИЯТИЯ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ПРИМЕРЕ ООО «ПРИАНГАРСКИЙ ЛПК»

A. С. Абдуллина

студентка направления «Экономика», КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: О.Ю. Дягель

канд. экон. наук, доцент, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В данной статье приводятся основные итоги анализа финансовых результатов деятельности субъекта лесозаготовительной отрасли Восточно-сибирского региона – ООО «Приангарский ЛПК». На основе их обобщения обосновывается выбор направлений вовлечения выявленных резервов роста прибыли анализируемого предприятия в оборот.

Ключевые слова: финансовый результат, рентабельность, резервы роста прибыли, эффективность.

POSSIBLE DIRECTIONS FOR IMPROVING FINANCIAL RESULTS OF THE ENTERPRISE OF THE LOGGING INDUSTRY ON THE EXAMPLE OF PRIANGAR LPK LLC

A.S. Abdullina

student of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific adviser: O.Yu. Dyagel

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. This article presents the main results of the analysis of the financial results of the activity of the entity of the logging industry of the East Siberian region - LLC Priangarskiy LPK. On the basis of their generalization, the choice of directions for involving the identified reserves of profit growth of the analyzed enterprise into circulation is substantiated.

Key words: financial result, profitability, reserves for profit growth, efficiency.

Лесозаготовительная отрасль Восточной Сибири – традиционно это та сфера экономики, экономическое положение субъектов которой оказывает существенное влияние на инвестиционную привлекательность данного региона. Принятие эффективных управленческих решений по улучшению финансовых результатов предприятий лесозаготовительной отрасли и повышению качества их формирования – главная предпосылка укрепления их рыночного положения, в том числе с позиции участия в формировании потока налоговых платежей в бюджет региона и страны [2]. Прикладные аспекты ее реализации предполагают предварительный ретроспективный анализ финансовых результатов, целью которого должна стать оценка складывающейся ситуации, а также выявление неиспользованных резервов роста прибыли и приоритетных направлений их вовлечения в оборот.

Такой анализ в ходе исследования был проведен в отношении крупнейшего лесозаготовительного и лесоперерабатывающего предприятия в регионе – ООО «Приангарский ЛПК». В таблице 1 представлены основные результаты анализа показателей прибыли и факторов их формирования за 2018-2020 гг., а в таблице 2 – обобщены и систематизированы результаты расчета влияния последних на прибыль.

Таблица 1 – Анализ динамики финансовых результатов деятельности ООО «Приангарский ЛПК» в 2018 - 2020 гг.

Наименование показателя	2018 г.	2019 г.	2020 г.	Абсолютное отклонение		Темп роста, %	
				2019/2018 гг.	2020/2019 гг.	2019/2018 гг.	2020/2019 гг.
1 Выручка, тыс. руб.	2905014	3722031	4720006	817017	997975	128,12	126,81
2 Затраты производство и продажу, тыс. руб.	2557473	3691432	4666148	1133959	974716	144,34	126,40
3 Средний уровень затрат на производство и продажу, %	88,04	99,18	98,86	11,14	-0,32	×	×
4 Прибыль от продаж, тыс.руб.	347541	30599	53858	-316942	23259	8,80	176,01
5 Рентабельность продаж по прибыли от продаж, %	11,96	0,82	1,14	-11,14	0,32	×	×
6 Прибыль до налогообложения, тыс. руб.	121655	105185	-71013	-16470	-176198	×	×
7 Налог на прибыль, тыс.руб.	2931	-	-	-2931	-	×	-
8 Чистая прибыль, тыс. руб.	63667	82361	78808	18694	-3553	129,36	95,69

9 Рентабельность продаж по чистой прибыли, %	2,19	2,21	1,67	0,02	-0,54	×	×
----------------------------------------------	------	------	------	------	-------	---	---

Таблица 2 – Структура влияния факторов на изменение чистой прибыли ООО «Приангарский ЛПК» за 2019-2020 гг.*

Наименование показателя	Величина влияния на прибыль, тыс.руб.	
	2019 г.	2020 г.
Факторы роста прибыли		
Рост выручки от продажи	97 744	8 204
Снижение среднего уровня затрат на производство и продажу продукции	x	15 055
Рост доходов от прочей деятельности	1 515 877	861 014
Снижение текущего налога на прибыль	2 931	x
<i>ИТОГО</i>	<i>1 616 552</i>	<i>884 273</i>
Факторы снижения прибыли		
Рост среднего уровня затрат на производство и продажу продукции	-414 686	x
Рост расходов по прочей деятельности	-1 288 222	-1 034 755
<i>ИТОГО</i>	<i>- 1 702 908</i>	<i>- 1 034 755</i>

* Примечание: без учета влияния изменения отложенных налоговых активов и изменения отложенных налоговых обязательств

Результаты, представленные в таблице 1, дают основание констатировать факт ежегодного формирования положительного значения конечного финансового результата деятельности предприятия (каждый год предприятие имело чистую прибыль), но величина которого при росте в прошлом году на 29,36% в отчетном снизилась на 4,31%. В результате в 2020 году с каждый 100 рублей продажи продукции предприятие имело уже 1,67% чистой прибыли в среднем за год, что на 0,54 рубля меньше показателя 2019 года. Причем данное ухудшение финансовых результатов складывалось на фоне роста финансовой отдачи основной деятельности: прибыль от продажи в 2020 году выросла на 76,01%, в том числе с каждого 100 рублей выручки на 0,32 рубля. Это значит, что произошедшее ухудшение финансовых результатов связано с прочей деятельностью предприятия.

Как показали результаты факторного анализа (таблица 2), в целом недополученная прибыль предприятия в 2020 году составила 1 034 755 тыс.руб., что меньше предшествующего года и полностью было предопределено ростом расходов от прочей деятельности. Большая часть потерь прибыли за счет данного фактора была нивелирована ростом аналогичных доходов на 861 014 тыс.руб., но в совокупности ухудшение финансового результата от прочей деятельности снизило прибыль на 173 741 тыс.руб.

Как видим, основной предпосылкой роста прибыли стало увеличение выручки и снижение среднего уровня затрат по основной деятельности, которые

обеспечили прирост финансового результата на 8 204 тыс.руб. и на 15 055 тыс.руб. соответственно.

Таким образом, проведенное аналитическое исследование позволяет сделать заключение о том, что:

1) Приоритетным направлением улучшения финансовых результатов предприятия должно явиться изыскание резервов снижения расходов от прочей деятельности при росте ее доходной составляющей, что требует дополнительного анализа состава и структуры прочих доходов и расходов.

2) В случае невозможности минимизации убытков по прочей деятельности – дальнейшее увеличение прибыли от продажи (для компенсации за счет нее потерь прибыли от прочей деятельности) за счет обеспечения роста выручки и снижения себестоимости производства.

В частности, в рамках реализации второго направления улучшения финансовых показателей ООО «Приангарский ЛПК» имеет возможность расширения основной деятельности – открытие производственной линии по сушки леса для последующей его продажи. Данное нововведение позволит предприятию снизить себестоимость 1 м³ древесины, полностью исключив статью затрат по приобретение таких услуг у сторонних организаций, а также сократить транспортные расходы по доставке леса до места сушки.

Кроме того, с целью повышения эффективности деятельности ООО «Приангарский ЛПК» целесообразно освоить еще одно новое направление деятельности за счет использования отходов собственного производства – производство деревянных беседок, что создаст предпосылки роста выручки и минимизирует затраты на производство. Причем в рамках реализации данного направления деятельности будет полезно изучение накопленного опыта предприятий сферы услуг по продвижению новых товарного ассортимента на рынке [1, 3, 4].

Таким образом, проведенный анализ, и в первую очередь структурный анализ влияния факторов на прибыль, позволил установить приоритетное направление повышения качества финансовых результатов предприятия и определить комплекс возможных мероприятий в рамках него, что доказывает его практическую значимость и аналитическую ценность.

Список использованных источников

1. Данилова А. С. Формирование ресурсного потенциала торговых предприятий малого бизнеса и оценка эффективности его использования : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук: 08.00.05 / Красн.торг.- экон. инст. Красноярск, 2011. 24 с.

2. Конева О.В. Влияние налоговой нагрузки на формирование учетно-контрольного обеспечения кластера малого и среднего предпринимательства // Инновационное развитие экономики. 2015. № 6 (30). С. 57-62.
3. Кооперационно-сетевые взаимодействия как ресурс самоорганизации и достижения качественных результатов / В. В. Куимов [и др.]. Москва : ООО «Научно-издательский центр ИНФРА-М», 2019. 225 с.
4. Чаплина А. Н., Еронкевич Н.Н. Инструментарий управления развитием предприятия в условиях конкуренции // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. 2017. № 6. С. 65-69

УДК 338.24.01

ГРНТИ 06.56.21

НЬЮСДЖЕКИНГ КАК ТЕХНОЛОГИЯ СОЗДАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ПОВОДОВ

Д.В. Аксенова

Студент факультета «Бизнес-информатика» 09.03.03, СГУПС, г. Новосибирск

Научный руководитель: А.Е. Мастилин

Старший преподаватель, СГУПС, г. Новосибирск

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы продвижения бренда и повышения лояльности к рекламируемому продукту как у потенциальных клиентов, так и у действующих. В качестве эффективного метода интеграции бренда в фигуру на новостном фоне, а также основного инструмента для увеличения поискового трафика и стимулирования продаж компании рассматривается одна из разновидностей маркетинга – Ньюсджекинг. Проведен анализ основных условий для эффективной работы с информацией и факторов, способствующих привлечению внимания к рекламируемому бренду.

Ключевые слова: ньюсджекинг, продвижение, маркетинг, реклама, тренд, поисковой трафик.

NEWSJACKING AS A TECHNOLOGY FOR CREATING INFORMATION EVENTS

D.V. Aksenova

Student of the Faculty of Business Informatics, STU, Novosibirsk

Scientific Supervisor: A.E. Mastilin

Senior lecturer, STU, Novosibirsk

Annotation. The article deals with topical issues of brand promotion and increasing loyalty to the advertised product both among potential customers and existing ones. As an effective method of integrating a brand into a figure on a news background, as well as the main tool for increasing search traffic and stimulating sales of the company, one of the types of marketing is considered – Newsjacking. The analysis of the main conditions for effective work with information and the factors contributing to attracting attention to the advertised brand is carried out.

Keywords: newsjacking, promotion, marketing, news trend, brand, advertising, trend, search traffic.

Newsjacking – это процесс интеграции брендов и идей в текущий новостной фон.

Каждый день в мире происходят какие-то важные события. Некоторые из них напрямую связаны с вашей компанией или рекламируемым продуктом, другие – косвенно, а третьи не связаны с вами. При этом все они без исключения могут стать частью контентной стратегии и сыграть хорошую роль в продвижении продукта, товара или услуги [5], [6].

Ньюсджекинг считается эффективным методом привлечения внимания бренда и повышения лояльности к рекламируемому продукту, а также является основным инструментом для увеличения поискового трафика [1].

Узнаваемость бренда растет из-за своевременной реакции на новость, которая попадает в различные новостные ленты и становится вирусной в социальных сетях, что приводит к увеличению доли присутствия бренда или продукта в сфере информации.

Если новость, в которую вставлен бренд, актуальна для публики, читатели будут активно искать дополнительную информацию по теме и участвовать в обсуждении, способствуя росту освещения в новостях [7].

В настоящее время из-за большого количества новостей и трендов жизненный цикл каждого тренда довольно короткий - всего несколько дней (в некоторых случаях несколько недель) [2]. Следовательно, чем раньше маркетолог использует информационный повод, тем больше у него шансов провести успешную рекламную кампанию. В ином случае, перехват новостей не принесет пользы, так как главную нишу в информационном потоке будут занимать конкуренты, осветившие новость раньше.

На рисунке 1 наглядно отображен жизненный цикл актуального новостного тренда.

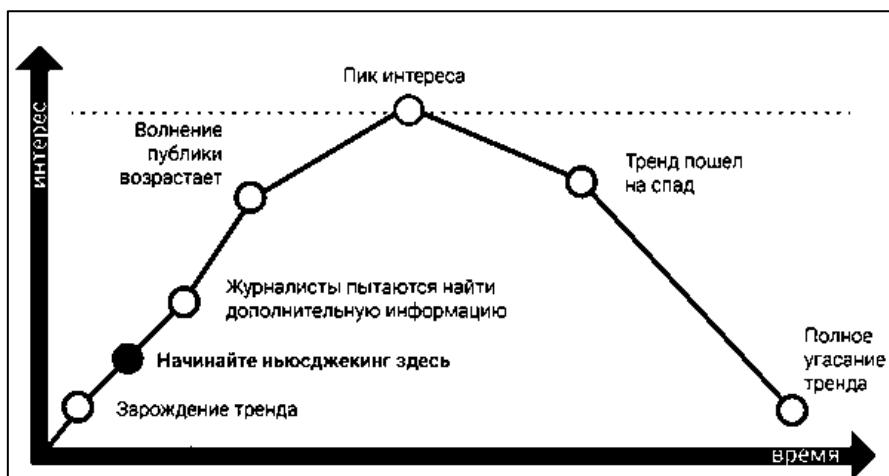


Рисунок 1 – Жизненный цикл актуального новостного тренда

Данный график демонстрирует, что чем дольше времени прошло с момента возникновения тренда или новости, тем меньшей популярностью он пользуется.

Изучив график, можно сделать вывод, что маркетолог, занимающийся продвижением какого-либо бренда, должен начать работу с новостью, как только она попадает в СМИ. В этом случае он и его компания смогут попасть в волну популярности любых новостей только в том случае, если обработка новостей начнется до того, как в СМИ будут опубликованы более подробные сведения, дополнительная информация, анализ событий и прогнозы.

В ином случае, если начать работу с новостью после того, как она стала популярной, то перехват новостей не принесет пользы, так как конкуренты в этот момент уже используют весь потенциал новости и освещают ее для многих читателей и потребителей [4]. Поэтому ключевым фактором успеха в повышении узнаваемости и продвижении бренда является прослеживание и своевременное вступление в начало потока.

Newsjacking – один из известных многим частных случаев ситуационного маркетинга, суть которого – это быстрая и точная реакция на событие, а также эффективная обработка полученной информации [1], [3]. Это еще раз доказывает, что чем быстрее произошло подключение к информационным волнам, тем быстрее появляется возможность использовать весь потенциал «ярких» новостей в своих интересах.

Список использованных источников

1. Бердышев С.Н. Информационный маркетинг. Практическое пособие, 2-е изд. – М.: Дашков и К, 2017. 216 с.
2. Божук С. Маркетинговые исследования. Учебник. – М.: Юрайт, 2017. 280 с.
3. Голубкова Е. Интегрированные маркетинговые коммуникации. Учебник и практикум. – М.: Юрайт, 2017. 364 с.

4. Калмыков С., Пашин Н. *Социальная реклама. Конструирование эффективного взаимодействия в целевой аудиторией*. Монография. – М.: Инфра-М, 2017/ 229 с.
5. Мазилкина Е.И. Маркетинг в отраслях и сферах деятельности. Учебник, 2-е изд. – М.: Дашков и К, 2017. 300 с.
6. Морозов Ю.В. Маркетинг в отраслях и сферах деятельности. Учебник, 9-е изд. – М.: Дашков и К, 2018. 448 с.
7. Музыкант В. Л. Основы интегрированных коммуникаций: теория и современные практики в 2 ч. Часть 1. Стратегии, эффективный брандинг: учебник и практикум для академического бакалавриата / В. Л. Музыкант. – М.: Юрайт, 2017. 342 с.

УДК 338.47

ГРНТИ 06.81.85

АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «РЖДСТРОЙ»

В.В. Асатрян, Д.С. Одинокова

студент направления «Экономика», КриИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель КриИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. Полноценное функционирование железных дорог России невозможно без слаженной работы всех дочерних предприятий ОАО «Российские железные дороги». На данный момент на рынке железнодорожного строительства крупнейшей компанией является акционерное общество «РЖДстрой». Организация выполняет подрядные работы различного уровня сложности по всей территории Российской Федерации, а также грает важную роль в выполнении главной цели ОАО «РЖД» - обеспечение безопасности. Данное предприятие имеет свои экономические и организационные особенности, которые будут рассмотрены в данной статье.

Ключевые слова: деятельность, эксплуатация, организация, инфраструктура, расходы, капитал.

ANALYSIS OF ECONOMIC INDICATORS AND ORGANIZATIONAL ACTIVITIES OF JSC "RZDSTROY"

V. V. Asatryan, D. S. Odinokova

¹Students of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: V. A. Levitskaya

Senior teacher

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Abstract: *The full functioning of the Russian railways is impossible without the well-coordinated work of all subsidiaries of JSC "Russian Railways". At the moment, the largest company in the railway construction market is the joint-stock company "RZDstroy". The organization performs contract work of various levels of complexity throughout the Russian Federation, and also plays an important role in fulfilling the main goal of JSC "Russian Railways" - ensuring safety. This company has its own economic and organizational features, which will be discussed in this article.*

Keywords: *activity, operation, organization, infrastructure, expenses, capital.*

Компания выполняет и готова выполнять различные строительные работы и работы производственного характера, применяя инновационные технологии, которые часто являются единственные в своей отрасли.

Компания производит сборные железобетонные изделия и конструкции, металлоконструкции для транспортного и промышленно-гражданского строительства, а также нерудные строительные материалы: щебень, песок.

Акционерное общество «РЖДстрой» активно участвует в осуществлении крупнейших федеральных проектов, включенных в Комплексный план усовершенствования и расширения магистральной инфраструктуры.

Учитывая масштабы деятельности организации, важнейшей ее целью является качественное и своевременное выполнение мероприятий Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД».

Общество состоит из 16 строительно-монтажных объединений, которые управляют линейными предприятиями — строительно-монтажными поездами и строительными участками, а также из трех специализированных филиалов.

Большое количество предприятий строительной индустрии, специализирующихся на выпуске продукции для транспортного и гражданского строительства, на данный момент входят в структуру ОА «РЖДстрой». Предприятие обладает собственной производственной базой, благодаря чему выполняет полный контроль цикла строительно-монтажных работ, обеспечивает высокие темпы работ, при этом снижать себестоимость их выполнения и проводить гибкую ценовую политику.

В предприятие входит 41 структурное подразделение: 19 филиалов; 5 строительных подразделений; 6 специализированных подразделений; 9 промышленных подразделений; 2 дочерних Общества.

Компания имеет линейную организационную структуру: совет директоров АО «РЖДстрой» - генеральный директор – правление – центральный аппарат.

К преимуществам компании относятся:

- федеральный масштаб деятельности;
- применение инновационных технологий;
- опыт в управлении проектами высочайшей степени сложности;
- собственная производственная база;
- реализация широкой номенклатуры строительных материалов, изделий и конструкций;
- возможность выхода в смежные строительные сегменты;
- высокая квалификация сотрудников.

За все время работы Общества было сдано в эксплуатацию более 3700 км пути, построено и восстановлено 734 моста, более 7100 объектов капитального строительства, более 11439 км высоковольтных линий электропередач, более 51786 км линий связи, 1334 объекта вокзального хозяйства, 661 объект деповского хозяйства, 6648 объекта текущего ремонта. Также в 19 филиалах компании работают более 7000 сотрудников.

Учредителем АО «РЖДстрой» является ОАО «РЖД». Уставный капитал Общества составляет 14 176 805 000 рублей, определяется как сумма номинальной стоимости размещенных акций и состоит из обыкновенных акций в количестве 14 176 805 шт. (номинальная стоимость 1000 руб. за одну акцию).

В 2019 году все усилия АО «РЖДстрой» были направлены на своевременное и качественное выполнение мероприятий Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД». В отчетном периоде Обществом получена выручка в размере 110,4 млрд. рублей. Наибольшая доля в выручке приходится на проекты федерального значения, включенные в Долгосрочную программу развития ОАО «РЖД»: строительство Московского транспортного узла и модернизация железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

Помимо задачи дальнейшей финансовой стабилизации, менеджмент Общества в краткосрочной перспективе ставит перед собой задачи по развитию компетенций, в том числе в области выполнения проектно-изыскательских работ, по более эффективному использованию имеющихся материальных и нематериальных ресурсов, а также по внедрению инновационных технологий.

В 2019 году по АО «РЖДстрой» было принято Заказчиками выполнение строительно-монтажных работ в размере 107 320,6 млн. рублей, что на 3% или на 325 млн. рублей больше аналогичного показателя предыдущего периода. В том числе по ОАО «РЖД» принято строительно-монтажных работ на 105 913,0 млн. рублей, по сторонним Заказчикам на 1 407,6 млн. рублей.

Объем корпоративного заказа в 2019 году по сравнению с 2018 годом уменьшился на 1 230,6 млн. рублей, в частности по проекту «Строительство

объектов Азово-Черноморского бассейна» на 18 656,4 млн. рублей, а по проекту «Развитие и обновление ж.д. инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна» на 2 109,3 млн. рублей. Вместе с тем, существенно увеличился корпоративный заказ по другим проектам инвестиционной программы ОАО «РЖД».

В АО «РЖДстрой» создана и функционирует система закупок, отвечающая основным принципам открытости, равноправия и целевого расходования денежных средств. В 2019 году объем закупок материально-технических ресурсов составил 7 357,0 млн. рублей, что оказалось ниже аналогичного показателя прошлого периода на 25,4%. Данное снижение обусловлено сокращением объемов закупок строительных материалов в связи с изменением структуры выполняемых работ (снижение доли материальноёмких работ). В настоящее время 99% закупок проводятся в электронной форме, что тоже способствует повышению прозрачности деятельности. АО «РЖДстрой» уже несколько лет входит в пятерку лидеров среди крупнейших заказчиков по объему закупок у субъектов малого и среднего предпринимательства.

В настоящее время в финальной стадии разработки находится Стратегия развития АО «РЖДстрой», в которой будет актуализирована миссия и направления развития Общества. Безусловно, дальнейшая конструктивная совместная работа менеджмента Общества и Совета директоров Общества позволит предприятию динамично развиваться в условиях современной волатильности рынков и гибко реагировать на изменение рыночной конъюнктуры.

Список используемых источников

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон N 17-ФЗ от 10.01.2003 (ред. от 03.08.2018). 25 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
2. Красноярский институт железнодорожного транспорта // Иркутский государственный университет путей сообщения [сайт] URL: <https://www.irgups.ru/krizht> (дата обращения 12.04.2021)
3. Российские железные дороги : официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 14.01.2020)
4. Акционерное общество «РЖДстрой» : официальный сайт URL: <https://www.rzdstroy.ru/> (дата обращения 14.01.2020)
5. Бычкова С.М., Газорян А.В. Планирование в аудите : учебное пособие. Москва : Финансы и статистика, 2001. 263 с.
6. Общий курс транспорта : учебное пособие для ВУЗов ж.-д. транспорта / Т. Н. Каликина [и др.]. Москва : УМЦ ЖДТ, 2018. 216 с.

7. Буянский С.Г., Мазилина О.А., Кеменов А.В. Экономическая категория «капитал» в современной теории менеджмента // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2016. № 1. С. 10-21.

УДК 658.5 : 658.7

ГРНТИ 06.81.12

УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ

S. A. Бирюкова, В. С. Кабанцев

*¹студент направления подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов»,
КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск*

Научный руководитель: Н. В. Фадеева

*доцент, канд. техн. наук, доцент кафедры «Управление персоналом»,
КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск*

Аннотация. В данной статье рассматриваются основные проблемы контроля качества в складской логистике, а также один из способов её решения – организация группы контроля качества с целью повышения эффективности работы склада.

Ключевые слова: складская логистика, управление качеством, группа контроля качества, персонал.

QUALITY MANAGEMENT OF WAREHOUSE LOGISTICS

S. A. Biryukova, V. S. Kabantsev

*students of the direction of training 03.23.01 «Technology of transport processes»,
Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific adviser: N. V. Fadeeva

*Associate Professor, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of
Personnel Management
Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. This article discusses the main problems of quality control in warehouse logistics, as well as one of the ways to solve it - organizing a quality control group in order to improve the efficiency of the warehouse.

Key words: warehouse logistics, quality management, quality control group, personnel.

Качество – одна из основ эффективности склада. Основной целью управления качеством в складской логистике является обеспечение сохранности и учета материальных ценностей, а также предотвращения путаницы и ошибок [1]. Чаще всего в этой сфере встречаются такие проблемы качества как:

- приемка некачественной продукции и сырья;

- отгрузка некачественной продукции потребителям;
- использование сырья и продукции с просроченным сроком годности;
- отгрузка потребителям и производству ошибочных типов и партий продукции и сырья;
- нарушение условий и сроков хранения и др.

Стратегия контроля качества склада начинается с проверки качества каждого заказа. Необходимо проконтролировать, нет ли повреждений, некачественного изготовления или других признаков, которые могут не понравиться покупателю. Затем следовать надлежащим протоколам мониторинга и настройки, чтобы создавать показатели для повышения эффективности операций, которые есть на складе [2].

Отслеживание собранных показателей, таких как безопасность упаковки, сколько времени потребуется на сбор и правильное заполнение заказов – все это основы эффективного процесса контроля качества склада [3].

Первым приоритетом при внедрении методов контроля качества для выполнения заказов на складе является обучение сотрудников навыкам инспекторов контроля качества [4]. Если сотрудник установит факт повреждения или неправильной упаковки товара, у него должна быть возможность удержать этот заказ до того, как он покинет здание и клиент получит такой заказ.

Хорошее решение этой проблемы – организация группы контроля качества. В зависимости от масштабов деятельности предприятия, назначаются группы специалистов по контролю качества для проверки содержимого и упаковки [5]. Группа контроля качества также будет нести ответственность за товары, отмеченные красным флагом, или за целые заказы, которые необходимо вернуть сборщикам для повторной упаковки и повторной упаковки перед загрузкой и доставкой.

Хорошая новость заключается в том, что только очень небольшое количество общих заказов будет иметь дефектную продукцию или упаковку. Укомплектование группы контроля качества может быть минимальным.

Однако важно разработать процессы проверки контроля качества таким образом, чтобы создавать как можно меньше сбоев для других членов команды склада, особенно когда речь идет о внешнем рабочем процессе. Что еще более важно, хорошая команда по контролю качества повышает общую эффективность выполнения на каждом этапе процесса выполнения.

Другой задачей группы контроля качества должна быть проверка точности заказов по счетам. Если наблюдается постоянная тенденция неправильно упакованных или неправильно подобранных товаров у конкретного сборщика, группа контроля качества может решить эти проблемы напрямую и устраниТЬ возникающую проблему, прежде чем она сможет повлиять на общее качество и эффективность услуг по выполнению заказов. Большинство заказов будут

доставлены успешно, но устранение ошибок обеспечивает более высокий уровень удовлетворенности клиентов и меньшее количество возвратов.

Главное преимущество хорошо организованной и эффективной группы контроля качества заключается в том, что их работа снижает общее количество возвратов. Команда, отслеживающая заказы на выявление ошибок, поврежденных, испорченных или неправильно упакованных товаров, даже в небольшом масштабе, может иметь большое значение для сокращения расходов, снижения эффективности и головной боли при обслуживании клиентов. Если вы хотите повысить эффективность своего склада, вам нужна хорошо обученная и эффективная команда и процесс контроля качества как часть вашей общей стратегии. Без надежного персонала, проверяющего, что ваша система распределения работает безупречно, вы несете дополнительные временные и финансовые затраты, которых можно избежать. Если у вас нет группы контроля качества, проверяющей, работает ли распределение ваших заказов с оптимальной эффективностью, вы просто теряете время и увеличиваете затраты.

Менеджмент качества логистических процессов начинается именно с контроля их качества и оценки протекающих складских процессов по технологии «как есть». Такой подход позволит провести первоначальную диагностику с целью дальнейшего совершенствования складской логистики (что в том числе требует развития компетенции персонала [6]). Дальнейшими шагами в этом направлении могут стать моделирование бизнес-процессов и создание системы менеджмента качества в соответствии с требованиями международных стандартов на системы менеджмента, например, таких как стандарты ИСО серии 9000. Кроме того, описание складской логистики как услуги в соответствии с национальными стандартами качества позволит применить к управлению качеством и квалиметрические методы [7].

Список использованных источников

1. Дыбская В. В. Логистика складирования для практиков. Москва: Альфа–Пресс, 2005. – 202 с.
2. Барамзин С. В. Управление качеством логистических процессов: учебное пособие. Москва: Изд-во Российской таможенной академии, 2011. – 136 с.
3. Фразелли Э. Ф. Мировые стандарты складской логистики. Москва: Альпина Паблишер. 2017. – 330 с.
4. Панасенко Е. В. Логистика: персонал, технологии, практика. – Москва: Инфра-Инженерия, 2011. – 224 с.
5. Иванов Г. Г., Киреева Н. С. Складская логистика : учебник. – Москва : ИД «Форум» : ИНФРА-М, 2002. – 192 с.

6. Данилова, А. С. Формирование требований к компетенциям специалистов в сфере логистики в условиях цифровизации // Логистические системы в глобальной экономике. 2020. № 10. С. 115-119.

7. Фадеева Н. В., Путько Б. В. Описание элементов услуг пассажирских перевозок воздушным транспортом в соответствии с национальными стандартами качества // Экономика и предпринимательство. 2016. № 8 (73). С. 358–366.

УДК 336.74

ГРНТИ 06.73.45

ЭКОНОМИКА КРИПТОВАЛЮТ: БИТКОИН КАК НОВЕЙШАЯ ФОРМА ДЕНЕГ

A.V. Вахрина

студент направления подготовки 38.03.03 «Управление персоналом»,

Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург

Научный руководитель: М.А. Родайкина

канд. экон. наук, доцент,

Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург

Аннотация. В последнее время криптовалюты стали глобальным явлением, известным большинству людей. Деньги, которых не существует, стоят дороже нефти и золота. В данной статье рассмотрены проблемы использования криптовалют, их достоинства и недостатки. Актуальность темы обусловлена тем, что такая разновидность новой валюты как биткоин, быстрыми темпами набирает все большее влияние и силу в экономике. При написании статьи использовались методы анализа, синтеза, статистический метод.

Ключевые слова: криптовалюта, биткоин, майнинг, электронная денежная система, валюта, криптографический метод защиты.

ECONOMY OF CRYPTOCURRENCY: BITCOIN AS THE NEWEST FORM OF MONEY

A.V. Vakhrina

student of the direction of training 03.38.03 "Personnel Management", Ural State University of Railways and Communications, Yekaterinburg,

Scientific adviser: M.A. Rodaykin

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Ural State University of Railways and Communications, Yekaterinburg

Annotation. Recently, cryptocurrencies have become a global phenomenon known to most people. Money that doesn't exist is worth more than oil and gold. This article discusses the problems of using cryptocurrencies, their advantages and disadvantages. The relevance of the topic is due to the fact that such a variety of new

currencies as bitcoin is rapidly gaining more and more influence and strength in the economy. When writing the article, the methods of analysis, synthesis, and the statistical method were used.

Keywords: *cryptocurrency, bitcoin, mining, electronic monetary system, currency, cryptographic protection method*

Криптовалюта – это разновидность цифровой валюты, единицей измерения которой является монета (англ. – coin). Это интернет-средство обмена, которое использует криптографические функции для проведения финансовых транзакций. [2]. Она невосприимчива к старым методам государственного контроля и вмешательства.

Криптовалюты могут быть отправлены напрямую между двумя сторонами с использованием закрытых и открытых ключей. Эти переводы могут осуществляться с минимальными комиссиями, что позволяет пользователям избежать высоких комиссий, взимаемых банками.

Изобретатель биткоина (первой и до сих пор самой важной криптовалюты) Сатоши Накамото, считал, что он разработал «одноранговую систему электронных денег». Самой важной частью изобретения Сатоши было то, что он нашел способ построить децентрализованную цифровую денежную систему. Фактически, это решение привело к появлению криптовалюты [4].

Чтобы реализовать цифровые деньги, нужна платежная сеть со счетами, балансами и транзакциями. Одной из основных проблем, которую должна решить каждая платежная сеть, является исключение двойных расходов. Обычно это достигается благодаря центральному серверу, который отслеживает баланс.

В децентрализованной сети такого сервера нет. Следовательно, для этой работы важен каждый объект в сети. У каждого однорангового узла в сети должен быть список всех транзакций, чтобы проверить, действительны ли будущие транзакции, или попытаться удвоить стоимость. Платежи осуществляются благодаря технологии блокчейн – системе распределенных независимых реестров.

Главным нововведением Сатоши было достижение консенсуса без центрального органа. Каждый участник платежной сети может проводить мгновенные транзакции с криптовалютой без посредников. Это значит, что покупатель переводит деньги напрямую продавцу, ему не нужно идти в банк или класть деньги в кошелек Qiwi. Монеты в системе представляют собой уникальные криптографические (математические) хэш-коды, которые не могут быть использованы дважды.

Первой криптовалютой на основе блокчейна был биткоин, который до сих пор остается самой известной криптовалютой, а большинство других криптовалют имеют нулевое, не спекулятивное влияние (таблица 1) [5].

Таблица 1 – Типы и ранги криптовалют

Название	Тикер	Цена	Объем, %
Bitcoin	BTC	8 871.3\$	29.87%
Ethereum	ETH	904.61\$	12.54%
Ripple	XRP	0.90826\$	7.20%
Bitcoin Cash	BCH	1 212.60\$	2.04%
Cardano	ADA	0.44175\$	6.53%
Litecoin	LTC	160.00\$	4.42%
Stellar	XLM	0.42000\$	1.52%

Биткоин служит цифровым «золотым стандартом» во всей индустрии криптовалют и используется в качестве глобального платежного средства. За семь лет его существования цена биткоина значительно выросла, а объем его ежедневных транзакций составляет более 200000 [1].

Исследования показывают, что инновационная технология, лежащая в основе блокчейна, может стать революционной и в глобальном масштабе. Недавний опрос специалистов Всемирного экономического форума показал, что значительная часть мирового ВВП в конечном итоге будет храниться в блокчейне. С продолжающимся ростом использования блокчейна действительно ожидаются глубинные сдвиги в экономике. Это может положительно повлиять на экономический рост по нескольким причинам.

Во-первых, как защита богатства. Возьмем, к примеру, Венесуэлу. Люди там стали свидетелями гиперинфляции. Многие венесуэльцы привыкли конвертировать любую валюту в биткоины. Это не только шаг к защите активов, но это также возможность использовать активы в гораздо более позитивном ключе в повседневной жизни.

Во-вторых, поскольку выполнять международные транзакции оказалось намного проще и быстрее, это может стимулировать дальнейший глобальный рост. Появились новые возможности использования криптографии и облегчения транзакций, которые ранее были более обременительными.

В-третьих, благодаря новизне активов есть многое, что нужно конкретизировать: дополнительная доступность (биржи, приложения и т.д.), рост и расширение регулирования, рост инвестиционных инструментов (ETF, фьючерсы, торговые платформы и др.). Все это и многое другое способствует росту, занятости, инвестициям. Новая криптовалюта часто может распространяться и расти сама по себе, тем самым способствуя дальнейшему экономическому росту. Нет сомнений в том, что токены, такие как ETH (Ethereum) и ERC20 будут расширены.

К положительным сторонам использования криптовалют можно отнести: низкие транзакционные издержки; криптовалюта борется с бедностью; стимул

для финансовых инноваций; быстрые и постоянные транзакции; конфиденциальность; возможность единоличного контроля над своими деньгами; криптовалюта не инфляционна [3].

Недостатки использования криптовалют: нестабильность; возможность нарушения безопасности; использование для сомнительных операций и др. Стоимость большинства криптовалют нестабильна и часто меняется. Это означает, что некоторые люди заработали довольно много денег, когда цена криптовалют резко выросла, в то время как другие, напротив, много потеряли.

Поскольку криптовалюта – это цифровые деньги с покупательной способностью, то сервисы, работающие с ней, нуждаются в современной системе безопасности. Конфиденциальность, обеспечиваемая криптовалютой, может использоваться законно и незаконно. Например, экспертами высказываются серьезные опасения по поводу того, что биткоины открывают возможности для преступников участвовать в незаконной деятельности (в отмывании денег, финансировании терроризма и обмене незаконными товарами и услугами). Самый известный пример - SilkRoad, рынок DeepWeb, который использовал анонимность сети TOR и платежной системы биткоин для продажи поддельных документов, удостоверяющих личность [4].

Криптовалюты следует определить как особый вид электронных денег, работа которых основана на децентрализованном механизме и представляет собой сложную систему процедур информационных технологий, основанных на методах криптографической защиты. Рынок криптовалюты очень быстрый. Практически каждый день появляются новые криптовалюты, а пользователи становятся богатыми. В настоящее время невозможно предсказать влияние криптовалют на мировую экономику, экономическую ситуацию и другие важные факторы и обстоятельства современной жизни. Поэтому некоторые страны запрещают их использование на своей территории.

Список использованных источников

1. Поппер Н. Цифровое золото: невероятная история Биткоина, или Как идеалисты и бизнесмены изобретают деньги заново. Москва : Диалектика, 2017.
2. Криптография: что это такое и зоны применения. URL: <https://gitjournal.tech/criptografija-cto-jeto-takoe-i-zony-primenenija/> (дата обращения: 17.04.2021)
3. Михеев, Г.А. Блокчейн: Как это работает и что ждет нас завтра / Г.А. Михеев. Москва : Альпина Диджитал, 2018. 281 с.
4. Биткоин. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Биткоин> (дата обращения: 17.04.2021)
5. Брайан Патрик Эха. Как деньги обрели свободу / Брайан Патрик Эха. Москва: One world Publications, 2017. 500 с.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ

A.V. Гордеева

студент направления подготовки 38.03.02 «Менеджмент»,

Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург

Научный руководитель: М.А. Родайкина

канд. экон. наук, доцент,

Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург

Аннотация. Внедрение новшеств позволяет предприятиям и организациям, в том числе, транспортным, получать устойчивые конкурентные преимущества. Целью статьи является уточнение определения «инновация», выявление перспективных инноваций в сфере транспорта, популяризация научной деятельности в молодежной среде. При написании статьи использовались методы анализа и синтеза. В статье уточнены цели и методы молодежной политики транспортной компании ОАО «РЖД». Раскрыта ведущая роль вузов в формировании профессиональных и научных компетенций учащихся.

Ключевые слова: инновации, инновационная деятельность, транспорт.

SOME ASPECTS OF THE INNOVATIVE ACTIVITIES OF TRANSPORT COMPANIES AND ORGANIZATIONS

A.V. Gordeeva

Training student 38.03.02 "Management," Ural State University of Communications, Yekaterinburg

Scientific Director: M.A. Rodaykina

Ph.D., associate professor, Ural State University of Communications, Yekaterinburg

Annotation. The introduction of innovations allows enterprises and organizations, including transport, to gain a sustainable competitive advantage. The article clarifies the goals and methods of the youth policy of the russian railway company. The leading role of universities in the formation of professional and scientific competences of students has been revealed.

Keywords: innovation, innovation, transport.

Активная инновационная деятельность крайне важна для получения предприятиями и организациями устойчивых конкурентных преимуществ.

Само понятие «инновация» многогранно. В русском языке это слово часто заменяют на слова «новое» или «новинка». На основании анализа ряда сайтов автор выделила четыре подхода к пониманию природы инноваций:

1) инновация – это нововведение, комплексный процесс создания распространения и использования новшеств (нового практического средства) для удовлетворения человеческих потребностей [1];

2) инновация – это, во-первых, вложение средств в экономику для обеспечения смены поколений техники и технологии; во-вторых, это новая техника, технология, являющиеся результатом достижений научно-технического прогресса [2];

3) инновация – это нововведение, новшество или комплекс мероприятий, направленных на внедрение в экономику новой техники, технологий, изобретений и т.п.[3];

4) инновация – это конечный результат инновационной деятельности, получивший воплощение в виде нового или усовершенствованного продукта, внедренного на рынке; нового или усовершенствованного технологического процесса, использованного в практической деятельности; в новом подходе к социальным услугам [4].

Таким образом, инновация – это что-то новое (технология производства или управления, программное обеспечение, услуга и т.п.), являющееся результатом достижений научно-технического прогресса и использующееся в производстве.

Инновации являются результатом денежных вложений (инвестиций) в научные исследования и разработки. Процесс, в ходе которого результаты научных исследований и опытно-конструкторских разработок (НИОКР) ревращаются в инновации, называется инновационной деятельностью. Технологические новшества, промышленные образцы и т.п. защищаются патентами и лицензиями с целью дальнейшей коммерциализации.

Внедрение новшеств, в конечном итоге, позволяет снизить себестоимость продукции, повысить ее качество, сократить время производства, а также позволяет предприятиям результативно работать при нехватке ресурсов. В фазе спада экономики прогрессивные предприниматели стараются обновлять свою производственную базу, в т.ч. за счет приобретения нового или усовершенствованного оборудования, нового программного обеспечения. Это позволяет им повысить свою конкурентоспособность в период подъема экономики.

Закономерно, что современные зарубежные и отечественные компании, включая предприятия и организации транспортной сферы, активно занимаются инновационной деятельностью.

В таблице 1 приведены некоторые направления инновационной деятельности зарубежных транспортных компаний.

Таблица 1 – Примеры применения инноваций на транспорте за рубежом

№ п\п	Область применения инновации	Примеры
1.	Техническое обслуживание подвижного состава	Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) реализует новый подход к техническому обслуживанию подвижного состава, который предполагает использование данных, полученных путем дистанционного диагностирования, и проведение корректирующих мероприятий на основе фактического состояния поезда. Применение такого подхода способствует повышению производительности труда и снижению затрат.
2.	Мультимодальные перевозки	Мультимодальная система перевозок грузов на палетах. Именно такая система способна сократить сроки доставки и стоимость перевозки грузов на средние и дальние расстояния.
3.	Обустройство терминалов	Модернизация мультимодального терминала Вольфурт. Система видеорегистрации передвижений грузовых автомобилей и поездов, а также запатентованная конструкция козлового крана с низким аэродинамическим сопротивлением относятся к числу технических инноваций, которые внедрены на модернизированном терминале в австрийской коммуне Вольфурт. В перспективе оператор TSA планирует задействовать их и на других терминалах в Австрии.

Составлено автором по: [5-8].

Крупная транспортная российская компания ОАО «РЖД» также активно занимается инновационной деятельностью. В марте 2019 г. была разработана Комплексная программа инновационного развития холдинга «РЖД» на период до 2025 года и перспективу до 2030 года. Программа содержит перечень приоритетных направлений инновационного развития компании, а также систему целевых показателей инновационной деятельности [9].

По словам эксперта, перспективными направлениями инновационной деятельности в «ОАО» РЖД являются: строительство и эксплуатация железнодорожной инфраструктуры с применением BIM-технологий; применение технологии организации интервального регулирования движения поездов; цифровая трансформация бизнеса; совершенствование системы планирования; расширение полигона движения тяжеловесных поездов и др. [9]. Большое внимание компания уделяет поиску и профессиональной переподготовке талантливой молодежи.

Как правило, в компанию молодежь приходит из профильных колледжей и вузов.

В ОАО «РЖД» разработана программа взаимодействия компании с отраслевыми вузами, которая, среди прочего, предусматривает оснащение вузов современным учебно-лабораторным оборудованием. Руководители подразделений компании входят в состав экзаменационных комиссий, руководят практикой студентов. Таким образом, они в курсе того, что

происходит в вузах, какие образовательные технологии применяются, насколько успешно реализуются образовательные программы [10].

Заниматься наукой и участвовать в НИОКР можно еще на студенческой скамье.

Например, в Уральском государственном университете путей сообщения создана команда «Формула студент УрГУПС». В команду принимаются студенты разных факультетов и курсов. Задача участников команды – развивать в себе инженерные компетенции. Студенты Формулы под руководством опытных наставников проектируют и собирают гоночные болиды, а также тестируют их на трассах.

В 2018 г. команда университета участвовала в международных соревнованиях Formula SAE Italy. Один из созданных студентами болидов демонстрировался на международной выставке «ИННОПРОМ-2018».

Таким образом, фактически отбор кадров для инновационной деятельности производится еще в вузе, а компания, в свою очередь, делает все от нее зависящее, чтобы создать комфортные условия для развития творческого потенциала сотрудников.

Список использованных источников

1. Мурашкин В.А. Понятие инновация [Электронный ресурс]. URL: <https://pandia.ru/text/77/206/80658.php> (дата обращения 14.04.2021).
2. Азрилиян А.Н. Большой экономический словарь [Электронный ресурс]. URL :<https://rus-big-economic-dict.slovaronline.com/> (дата обращения 14.04.2021).
3. Радченко И.А. Учебный словарь терминов рекламы и паблик релейшнз [Электронный ресурс]. URL: <https://1257.slovaronline.com/> (дата обращения 14.04.2021).
4. Словарь терминов по социальной статистике [Электронный ресурс]. URL: <https://rus-soc-stats-terms.slovaronline.com/> (дата обращения 14.04.2021).
5. C. Verdun et al. International Railway Journal, 2020, № 6, pp. 32 - 34.
6. Мультимодальные перевозки // Железные дороги мира. 2020. № 8
7. «Палетный экспресс» – мультимодальная система перевозки грузов на палетах // Железные дороги мира. 2020. № 8
8. Модернизация мультимодального терминала Вольфурт // Железные дороги мира . 2020. № 8.
9. Плетнев С. Компания готова к внедрению современных технологий [Электронный ресурс]. URL: https://gudok.ru/content/first_person/1476449/ (дата обращения 14.04.2021).
10. Иванова И. Компания «РЖД» вместе с вузами занимается подготовкой кадров [Электронный ресурс]. URL: https://gudok.ru/content/first_person/1559988/ (дата обращения 14.04.2021).

СНИЖЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗА СЧЕТ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ФОНДОВ

A. С. Гордейчук

студент направления «Экономика», КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: О.Ю. Дягель

канд. экон. наук, доцент, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В статье представлены результаты экономического обоснования мероприятия, связанного с обновлением основных производственных фондов Енисейского филиала – пассажирского вагонного депо Красноярск АО «ФПК». Целью данных мероприятий явилось снижение уровня эксплуатационных расходов за счет повышения эффективности использования материально-технической базы предприятия.

Ключевые слова: эксплуатационные расходы, себестоимость, резервы снижения расходов, АО «ФПК».

REDUCTION OF OPERATING COSTS OF A RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISE DUE TO RENOVATION OF FIXED PRODUCTION FUNDS

A.S. Gordeychuk

Student of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific adviser: O.Yu. Dyagel

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. The article presents the results of the economic substantiation of the measure related to the renewal of the basic production assets of the Yenisei branch - the Krasnoyarsk passenger carriage depot of JSC FPC. The purpose of these measures was to reduce the level of operating costs by increasing the efficiency of using the material and technical base of the enterprise.

Keywords: operating costs, prime cost, reserves for cost reduction, JSC "FPK".

Эксплуатационными расходами, представляющими собой текущие расходы железной дороги, связанные с осуществлением перевозочного процесса, являются основных регулятором роста финансового потенциала субъектов железнодорожного транспорта. В этой связи актуализируется задача поиска и экономической оценки возможных направлений их минимизации относительно

динамики объема перевозочной деятельности. Возможным вариантом практической реализации данной задачи является повышение эффективности используемых основных производственных фондов, совершенствование применяемого оборудования, устранение недостатков в его функционировании, применение цифровых инструментов в управлении железнодорожным транспортом, что неоднократно являлось предметом научных публикаций различных авторов [1, 2, 3, 4, 5, 7].

В рамках данной публикации будет представлен вариант возможности снижения эксплуатационных расходов за счет обновления основных фондов на примере деятельности Енисейского филиала – пассажирского вагонного депо Красноярск АО «ФПК», основным видом деятельности которого является деятельность магистрального пассажирского железнодорожного транспорта [6].

Для работы гайковертов, шлифовальных машин, подъемников, поворотных устройств колесных пар, установки для очистки деталей дробью и другого оборудования, которое необходимо при ремонте пассажирских вагонов и при подготовке поездов в рейс (помывка вагонов, проверка работы автотормозного оборудования вагонов и др.) используется сжатый воздух, вырабатываемый специальными компрессорами. В пассажирском вагонном депо Красноярск в настоящее время эксплуатируются два воздушных поршневых компрессора модели ВПЗ-20/9 2004 года выпуска, которые выработали срок полезного использования: произошел предельно допустимый износ деталей поршневых групп и рабочей камеры, масляного насоса; нарушены посадочные сопряжения цилиндров и поршней, колец, клапанов, что привело к снижению производительности и надежности работы компрессоров. Пари этом затраты на ремонт с 2018 по 2020 гг выросли со 198 тыс.руб. до 211 тыс.руб.

В сложившихся условиях сложилась производственная необходимость покупки (в компании ООО «ГК ЭнергоПроф») модульной компрессорной станции, стоимость которой составляет 9560 тыс.руб. При замене существующих компрессоров на блочно-модульную компрессорную станцию с винтовыми компрессорами в депо существенно сокращается протяженность воздухопровода, что ведет к уменьшению потери рабочего давления. В настоящее время протяженность воздухопровода составляет около 350 метров до производственных цехов, в связи с чем для того, чтобы рабочее давление в цехах составляло 6 кг/см² необходимо, чтобы компрессор давал давление не менее 8 кг/см². Приобретаемая блочно-модульная компрессорная станция будет установлена на территории вагонного депо, что позволит сократить протяженность воздухопровода до основных цехов (в данный момент компрессорная установка расположена в здании ПТО, принадлежащего ВЧДЭ-7), а тем самым исключить потери при транспортировке сжатого воздуха до потребителей. Так же блочно-модульная компрессорная станция работает в

автономном режиме, с выводом информации на пульт управления персонального компьютера.

Кроме того, приобретение блочно-модульной компрессорной станции позволит: оптимизировать штат компрессорщиков (5 единиц); исключить затраты на аренду помещений, используемых для старых компрессоров; обеспечить производственные участки и установки опробования тормозов требуемым количеством сжатого воздуха, на текущий момент для обеспечения потребного давления в питательной магистрали $6,0-6,5 \text{ кгс/см}^2$ при проверке тормозов составов от установки УЗОТ-П приходится приостанавливать работы, проводимые в производственных участках пневмо-инструментом.

При расчете источников финансирования предлагаемых капитальных затрат следует учесть, что имеется возможность использования средств от сдачи демонтируемого оборудования на металлолом. Его вес ориентировочно составляет 15 т.; с учетом того, что цена 1 т металлолома составляет 6 700 руб., потребность в источниках финансирования покупки нового оборудования может сократиться на 100,5 тыс.руб., составив 9 459,5 тыс.руб. (9 560 – 100,5).

Согласно проведенным расчетам, внедрение данного мероприятия приведет к: (1) росту амортизации (за счет амортизации приобретенного оборудования); (2) сокращению затрат на оплату труда и отчислений на социальные нужды (даже с учетом дополнительных затрат по этому элементу в связи с проводимыми работами по демонтажу старого оборудования); (3) сокращению расходов на ремонт оборудования (таблица 1).

Таблица 1 – Расчет общей величины экономического эффекта от предложенных мероприятий

Наименование показателя	До внедрения	После внедрения	Ожидаемое изменение
1 Эксплуатационные расходы всего (млн.руб.), в том числе:	5341,03	5338,181	-2,849
1.1 Расходы на оплату труда	1239,12	1236,426	-2,694
1.2 Отчисления на социальные нужды	353,783	352,883	-0,9
1.3 Материальные затраты всего	561,353	561,142	-0,211
1.4 Амортизация	371,219	372,175	0,956
1.5 Прочие	2815,56	2815,56	-
2 Себестоимость пассажирских перевозок, руб/10 пасс.км.	17,38	17,37	-0,01

Согласно данным таблицы 1, потенциально возможное снижение эксплуатационных расходов составить 2,849 млн. руб., в т.ч. за счет сокращения расходов на оплату труда на 2,694 млн. руб., расходов на социальные нужды на 0,9 млн. руб., сокращения материальных затрат на 0,31 млн. руб. При ожидаемом росте амортизационных отчислений на 0,956 млн. руб. себестоимость снизится на 0,01 руб/10 пасс.км.

Кроме того, экономическая целесообразность предложенного мероприятия усиливается тем фактом, что чистая приведенная стоимость ожидаемой экономии составит 3,333 млн.руб. ($2,849 \times 4,49 - 9,460$), то есть с каждого рубля вложений в среднем будет получено 1,35 рубля экономической выгоды ($12,792/9,460$), а срок окупаемости капитальных вложений составит 3,3 года ($9,460/2,849$), что меньше срока полезного использования установки.

Список использованных источников

1. Дьячкова З.М., Дегтярев П.А., Колмаков В.О. Снижение энергозатрат на тягу поездов // Вестник НИЦ МИСИ: актуальные вопросы современной науки. 2019. № 23. С. 5-9.
2. Дягель О.Ю., Елгина Е.А. Методическое обеспечение экономического анализа результатов деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД»: теория и практика : монография. Курск : Университетская книга, 2018. 220 с.
3. Колмаков В.О. [и др.] Интеллектуальные электросети. В сборнике: Цифровизация транспорта и образования: материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 125-летию железнодорожного образования в Сибири / КрИЖТ ИрГУПС. Красноярск, 2019. С. 91-94
4. Левицкая В. А. Повышение эффективности работы структурного подразделения ОАО «РЖД» за счет снижения эксплуатационных расходов / В. А. Левицкая, Е. А. Титова // Инновационные технологии на железнодорожном транспорте : труды XXIV Всероссийской научно-практической конференции, Красноярск, 25–27 ноября 2020 года / КрИЖТ ИрГУПС. Красноярск, 2020. С. 35-38.
5. Оленцевич В. А., Ларионов Р. А. Снижение эксплуатационных расходов за счет совершенствования технологии погрузо-разгрузочных работ // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2017. Т. 1. С. 110-113.
6. Федеральная пассажирская компания : официальный сайт. URL : <https://fpc.ru/ru/7081> (дата обращения 19.04.2021)
7. Чаплина А. Н., Ероньевич Н.Н. Инструментарий управления развитием предприятия в условиях конкуренции // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. 2017. № 6. С. 65-69.

**КРАСНОЯРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ –
СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ КРАСНОЯРСКОЙ ДИРЕКЦИИ ПО
ЭНЕРГООБЕСПЕЧЕНИЮ – СТРУКТУРНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ
«ТАРСЭНЕРГО» – ФИЛИАЛ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО
ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»**

Д. Д. Димова, Д. Н. Романова

студент направления 38.03.01 Экономика, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В данной статье были рассмотрены организационная структура Красноярской дистанции электроснабжения (ЭЧ-3), ее подразделений таких как ЭЧК, ЭЧЭ, ЭЧС, РРУ, и прочее. А также были рассмотрены выписки основных производственно-экономических показателей работы по Красноярской дистанции электроснабжения (объемные и качественные показатели, экономические показатели).

Ключевые слова: дистанция электроснабжения, ЭЧК, ЭЧЭ, ЭЧС, РРУ, энергодиспетчерская группа, электрификация дороги.

**KRASNOYARSK DISTANCE OF POWER SUPPLY-A STRUCTURAL
DIVISION OF THE KRASNOYARSK DIRECTORATE FOR ENERGY
SUPPLY-A STRUCTURAL DIVISION OF "TARSENERGO" - A BRANCH
OF THE OPEN JOINT STOCK COMPANY " RUSSIAN RAILWAYS»**

D. D. Dimova, D. N. Romanova

student of the direction 38.03.01 Economics,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: V. A. Levitskaya

senior lecturer,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Abstract. This article discusses the organizational structure of the Krasnoyarsk Power Supply Distance (EC-3), its divisions such as ECC, ECE, ECS, RRU, and so on. And also extracts of the main production and economic indicators of work on the Krasnoyarsk distance of power supply (Volume and quality indicators, Economic indicators) were considered.

Keywords: Distance of power supply, ECC, ECE, ECS, RRU, Energy control group, electrification of the road.

Красноярская дистанция электроснабжения ЭЧ-3 обеспечивает техническое и хозяйственное обслуживание тяговых подстанций и контактной сети электрифицированных железных дорог, понижающих трансформаторных подстанций, наружных электрических сетей, предназначенных для питания устройств СЦБ, линий продольного электроснабжения, электросетей наружного освещения, включая светильники и прожекторное освещение железнодорожных станций.

СЦБ – сигнализация централизация, блокировка (Автоматика и телемеханика) - комплекс технических средств, повышающий пропускную способность железных дорог при безусловном обеспечении безопасности движения поездов.

Работа действительно опасная, так как напряжение контактной сети 3000 вольт — при постоянном токе, 25000 — при переменном.

Основными задачами дистанции являются:

- 1) обеспечение электрической энергией потребностей ОАО «РЖД»;
- 2) оказание услуг по передаче электрической энергии потребителям. [3]

Дистанция выполняет следующие функции:

1) обеспечивает и организует устойчивую работу системы электроснабжения, тяги и не тяговых потребителей, а также безопасность движения поездов;

2) выполняет мероприятия по охране труда, промышленной и пожарной безопасности в пределах деятельности дистанции. Защите окружающей среды;

3) Организует и выполняет работы по текущему содержанию объектов электроэнергетической инфраструктуры;

4) обеспечивает укомплектование и использование аварийно-восстановительного запаса дистанции в соответствии с установленными в ОАО «РЖД» нормативами;

5) и т.д. [3]

Сокращенное наименование – Красноярская дистанция электроснабжения (телефрафный код – ЭЧ-3)

Место нахождения дистанции: 660021, РФ, Красноярский край, г. Красноярск, улица Ленина, 177.

Дистанция функционирует в следующих границах: от ст. Малиногорка (вкл) до станции Зыково, от ст. Енисей (вкл) до станции Дивногорск. Эксплуатационная длина ЭЧ-3 составляет 220 км, а развёрнутая длина контактной подвески – 805 км. В штате дистанции на сегодняшний день числится 238 человек – все специалисты высокого класса. [4, 6]

Перечень основных подразделений:

ЭЧК- 10 шт. в каждом по 11-15 чел.

ЭЧЭ- 4шт. в каждом по 5 чел.

ЭЧС- 2 шт. в каждом по 10 чел. Подробно разбор приведен на рисунке 1. [6]

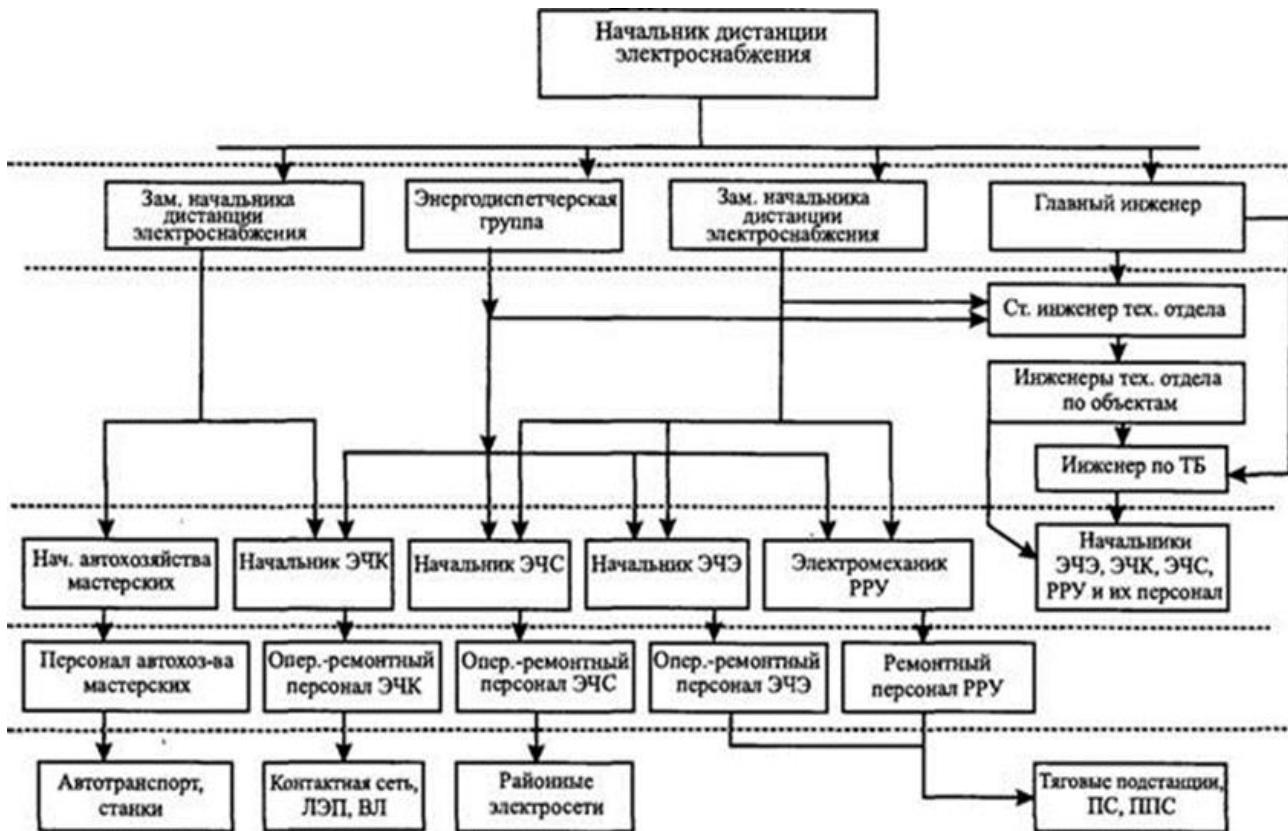


Рисунок 1 – Организационная структура Красноярской дистанции электроснабжения

Выполнение основных производственно-экономических показателей работы по Красноярской дистанции электроснабжения. Объемные и качественные показатели 2018-2019 года говорят о увеличении объема работы и уменьшении балловой оценки состояния контактной сети.

Балльная оценка контактной сети – это система оценки состояния контактной сети. Заключается в начислении штрафных баллов за отклонение параметров контактной сети, регистрируемых аппаратурой, находящейся в вагона – лабораториях, от нормируемых значений.

Также стоит отметить, что эксплуатационные расходы уменьшились, так как были уменьшены затраты на электроэнергию и прочие расходы. [5, 6]

Объемные и качественные показатели за 2019-2020 года говорят о увеличении объема работы и увеличении балловой оценки состояния контактной сети.

В это период эксплуатационные расходы увеличились за счет амортизации и прочих расходов, при этом расходы на материалы, топливо, электроэнергию и оплату труда уменьшились. [5, 6]

Таким образом, для данного предприятия целесообразен поиск путей снижения расходов, в том числе в направлении применения цифровых интеллектуальных технологий [1, 2].

Список использованных источников

1. *Интеллектуальные электросети* / Колмаков В.О., Платоненко А.А., Плотников С.М., Пшеничникова Д.И. // Цифровизация транспорта и образования. Материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 125-летию железнодорожного образования в Сибири. 2019. С. 91-94.
2. Кот Д. О работе энергетиков в пандемию // Gudok.ru Красноярский железнодорожник. 09.04.2020 Режим доступа: <https://gudok.ru/zdr/176/?ID=1500128> (дата обращения 01.03.2021)
3. Положение о Красноярская дистанция электроснабжения – структурное подразделение Красноярской дирекции по энергообеспечению – структурного подразделения «Тарсэнерго» - филиал открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утверждено от 01.10.2016 г. №КрасТЭ.31н.
4. Российские железные дороги: официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 01.03.2021)
5. Справка о выполнении основных производственно-экономических показателей работы по Красноярской дистанции электроснабжения с 2017 по 2018 г.г.
6. Справка о выполнении основных производственно-экономических показателей работы по Красноярской дистанции электроснабжения с 2018 по 2019 г.

УДК 338

ГРНТИ 06.81.19

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ ПРОЦЕССА РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ
ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

П.И. Донова

студент направления «Техносферная безопасность»,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Научный руководитель: И.К. Иванова

старший преподаватель

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Аннотация. В статье рассматриваются цели, виды и причины реструктуризации предприятий. Реструктуризация предприятий связана в основном с введением более или менее радикальных внутренних изменений, а также с намерением объединиться с другим предприятием или приобретением другого юридического лица. Знание концепций и методов реструктуризации

является предварительным условием для разработки практически полезных и эффективных программ реструктуризации.

Ключевые слова: реструктуризация, антикризисное управление, анализ, оценка, план, диагностика, кризис.

ECONOMIC ESSENCE OF THE RESTRUCTURING PROCESS ENTERPRISES IN THE RUSSIAN FEDERATION

P.I. Donova

student of the Technosphere Safety direction, Siberian State Transport University, Novosibirsk

Scientific Supervisor: I.K. Ivanova

Senior Lecturer, Siberian State Transport University, Novosibirsk

Annotation. The article discusses the goals, types and reasons for enterprise restructuring. The restructuring of enterprises is mainly associated with the introduction of more or less radical internal changes, as well as with the intention to merge with another enterprise or the acquisition of another legal entity. Knowledge of the concepts and methods of restructuring is a prerequisite for developing practically useful and effective restructuring programs.

Keywords: restructuring, crisis management, analysis, assessment, plan, diagnostics, crisis.

Анализируя текущие условия для поддержания эффективной коммерческой деятельности предприятий в России, необходимо соблюдение комплекса важных условий, одним из которых является постоянная адаптация структуры и функций предприятия под нынешние рыночные условия. В данных условиях, а также при наличии высокой конкуренции и малоустойчивого экономического климата, на помощь руководителям предприятий приходит реструктуризация.

Причиной к рассмотрению и проведению реструктуризации на предприятии, как правило, служит низкая эффективность коммерческой деятельности предприятия, а также ухудшение основных показателей и коэффициентов, таких как платежеспособность, рентабельность и прочее. Именно с этими проблемами помогает разобраться грамотно проведенная реструктуризация, основная суть которой заключается в изменении стратегии предприятия, которая должна быть конкурентоспособной на свободном рынке. Прибыль, генерируемая за счет экономической эффективности, позволяет рост и развитие предприятия.

Изменения в местной или международной бизнес-среде могут поставить под угрозу существование и выживание компаний, которые оказываются в финансовых проблемах или не разрабатывают новые продукты.

Экономические кризисы негативно сказываются на бизнес-среде, но они не являются единственной причиной проблем бизнеса, которые могут возникнуть у

компаний. Более низкая производительность компаний может иметь различные причины во внешней или внутренней среде. Они могут столкнуться с проблемами на рынке из-за выхода новых конкурентов и возросшей конкуренции, более высокой стоимости материалов или устаревших технологий, которые использует компания. Внутренние проблемы могут быть вызваны неэффективной организацией, сложными бизнес-процессами или уходом ключевых сотрудников фирмы. Следствием этого могут быть проблемы с ликвидностью, генерация убытков и неплатежеспособность.

Когда руководство не в состоянии быстро распознать и решить эти проблемы, мы говорим о бизнес-кризисе. Владельцы и менеджеры, однако, могут заранее распознать изменения окружающей среды и симптомы грядущий кризис. Они могут подготовить или даже предотвратить кризис, реализуя правильные бизнес-меры. В таком случае изменения, внесенные руководством во избежание кризиса, называются превентивной реструктуризацией [1].

Реструктуризация трансформирует структуру компаний и отношения между структурами, бизнес-функциями, бизнес-процессами, сотрудниками и другими заинтересованными сторонами, участвующими в этих отношениях.

Реструктуризация компаний тесно связана с изменениями стратегии компаний и является типичным методом исправления предыдущей стратегической ошибки. Многие компании используют реструктуризацию для роста компаний, а именно расширяют свой бизнес или развиваются новые возможности посредством реструктуризации. Иногда компании делают это, чтобы расширить свои бизнес-портфели для новых предприятий.

Как правило, наиболее распространенной причиной реструктуризации является низкая эффективность деятельности компаний в результате чрезмерного диверсифицированного портфеля предприятий. Так же реструктуризация может перейти от слабого к сильному внутреннему управлению, что приводит к использованию реструктуризации компаний для переориентации стратегий компаний. В данном случае реструктуризация помогает утилизировать нежелательные части активов и помогает компаниям переориентироваться.

Реструктуризация в целях адаптации к экологической неопределенности, меньше всего распространена среди российских компаний. Однако, экологическая неопределенность также влияет на решение компаний о реструктуризации. Если экологическая неопределенность высока, это снизит способность компаний эффективно контролировать свои дочерние компании и в конечном итоге приведет к реструктуризации компаний. Например, к лишению подразделений компаний и бизнес-подразделений. Причина в том, что при высокой экологической неопределенности расходы, связанные с управлением предприятия, становятся выше. Кроме того, компания будет активно менять

свою стратегию, чтобы адаптироваться к изменениям неопределенности в окружающей среде.

Цели реструктуризации можно определить следующим образом: обеспечение наилучшей интеграции деятельности и процессов; создание грамотной организационной культуры; внедрение инноваций; улучшение финансовых, производственных и экономических показателей деятельности организации; сохранность существующего производственного, научного и технического уровня и кадрового потенциала; выход на новые рынки; освобождение от неликвидных активов.

Причины внутреннего характера тесно связаны с тем, как структурировано предприятие, с его стилем управления, практикуемым руководством, а также с эффективностью использования имеющихся у него ресурсов.

В эту категорию следует включить следующее [1]: отсутствие маркетинговой стратегии предприятия; неправильно настроенный портфель продуктов; неэффективный стратегический менеджмент или его отсутствие; проблемы в области людских ресурсов; неэффективное управление ликвидностью и оборотным капиталом.

Вторая группа факторов, влияющих на стоимость компаний, внешние факторы: изменения закупочных цен на товары и компании; изменения в банковских и финансовых услугах; изменения в экономическом законодательстве; конкуренции на внутреннем и внешнем рынках и снижение спроса; значительный технологический прогресс и изменения в стоимости и методах производства.

Основные задачи стратегической реструктуризации обусловлены ее сущностью: поддержание платежеспособности компании в долгосрочном периоде времени; обеспечение устойчивого финансового равновесия и конкурентоспособности; обеспечение роста стоимости бизнеса за счет слияний и присоединений.

Помимо двух основных форм реструктуризации выделяют еще одну – комплексную.

Комплексная реструктуризация — это длительный процесс, который проходит в несколько этапов, и трансформация воздействует на все элементы компании. При этом в зависимости от влияния преобразований на отдельные направления деятельности происходит корректировка общей программы реструктуризации и продолжается дальнейшая работа.

В российской практике довольно часто используется синтез двух форм реструктуризации, потому как ограничиться одной лишь оперативной реструктуризацией, скорее всего не удастся. Данная форма направлена на действия в краткосрочном периоде и использование внутренних резервов, поэтому является первым этапом реагирования и принятия мер, с помощью

которых, в последствии, можно переходить к стратегической, то есть более сложной и крупномасштабной реструктуризации.

Реструктуризация это уникальный и в тоже время один из самых сложных управлеченческих процессов во всем мире. Данный процесс учитывает множество факторов, ограничений и детально изучает специфику организации, для которой проводится реструктуризация.

Список использованных источников

1. Реструктуризация предприятий и компаний. / Эксперт. РА. - Режим доступа: <https://www.raexpert.ru/researches/restructuring/part1>(дата обращения 03.04.2021 г.).

УДК 656.22:37

ГРНТИ 06.81.85

АНАЛИЗ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ

K.N. Дудникова

студент «Экономика», КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск,

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. Эксплуатационными расходами называются текущие расходы железной дороги, связанные с осуществлением перевозочного процесса (перевозка грузов, пассажиров, багажа и почты). Так, например, к эксплуатационным расходам дистанции пути относятся затраты на обслуживание, текущее содержание и ремонт основных средств путевого хозяйства, а также на замену изношенного инструмента, инвентаря и оборудования. Для роста эффективности деятельности железнодорожного транспорта важен постоянный контроль над экономической обоснованностью и целесообразностью проводимых затрат.

Ключевые слова: эксплуатационные расходы, планирование, эффективность, затраты, РЖД

ANALYSIS OF OPERATING COSTS

K.N. Dudnikova

student of "Economics" Field of Training,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: V. A. Levitskaya

Senior lecturer,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Abstract. *Operational expenses are the current expenses of the railway associated with the implementation of the transportation process (transportation of goods, passengers, luggage and mail). For example, the operating costs of the track distance include the costs of maintenance, maintenance and repair of fixed assets of the track, as well as the replacement of worn tools, inventory and equipment. In order to increase the efficiency of railway transport, it is important to monitor the economic feasibility and expediency of the costs carried out constantly.*

Keywords: *operating costs, planning, efficiency, costs, Russian Railways*

Значимую роль в развитии экономики государства имеет железнодорожный транспорт. В данный момент почти нет таких экономических проблем, которые бы его не касались. Главная задача транспорта - это полное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, рост эффективности и качества работы транспортной системы.

Эксплуатационные расходы планируются по сети железных дорог, железным дорогам, отделениям дорог и линейным производственно-хозяйственным структурам.

Цель планирования эксплуатационных расходов – обеспечение выполнения заданного объема перевозок (работ, услуг) экономически обоснованным уровнем денежных средств.

Планирование затрат осуществляется в соответствии с утвержденным положением о порядке планирования финансово-экономических показателей эксплуатации железной дороги. Положение устанавливает процесс и последовательность разработки планов с учетом взаимодействия структурных подразделений РЖД, экономических, финансовых и производственных дорожных служб.

В настоящее время при планировании затрат используются нормы и ограничения эксплуатационных затрат, которые для дорожно-промышленного хозяйства разрабатываются профильными управлениями РЖД с учетом особенностей условий их работы в регионах страны, внедрения передовых технологий и организации производства.

Улучшение нормирования и ограничения эксплуатационных расходов по элементам затрат, особенно в современных условиях фонда заработной платы, является сложной экономической проблемой. Его решение требует тщательной и кропотливой работы экономистов и технических специалистов всех уровней для формирования нормативной базы для организации управленческого учета, контроля и других систем управления бизнесом. Формирование нормативных баз для расчета затрат должно осуществляться по МВЗ - т.е. структурными

подразделениями организации (по рабочим местам, участкам, цехам), по которым организовано планирование, регулирование и хозрасчет, а также по центрам ответственности и центрам прибыли. Таким образом может быть создана единая экономическая база для совершенствования планирования, регулирования, анализа учета затрат и принятия, решений на всех уровнях управления.

Планирование эксплуатационных расходов железных дорог осуществляется по однородным видам затрат, то есть по экономическим элементам. Наибольшую долю в эксплуатационных расходах железнодорожного транспорта занимают затраты на оплату труда.

Фонд оплаты труда планируется исходя из численности занятого на транспорте персонала и среднемесячной заработной платы.

Отчисления на социальные нужды предусмотрены по правилам страховых взносов, установленным законодательством, в процентах от фонда оплаты труда. В расчетах количества операционной квоты планируется ее сокращение за счет внедрения новых передовых технологий, автоматизированной системы управления, прогрессивных технологий, совершенствования системы мотивации труда, методов квотирования планирования и оценки качества управления персоналом.

Стоимость материалов, топлива, электроэнергии рассчитывается исходя из количества этих видов ресурсов, необходимых для выполнения запланированного объема перевозок (видов работ и услуг), и стоимости одной единицы соответствующего ресурса. Количество ресурсов определяется по-разному:

- объем работ и ставка затрат на единицу соответствующего счетчика;
- по требуемому контингенту отдельных групп работников и нормам на одного работника (расходы на спецодежду, суточные, командировочные и др.);
- по количеству оборудования, устройств и расценкам на каждую единицу (затраты на текущее содержание пути, отопление, освещение зданий и т. д.);
- по количеству линейных предприятий и сводным нормам потребления ресурсов для каждого из них (общехозяйственные расходы).

При расчете расходов на топливо и электроэнергию для тяги поездов объем работы выражается в различных измерителях: тонно-километры брутто вагонные, локомотиво-километры линейного пробега, локомотиво-часы простоя в рабочем состоянии (условный пробег). Нормы расхода топлива (электроэнергии) на единицу измерителя устанавливаются соответственно на 10000 тонно-километров брутто; на 100 локомотиво-километров линейного пробега; на 1 час простоя. При этом средняя норма на тягу поездов рассчитывается на 10 тонно-километров брутто вагонных. Величина расходов на топливо и электроэнергию зависит от цены 1 т условного топлива и 1 кВт·ч

электроэнергии, которые существенно различаются по дорогам и регионам страны и принимаются по действующим тарифам на топливно-энергетические ресурсы.

При разработке норм расхода топлива (электроэнергий) для тяги поездов используются “Инструкция по техническому нормированию расхода электрической энергии и топлива для тяги поездов”, “Методика определения норм расхода дизельного топлива на тягу поездов”, а также нормативно-методические материалы отраслевых департаментов МПС России.

На среднюю величину удельного расхода топлива и электроэнергии влияют структура парка локомотивов по их типам, сериям и мощности; соотношения в объемах тонно-километров брутто в грузовом и пассажирском движении; размеры качественных показателей использования подвижного состава; удельный вес поездной, вспомогательной и маневровой работы; количество остановок, приходящихся на единицу пробега; техническая оснащенность и состояние пути; профессиональная квалификация локомотивных бригад и использование опыта передовых машинистов по экономическому расходованию топлива и электроэнергии; введение электрического отопления в пассажирских вагонах и другие факторы.

Список использованных источников

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон N 17-ФЗ от 10.01.2003 (ред. от 03.08.2018). 25 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
2. Алексеева, М.М. Планирование деятельности фирмы: Учебно-методическое пособие // Москва: Финансы и статистика, 2017. – 248 с
3. Дмитриев, В.А. Экономика на железнодорожном транспорте: учеб. для вузов ж. - д. трансп. / В.А. Дмитриев, А.И. Журавель, А.Д. Шишков. - Москва: Транспорт, 2019. - 328 с
4. Коломеец, Е. А. Оценка эффективности системы управления затратами / Е. А. Коломеец // Наука и производство Урала. - 2018. - № 11. - С. 165-169. Режим доступа: https://www.elibrary.ru/ip_restricted.asp?rpage (дата обращения 20.02.2021).-Текст : электронный.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ В ЦЕЛЯХ ОБОСНОВАНИЯ РЕЗЕРВОВ ИХ ОТНОСИТЕЛЬНОГО СНИЖЕНИЯ

Е.И. Егорова

студентка направления «Экономика», КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: О.Ю. Дягель

канд. экон. наук, доцент, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В работе обосновывается необходимость расчета показателя относительной экономии/перерасхода эксплуатационных расходов как приоритетного аналитического инструмента для обоснования выбора того их экономического элемента, который требует первоочередных мер по относительному снижению. Приводится методика расчета такого показателя и пример его применения.

Ключевые слова: эксплуатационные расходы, относительный перерасход, факторные анализ.

USE OF THE TOOLS OF ECONOMIC ANALYSIS OF OPERATING COSTS TO JUSTIFY THE RESERVES OF THEIR RELATIVE REDUCTION

E.I. Egorova

student of the direction «Economics»

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk

Scientific adviser: O.Yu. Dyagel

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk

Annotation. The paper substantiates the need to calculate the indicator of relative savings / over expenditure of operating costs as a priority analytical tool to justify the choice of that economic element that requires priority measures to reduce it. A methodology for calculating such an indicator and an example of its application are given.

Keywords: operating costs, relative cost overruns, factor analysis.

Эксплуатационные расходы предприятий железнодорожного транспорта представляют собой текущие затраты по обеспечению перевозочной деятельности. [4] Традиционно это основной показатель, управление которым возможно обеспечить на уровне отдельного структурного подразделения ОАО «РЖД».

Реализация данной задачи в практической экономической деятельности предприятий железнодорожного транспорта имеет в своей основе проведение экономического анализа, методика которого предполагает:

- изучение и оценку динамики и выполнения плана по эксплуатационным расходам по общей величине и в разрезе экономических элементов с использованием приемов горизонтального и трендового анализа;
- изучение и оценку структуры, а также ее изменение в разрезе экономических элементов (вертикальный анализ). [2]

Результаты апробации указанных выше направлений анализа на материалах одного из структурных подразделений ОАО «РЖД» обобщенно представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Анализ динамики эксплуатационных расходов подразделения за 2018-2020 гг. в разрезе экономических элементов

Наименование показателя	Фактически за			Абсолютное изменение		Темп роста, %	
	2018 год	2019 год	2020 год	2019/2018 гг.	2020/2019 гг.	2019/2018 гг.	2020/2019 гг.
Материалы	16708	26890	25338	10182	-1552	160,94	94,23
Топливо	3639	3776	3609	137	-167	103,76	95,58
Электроэнергия	3466	8373	14256	4907	5883	241,58	170,26
Прочие материальные затраты	48505	37091	44757	-11414	7666	76,47	120,67
Расходы на оплату труда	115668	134967	148827	19299	13860	116,68	110,27
Отчисления на социальные нужды	33166	38831	43061	5665	4230	117,08	110,89
Амортизация	89073	95966	176260	6893	80294	107,39	183,67
Прочие затраты	10907	4730	6397	-6177	1667	43,37	135,24
ИТОГО эксплуатационных расходов	321132	350624	462505	29492	111881	109,18	131,91

На основании данных таблицы 1 можно установить следующее: (1) на протяжении всего анализируемого периода времени сумма эксплуатационных расходов устойчиво возрастила; (2) устойчивым ростом характеризовались 4 экономических элемента из 8; (3) из состава таких элементов максимальный прирост затрат складывался по амортизации, по расходам на оплату труда с отчислениями на социальные нужды; (4) эти же экономические элементы обладали наибольшим долевым участием в составе эксплуатационных расходов.

При всей значимости результатов такого анализа для понимания ретроспективной ситуации, им присущ один недостаток – они не позволяют выделить увеличение той части эксплуатационных расходов, изменение которой определялось динамикой объема работ, и ту часть, изменение которой

складывалось под влияние прочих факторов. Именно последняя часть формирует либо относительную экономию, либо относительный перерасход затрат [1].

Для расчета данного показателя необходимо проведение факторного анализа эксплуатационных расходов в разрезе элементов зависящих и не зависящих расходов методом цепных подстановок на основе применения следующей факторной модели:

$$C_{\text{ЗАВ0}} \times V_1 + \mathcal{E}P_{\text{НЕЗ0}},$$

где $C_{\text{ЗАВ0}}$ – себестоимость перевозок базисного периода по зависящим расходам;

V_1 – объем работ отчетного периода;

$\mathcal{E}P_{\text{НЕЗ0}}$ – сумма независящих эксплуатационных расходов базисного периода.

На основе расчетов целесообразна систематизация их результатов на две группы: эксплуатационные расходы, по которым установлен факт относительной экономии (отрицательное значение величины изменения расходов за счет прочих факторов) и, что более аналитически значимо, по которым выявлен относительный перерасход (положительное значение величины изменения расходов за счет прочих факторов). Последние в отношении исследуемого предприятия показаны на рисунке 1.

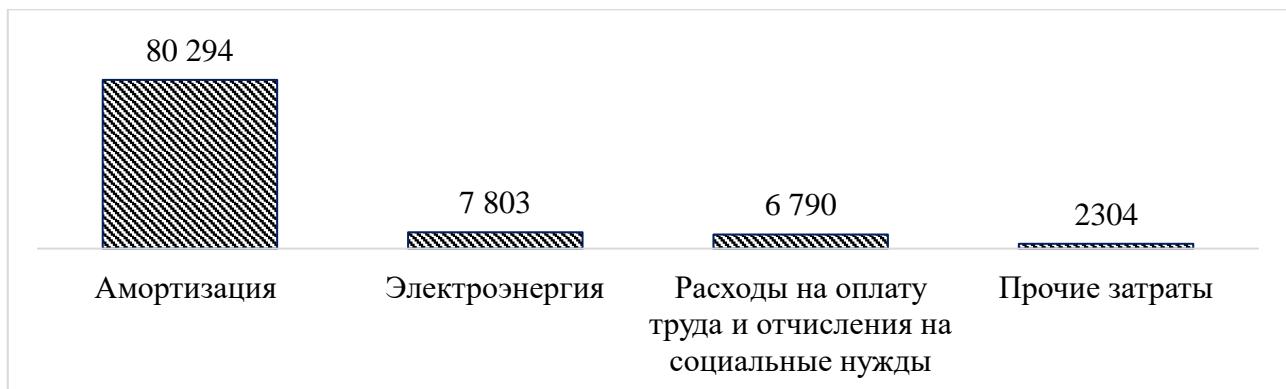


Рисунок 1 – Состав эксплуатационных расходов, по которым установлен факт относительного перерасхода, тыс.руб.

Как видим, основной причиной относительного перерасхода затрат, который составил в целом 97 191 тыс.руб., 80 294 тыс.руб. связано с ростом амортизации по причине принятия на баланс предприятия большого количества объектов основных средств в результате реорганизации. Вторым по существенности величины перерасхода стали затраты на электроэнергию, по которым перерасход относительно динамики объема работ составил 7 803 тыс.руб.

Выше представленные результаты анализа показывают, что первым элементом, который должен стать предметом разработки мероприятий по их относительному снижению должны стать расходы на электроэнергию. Для их снижения возможна замена коммутаторных ламп на светодиодные в пульт-табло. В частности, для повышения надежности работы устройств железнодорожной автоматики и снижения энергопотребления пульт-табло станций, вместо коммутаторных ламп накаливания типа КМ24 и КМ12, возможно использование светодиодных ламп с повышенной светоотдачей СКЛ-ВНИИЖТ белого, желтого, красного и зеленого цветов, которые характеризуются лучшими эксплуатационными характеристиками [3].

Согласно результатам проведенных расчетов в рамках отдельно взятого структурного подразделения ожидаемая экономия таких расходов может составить 423,40 тыс.руб., что снизит его эксплуатационные расходы на 0,1% от показателя отчетного года.

Безусловно, для проведения более точных расчетов, необходимо уточнение параметров электроосвещения и объемов производственной деятельности предприятия. В рамках данной публикации ставилась задача продемонстрировать факт того, что для экономического обоснования выбора того экономического элемента затрат, по которому требуется разработка направлений их минимизации, требует проведения анализа эксплуатационных расходов с обязательным выделением их переменной и постоянной части и увязки их динамики с изменением объем работ.

Список использованных источников

1. Герасимова Е. А., Еронкевич Н. Н. Финансовый менеджмент : учебное пособие. Красноярск : Сибирский федеральный университет, 2018. 242 с.
2. Дягель, О. Ю. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учебно-практическое пособие. Красноярск : Красноярский государственный торгово-экономический институт, 2011. 232 с.
3. Проблемы светодиодного освещения / А. И. Колмакова [и др.] // Молодая нефть, Красноярск, 14–16 мая 2016 года / Сибирский федеральный университет, Институт нефти и газа. Красноярск: Сибирский федеральный университет, 2016. С. 237-242.
4. Терешина Н.П., Токарев В.А., Иноземцева С.М. Расходы инфраструктуры железнодорожного транспорта: учеб. пособие. Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. 264 с. Режим доступа: <http://umczdt.ru/books/937/232062/> (дата обращения: 24.04.2021).

**ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ БЮДЖЕТНЫХ
УЧРЕЖДЕНИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ**

A.A. Ермакова

студент группы ЭК-19-2, Институт Экономики

ФГБОУ ВО «Уральский Государственный Экономический Университет», г. Екатеринбург

Научный руководитель: В.В. Колчина

канд. пед. наук, доцент кафедры бухгалтерского учёта,

ФГБОУ ВО «Уральский Государственный Экономический Университет», г. Екатеринбург

Аннотация. Статья посвящена исследовательскому анализу основных проблем обеспечения эффективности и экономической безопасности деятельности государственных бюджетных учреждений в Свердловской области в период 2020 года. Актуальность исследования обусловлена негативным влиянием кризиса пандемии коронавируса на экономическую безопасность общественного сектора региональной экономики Свердловской области. Основным направлением решения проблем обеспечения экономической безопасности функционирования бюджетных организаций региона является оптимизация финансовых расходов, что позволит снизить нагрузку и на региональный бюджет.

Ключевые слова: экономическая безопасность; финансы; общественный сектор; бюджетное учреждение.

**PROBLEMS AND SOLUTIONS OF ECONOMIC SECURITY OF STATE
BUDGETARY INSTITUTIONS OF THE SVERDLOVSK REGION IN 2020**

A. A. Ermakova

student of the EC-19-2 group, Institute of Economics,

Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Scientific supervisor: V. V. Kolchina

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the "Accounting" Department,

Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Abstract. The article is devoted to the research analysis of the main problems of ensuring the efficiency and economic security of the activities of state budgetary institutions in the Sverdlovsk region in 2020. The relevance of the study is due to the negative impact of the coronavirus pandemic crisis on the economic security of the public sector of the regional economy of the Sverdlovsk region. The main direction of solving the problems of ensuring the economic security of the functioning of budget organizations in the region is to optimize financial expenditures, which will reduce the burden on the regional budget.

Keywords: *economic security; finance; public sector; budgetary institution.*

Экономическая безопасность государственных бюджетных учреждений – это состояние наиболее эффективного использования ресурсов для предотвращения угроз и стабильного функционирования организации. При постоянном мониторинге, оценке уровня экономической безопасности можно выявить угрозы для учреждения и разработать мероприятия по предотвращению потерь его платежеспособности.

Руководство бюджетной организации должно обеспечить длительное функционирование хозяйствующего субъекта, без сбоев операционного цикла и финансово-хозяйственной деятельности с учетом влияния факторов внешней среды, в этом и заключается основная цель экономической безопасности.

Современный период функционирования общественного сектора региональной экономики Свердловской области характеризуется распространением пандемии коронавируса COVID-19, негативные последствия которого можно выделить в отдельный список [3; 4]:

- падение покупательского спроса населения и снижение объема продаж продукции;
- рост инфляционных и валютных рисков;
- снижение уровня деловой активности;
- отток финансового капитала и иностранных инвестиций.

Также важно отметить негативное воздействие кризиса пандемии на состояние бюджетной системы Российской Федерации, из-за чего снижаются доходы и поступления в налоговой системе страны, которая выступает основой бюджетной политики, экономики общественного сектора и экономической безопасности муниципальных образований и региональных субъектов.

Поэтому, из-за негативного воздействия пандемии коронавируса на российскую экономику происходит спад финансовых показателей бизнеса, что приводит к снижению налоговых поступлений в государственный и местные бюджеты.

По нашему мнению, такая кризисная ситуация выступает крайне острой угрозой экономической безопасности регионов Российской Федерации, среди которых Свердловская область, динамика доходов и расходов регионального бюджета которой изображены на рисунке 1.

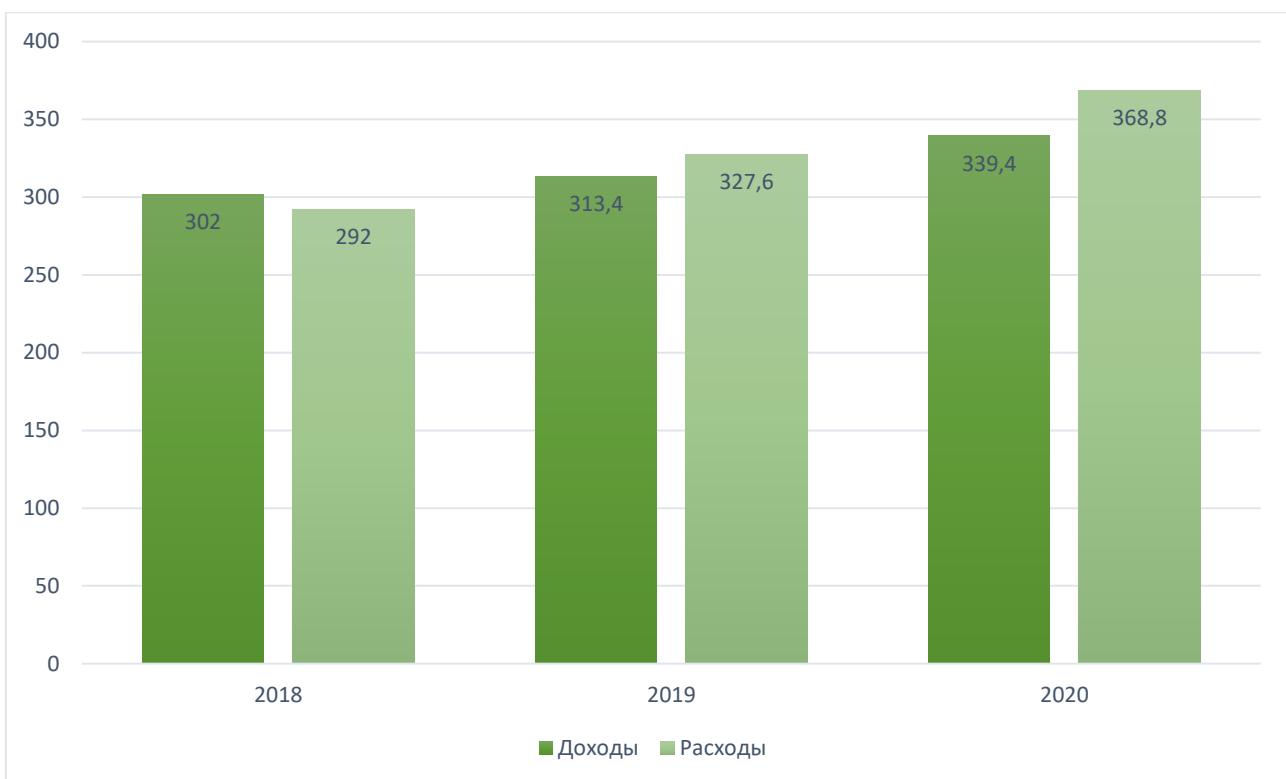


Рисунок 1 – Динамика доходов и расходов регионального бюджета Свердловской в период 2018-2020 гг., в млрд рублей [1]

В 2018 году бюджет Свердловской области был исполнен с профицитом в размере 10 млрд рублей. В 2019 году был зафиксирован дефицит регионального бюджета в размере 14,2 млрд рублей, но в 2020 году данные показатели установили новый антирекорд в размере 29,4 млрд рублей. Соответственно бюджетные государственные учреждения Свердловской области столкнулись с угрозой обеспечения своего функционирования бюджетными средствами, которые в дефиците.

Одним из способов решения текущих проблем обеспечения экономической безопасности бюджетных учреждений в Свердловской области выступает организация специальной службы экономической безопасности, задачами которой будут выступать:

- прогнозирование вероятных финансовых рисков и угроз;
- организация мероприятий, направленных на минимизацию финансовых угроз и рисков;
- анализ и оценка возникших финансовых рисков и угроз;
- разработка и принятие решений по управлению существующими финансовым рискам и угрозам;
- совершенствование системы обеспечения экономической безопасности [2].

В заключении хотелось бы отметить, что, главным направлением обеспечения решений экономической безопасности бюджетных учреждений в

Свердловской области выступает оптимизация финансовых расходов, поскольку это позволяет обеспечить снижение нагрузки на региональный бюджет, где за период 2020 года был зафиксирован рекордный дефицит бюджетных средств в размере 29,4 млрд рублей.

Список использованных источников

1. Бюджет для граждан // Министерство финансов Свердловской области. URL: https://minfin.midural.ru/document_list (дата обращения: 13.04.2021).
2. Хлутков А.Д. Роль службы безопасности предприятия в обеспечении экономической безопасности бизнеса // Известия СПбГЭУ. 2015. №2 (92).
3. Солдатова С.С., Пивкина К.Р. Экономические последствия пандемии «COVID-19» для России // StudNet. 2020. №2.
4. Нормова Т.А., Стародубцева А.В., Нерсесьян А.А. Влияние COVID-19 на экономику России и меры борьбы с ним // ЕГИ. 2020. №4 (30).

УДК 004

ГРНТИ 06.71.57

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ

A.B. Еришов

студент 09.03.03,

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск

Научный руководитель: А.Е. Мастилин

ст. преподаватель

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск

Аннотация. Статья посвящена экономической сфере туризма. Повествуются основные цели, идеи функционирования и развития данной отрасли. Затрагивается сущность внедрения инноваций и цифровой экономики в сферу туризма. Рассмотрены наиболее перспективные и актуальные направления цифровизации туристической индустрии. Предложены идеи дальнейшего функционирования данного рынка. А также приводятся примеры фактов того, как развитие данной индустрии способствует обобщенной стимуляции экономики стран, участвующих в процессе.

Ключевые слова: туризм, цифровая экономика, цифровизация, маркетинг, виртуальная реальность, дополненная реальность.

DIGITAL TECHNOLOGIES AS THE DIRECTION OF DEVELOPMENT OF THE TOURISM INDUSTRY

A. V. Ershov

Siberian State University of Railway Engineering, Novosibirsk

Scientific supervisor: A. E. Mastilin

Lecturer, Siberian State University of Railway Engineering, Novosibirsk

Abstract. The article is devoted to the economic sphere of tourism. The main goals, ideas of the functioning and development of this industry are described. The essence of the introduction of innovations and the digital economy in the tourism sector is touched upon. The most promising and relevant directions of digitalization of the tourism industry are considered. The ideas of further functioning of this market are proposed. Also, the examples of facts are given of how the development of this industry contributes to the mutual stimulation of the economics of the countries involved in the process.

Keywords: tourism, digital economy, digitalization, marketing, virtual reality, augmented reality.

Развитие экономики в современном мире достаточно тесно связано с цифровизацией всей ее деятельности. В случае цифровой экономики к одним из важнейших ресурсов, помимо тех, которые нам привычны прибавляются такие как: информация и методы управления ею.

Процесс цифровизации год за годом осваивает все больше самых различных отраслей. Туристический сектор, который наиболее активно внедряет самые различные виды цифровых технологий, не остался позади всех новых нововведений. Сектор постоянно расширяется как в плане роста числа клиентов, роста различных предложений по отдыху так и в плане использования и применения новых цифровых технологий.

Цифровой маркетинг – это общее название самых различных маркетинговых стратегий, используемых предприятиями *туристической индустрии*. В данный список можно включить такие сущности как: отели и другие формы размещения, услуги по перевозке пассажиров, по аренде транспорта, заведения разного типа (рестораны, бары и иные), туроператоров и туристических агентств.

Целью туристического маркетинга является продвижение бизнеса, выделение его среди конкурентов, привлечение клиентов и повышение узнаваемости бренда. Цифровые технологии – наиболее эффективное, оптимальное и логичное совершенствование индустрии, так как сам по себе данный бизнес подразумевает удаленную работу с клиентом, так как он порой находится за десятки тысяч километров от предполагаемого пункта назначения.

В продвижении туризма большую роль играют сами клиенты. Социальная сеть – место, где проводят немалое количество времени пользователи. Публикуются миллионы фотографий, историй с места отдыха. Если пользователь будет заинтересован, он уже сам может оставить комментарий или выложить свои фотографии. И так информация продвигается дальше, охватывая все большее количество людей. Именно так пользователи сами играют важную роль в продвижении туризма. Если же человек и не купит билеты в ту же минуту, есть немалый шанс, что хотя бы заинтересуется этим вопросом, что уже немало, учитывая количество людей, которые присутствуют в сети.

Рассмотрим новые наиболее перспективные и актуальные направления цифровизации туризма:

1) Онлайн бронирование. Сегодня немалая часть всего туризма осуществляется при помощи данной технологии. Такие системы как Booking, Airbnb, Coldwell Banker и другие предоставляют самую актуальную информацию о различных видах проживания. Там всегда можно просмотреть цены, условия, длительность проживания и порой даже соседей, которые будут проживать рядом. С помощью данных систем нередко люди сами организовывают свой маршрут путешествий, который они хотят пройти, если предлагаемые туры агентствами не нравятся или не подходят по тем или иным причинам.

2) Технологии Big Data и блокчейн. Для обработки потребностей и дальнейшего составления наиболее подходящих предложений для клиентов необходимо собрать и обработать огромное количество данных. Технология блокчейн уже сейчас применяется в секторе туризма. Различные платформы, созданные на основе данной технологии позволяют безопасно передавать личную информацию клиентов, идентифицировать пассажиров с помощью отпечатков пальцев или сканирования сетчатки глаза, бронировать туристские услуги без посредников.[1]

Современные программные приложения использующие данные технологии помогают в поиске конечного места назначения на основе желаний клиента. На основе получаемой информации можно анализировать данные о профиле туриста, объектах, которые он посещает, и предлагать самые подходящие для конкретного пользователя предложения.

3) Виртуальная реальность (VR). Виртуальная реальность является самой молодой технологией, но за прошедшие годы, VR индустрия набрала достаточную базу, чтобы начать взаимодействовать с ней и гарнитуры стали далеко не последним потребительским продуктом.

Виртуальная реальность – это технология, позволяющая чувствовать присутствие в созданной виртуальной среде. С помощью данной технологии туристические компании могут помочь потенциальным, будущим клиентам

ознакомиться с окружающей средой, отелем или даже с близлежащими достопримечательностями, прежде чем они совершают покупку. Все это очень помогает клиенту, так как для бронирования отпуска нужно достаточно много информации и времени на ее анализ. VR презентации очень наглядны и понятны для пользователя, он практически сразу получает всю информацию о потенциальном месте его пребывания.

Вовсе необязательно всегда иметь VR шлем поскольку панорамные видео можно смотреть и без него, в данном случае преимущества шлема не настолько сильны. Если же это какой – либо интерактивный, ознакомительный тур, где уже надо взаимодействовать со средой, то в данном случае гарнитура необходима.[2]

4) Дополненная реальность (AR). Данная технология очень тесно связана с виртуальной реальностью. В отличие от VR, основная концепция AR заключается в использовании цифровых технологий для изменения восприятия реального окружения, а это означает, что при просмотре через устройство, совместимое с AR, оно каким – либо образом улучшается.

Индустря дополненной реальности очень широко распространена в профессиональной сфере, но все же было найдено применение данной технологии. Существуют мобильные приложения, которые дополняют определенным образом существующую реальность. Одним из самых известных примеров дополненной реальности можно назвать игру Pokemon Go, позволяющая людям собирать виртуальных покемонов и вместе с этим изучать окружающую среду. Представители туристической индустрии могут использовать данные технологии, чтобы добавить разнообразие в пребывании клиентов в отелях. [2]

У дополненной реальности поистине большой потенциал, она может улучшить обстановку за пределами отеля. Например, пользователь может направить свой телефон на старое здание и увидеть его таким, каким оно выглядело много лет назад, что было бы познавательно и полезно при осмотре каких – либо руин или старых достопримечательностей.

5) Технические новинки. К таким нововведениям могут относиться: QR – код, мобильные путеводители и справочники, онлайн – сервисы, содержащие информацию о путеводителях и справочниках, а также виртуальные туры. Использование QR – кода в экскурсионных мероприятиях становится поистине безграничным. Сканируя его при надобности, мы можем достаточно быстро узнать подробности того или иного сооружения, будь то музей, театр, памятник или иной вид достопримечательности.

Кроме того, сюда можно отнести мобильные приложения, полезные для туристических путешествий. Сюда можно отнести приложения Google карты и Яндекс Карты. Без них в новых местах сориентироваться достаточно сложно, они

стали неотъемлемой частью в туризме, с их помощью можно выстроить маршрут от точки А до точки Б, следуя транспортом, пешком и другими способами.[3]

Таким образом, цифровизация туризма включает в себя целый комплекс мероприятий, который включает в себя онлайн бронирование туров, недвижимости для путешествия, разработку мобильных приложений, призванных упростить выбор клиенту и так далее. Создаются все условия, чтобы сделать туризм максимально легким, доступным и интересным видом деятельности для каждого. И в недалеком будущем новые формы ведения бизнеса, скорее всего, практически полностью вытеснят компании старого типа, поскольку не обладают никакими преимуществами, и все действия полностью перейдут в онлайн формат.

Кроме того, текущий расклад, нацеленный на дальнейшее развитие всего туристического бизнеса, положительно сказывается на общую ситуацию в мире, происходит большее количество поездок между странами, развивается не только внешний, но и внутренний туризм. Все факторы в совокупности в той или иной степени обеспечивает экономической рост всех стран, участвующих в процессе, происходит культурный обмен, улучшаются международные отношения.

Список использованных источников

1 Усенко Р.С. Цифровая экономика и ее влияние на индустрию туризма // Актуальные проблемы менеджмента, экономики и экономической безопасности : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Костанай, 27 мая 2019 г.) – Чебоксары: ИД «Среда», 2019. – С. 71-74.

2 Последние тренды туристического бизнеса [Электронный ресурс] URL: <https://www.revfine.com/digital-trends-tourism-industry> (Дата обращения: 29.03.2021).

3 Обзор современных технологий в сфере туризма [Электронный ресурс] URL: <https://www.tourbc.ru/tehnologii/obzory> (Дата обращения: 29.03.2021).

УДК 338.47

ГРНТИ 06.81.85

КРАСНОЯРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

A.A. Калуга, И.М. Юсупов

студент направления «Экономика», КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

ст. преподаватель, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В данной статье рассматривается Красноярская железная дорога (КрасЖД), её организационная структура управления, а также показатели эксплуатационной работы. Красноярская железная дорога является составной частью Транссибирской магистрали. Красноярская железная дорога имеет большое значение для страны, так как располагается в центре России и связывает западные районы Сибири и Кузбасса с Восточной Сибирью и Дальним Востоком. Именно благодаря Красноярской железной дороге появились новые возможности для развития Сибири.

Ключевые слова: Красноярская железная дорога, КрасЖД, структура управления, показатели эксплуатационной работы

KRASNAYARSK RAILROAD

A.A. Kaluga, I.M. Yusupov

student of the direction 38.03.01 Economics,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific Supervisor: V.A. Levitskaya

Senior Lecturer,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. This article examines Krasnoyarsk Railroad (KrasZD), its organizational structure of management, and indicators of operational work. Krasnoyarsk Railroad is an integral part of the Trans-Siberian Railroad. Krasnoyarsk Railroad is very important for our country, because it is located in the center of Russia and connects the western regions of Siberia and Kuzbass with Eastern Siberia and Far East. Thanks to the Krasnoyarsk Railroad, new opportunities have appeared for the development of Siberia.

Keywords: Krasnoyarsk Railroad, KrasZD, management structure, indicators of operational work

Красноярская железная дорога располагается в южной части Красноярского края, она соединяет западные районы Сибири и Кузбасса с Восточной Сибирью и Дальним Востоком.

Красноярская железная дорога не самый крупная по продолжительности и объёму перевозок на сети ОАО "РЖД", однако это не мешает ей быть одной из ведущих дорог по своей технической оснащенности и показателям объемам погрузки. Причиной этого является то, что Красноярская железная дорога находится в географическом центре России. Она соединяет крупные и важные промышленные территории страны, на которых располагаются большое количество лесных и энергетических ресурсов, полезных ископаемых, развита

металлургия и оборонная промышленность. [1]. Но весь перевозочный процесс складывается на грамотной и рациональной работе руководящего состава.

Организационная структура Красноярской железной дороги является линейной. Она представлена на рисунке 1.

Начальнику Красноярской железной дороги подчинены заместители, выполняющие каждый свой фронт работы и ответственности.

Первый заместитель начальника дороги берёт на себя обязанности начальника дороги на время его отсутствия.

Первый заместитель начальника дороги по экономике, финансам и корпоративной координации следит за движением финансовых ресурсов на Красноярской железной дороге, целевому их направлению.

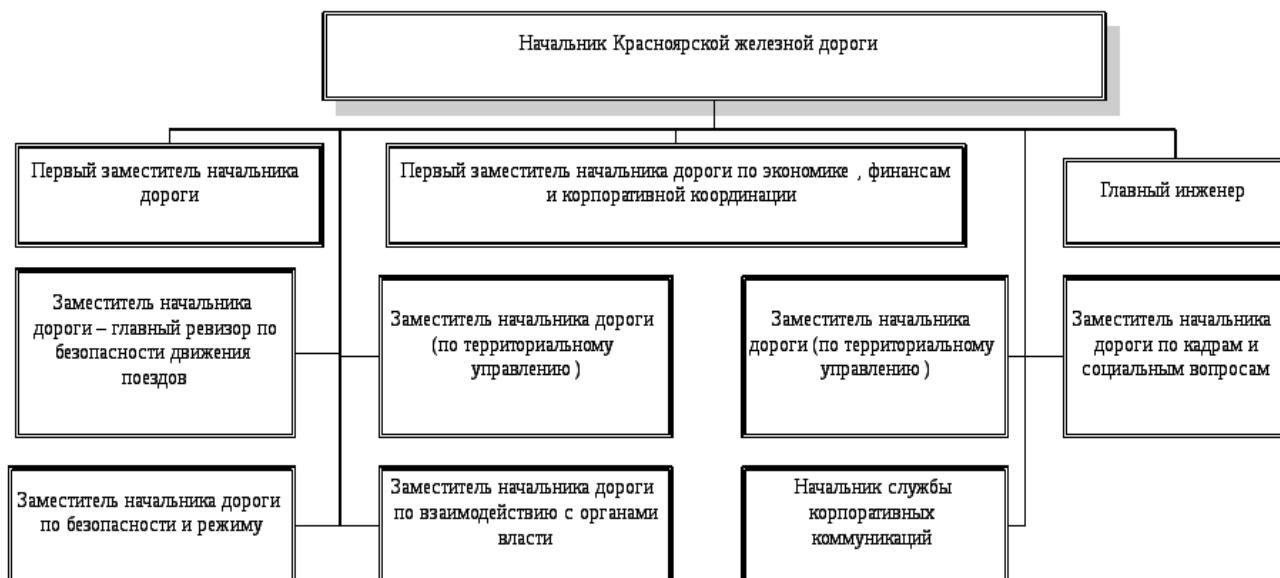


Рисунок 1 – Организационная структура Красноярской железной дороги [2]

Заместитель начальника дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов обеспечивает безопасность движения поездов, проводит и организует технические ревизии и аудиты, контрольные проверки, работает над увеличением безопасности движения поездов.

Заместитель начальника дороги по безопасности и режиму следит за общей безопасностью на железнодорожных станциях.

Начальник службы корпоративных коммуникаций отвечает за создание позитивного имиджа ОАО "РЖД" и железной дороги, защитой интересов компании и интересов дороги через СМИ и другие формы влияния на общественное мнение, путём реализации единой рекламной и бренд-политики ОАО "РЖД" на дороге.

Для Красноярской железной дороги, как и для ОАО «РЖД» в целом, важны показатели грузооборота и пассажирооборота, так как они показывают на сколько эффективно эксплуатируется дорога.

Пассажирооборот Красноярской железной дороги представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Пассажирооборот Красноярской железной дороги

Отправленные пассажиры, чел.	2020 год	2021 год	Изменение, %
Общее количество	477561	405400	-17,8
Дальнее следование	115816	93400	-24
Пригородное сообщение	360984	312000	-15,7

Пассажирооборот с начала 2021 года снизился на 17,8%, по сравнению с уровнем прошлого года, при этом количество пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении снизилось на 24% и 15,7% соответственно. Это связано с продолжающейся до сих пор эпидемиологической ситуацией в стране, когда спрос на железнодорожный транспорт упал и люди перестали им пользоваться. Однако постепенно ограничительные меры снимаются и пассажирооборот в будущем будет расти и иметь положительную тенденцию.

Грузооборот по видам груза представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Грузооборот Красноярской железной дороги [3]

Груз, тыс тонн	2020 год	2021 год	Изменение, %
Уголь	9655,6	10100	4,4
Нефть и нефтепродукты	1047,5	1030	-1,7
Руды цветного и серного сырья	922,7	967,2	4,6
Лесные ресурсы	336,5	335,5	-0,3
Зерно	102,7	266,8	61,5
Промышленное сырьё	121,2	137,6	11,9
Строительные грузы	157,4	103,6	-51,9

Производственный процесс на Красноярской железной дороге, как и в целом по ОАО «РЖД» [4], не стоит на месте, происходит постепенное развитие инфраструктуры, реализация инвестиционных проектов, наращивание объёмов перевозок грузов и пассажиров.

Список использованных источников

1. Красноярская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» [сайт] URL: <http://my.krskstate.ru/docs/transport/krasnoyarskaya-zheleznaya-doroga-filial-oao-rzhd/> (дата обращения 10.03.2021)
2. Анализ кадровой политики Красноярской железной дороги [сайт] URL: <https://studfile.net/preview/11666010/page:5/> (дата обращения 10.03.2021)
3. Красноярская железная дорога – Дорога в цифрах [сайт] URL: <https://kras.rzd.ru/ru/3086/page/103290?id=18562#main-header> (дата обращения 11.03.2021).
4. Economic evaluation and future growth trends of railway transport development / Gulyi I.M., Satsuk T.P., Tatarintseva S.G., Egorov Yu.V., Koneva O.V. // Indo American Journal of Pharmaceutical Sciences. 2019. Т. 6. № 3. С. 6294-6301

УДК 334.7

ГРНТИ 06.56.31

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РАЗВИТИЯ ПАРТНЕРСТВА ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНОГО СЕКТОРА

А.Ф. Каримова

*Магистрант направления «Государственное управление в социальной сфере»,
Башкирская академия государственной службы и управления при Главе Республики
Башкортостан, г. Уфа*

Научный руководитель: З.Э. Сабирова

*Канд. эконом. наук, доцент,
Башкирская академия государственной службы и управления при Главе Республики
Башкортостан, г. Уфа*

Аннотация. В статье автор рассматривает рейтинг регионов России по развитию ГЧП и изучает опыт региона-лидера (Самарская область), региона, потерявшего свои позиции (Республика Башкортостан) и региона-аутсайдера (Республика Северная Осетия – Алания). В Самарской области работает специализированный орган, есть примеры крупнейших в стране проектов, создана нормативно-правовая база. В Башкирии власти пока ориентируются на крупные капиталоемкие проекты. В Республике Северной Осетии – Алании развитию ГЧП мешают накопившиеся социально-экономические проблемы, однако, уже есть проектов в сфере туризма и здравоохранения. Исходя из этого, делается вывод о необходимости решения социально-экономических и институциональных проблем для наиболее эффективного развития ГЧП в регионах.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, бизнес, социальная сфера, экономика, инвестиции.

ANALYSIS OF THE STATE OF DEVELOPMENT OF PARTNERSHIP BETWEEN THE STATE AND THE PRIVATE SECTOR

A.F. Karimova

Master's degree in "Public Administration in the social sphere", Bashkir Academy of Public Service and Management under the Head of the Republic of Bashkortostan, Ufa

Scientific Supervisor: Z.E. Sabirova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, State Educational Institution in BAGSU, Ufa

Annotation. In the article, the author examines the rating of Russian regions for the development of PPP and studies the experience of the leading region (Samara region), the region that lost its positions (the Republic of Bashkortostan) and the outsider region (the Republic of North Ossetia-Alania). In the Samara region, there is a specialized body, there are examples of the largest projects in the country, and a regulatory framework has been created. In Bashkiria, the authorities are still focused

on large capital-intensive projects. In the Republic of North Ossetia – Alania, the development of PPP is hindered by accumulated socio-economic problems, however, there are already projects in the field of tourism and healthcare. Based on this, it is concluded that it is necessary to solve socio-economic and institutional problems for the most effective development of PPP in the regions.

Keywords: *public-private partnership, business, social sphere, economy, investment.*

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – эффективный механизм привлечения инвестиций коммерческого сектора в инфраструктурные проекты [1, с. 90].

Для оценки степени развития государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации (РФ), необходимо проанализировать рейтинг развития партнерства государства и бизнеса за 2019 г. [2]. Первое место в нем занимает Самарская область с 98,7 баллов, а замыкает двадцатку лидеров Республика Башкортостан с 64,4 баллами. Заключительное, 85-е место занимает Республика Северная Осетия – Алания. Значительное снижение позиции наблюдается в Республике Татарстан. Она потеряла 29 пунктов и сейчас занимает 51-е место в рейтинге вместо 22-го в 2018-м году. Вместе с тем, и Республика Башкортостан потеряла 17 позиций в рейтинге.

Обратим внимание, что в Самарской области был реализован крупнейший инфраструктурный ГЧП-проект - строительство мостового перехода через Волгу, который войдет в международный транспортный коридор «Европа - Западный Китай», что даст возможность быстрее добираться в близлежащие города и сократит нагрузку на плотину, а также позволит наиболее эффективно развивать регион с экономической точки зрения.

Следует обратить внимание, что в Самарской области Агентство по привлечению инвестиций оказывает существенную поддержку инвесторам. Благодаря ГЧП в эксплуатацию введен 21 объект, создано 1333 рабочих места, привлечено 8 млрд. инвестиционных ресурсов. Также, нельзя не обратить внимание, что в регионе создана развитая законодательная база по ГЧП.

Что касается Республики Башкортостан (РБ), то следует отметить, что в 2018 г. она занимала 4-е место, а в 2017 г. – 5-е. К наиболее значимым проектам ГЧП в регионе можно отнести: восточный выезд из г. Уфы (стоимость 25,3 млрд. руб.); автодорога Стерлитамак – Кага – Магнитогорск, (затраты на реализацию - 11 млрд. руб.) [3, с. 26]. На сегодняшний момент в регионе имеется 33 концессионных соглашения с общим объемом инвестиций 36,6 млрд рублей (из них 2 млрд. руб. принадлежит инвестициям со стороны бизнеса) [4, с. 46]. Однако, согласно открытым данным в реестре соглашений проектов ГЧП почти в 2 раза меньше, чем поступивших инициатив [5, с. 380]. На наш взгляд, это

говорит о проблемах в области реализации проектов и вероятно, что слабая активность государства в этом отношении негативно влияет на рейтинг субъектов по развитию ГЧП.

Наряду с этим, следует отметить, что властям в большинстве своем интересны крупные проекты. Вместе с тем, бюджетная поддержка со стороны власти вызывает множество нареканий и негативных отзывов. Для развития ГЧП в РБ был сформирован инвестиционный фонд с объемом 280 млн. руб. Однако, на сегодняшний день в фонде уже почти нет ресурсов [6]. Большинство заинтересованных в ГЧП инвесторов финансовую помощь не получают, что оказывает негативно затормаживающее воздействие на сферу партнерства власти и бизнеса.

Следует отметить, что Президент торгово-промышленной палаты города Черкезкёй в Турции Сулейман Козува внес предложение Радиу Хабирову о строительстве в международном аэропорту Уфы грузового терминала для карго-перевозок [7, с. 298]. Также, в рамках проведенного совещания представителем Башкирского отделения ПАО «Сбербанк» озвучена возможность применения концессионных соглашений для формирования объектов инфраструктуры с привлечением финансового обеспечения со стороны кредитных организаций [8].

Возможно, реализация этих инициатив позволит выйти ГЧП в регионе на новый путь развития.

Что касается аутсайдера рейтинга - Республики Северной Осетии - Алании, то следует отметить, что такая позиция региона является ожидаемой и очевидной в связи с накопившимся за последние годы грузом проблем. Также, долгое время руководство республики не использовало ГЧП, как форму социально-экономического развития региона. Однако, первые шаги уже сделаны: 32 перспективных инвестпроекта РСО-Алании были презентованы на Российском инвестиционном форуме «Сочи-2019», которые охватили различные отрасли реального сектора экономики (промышленное и аграрное производство, туризм и социальная сфера). Большой интерес вызывает проект горно-рекреационного комплекса «Мамисон» вокруг удивительной красоты природы.

Таким образом, можно сделать вывод, что в регионах России по-разному развивается ГЧП. В Самарской области традиционно высокий уровень развития в связи с наличием институтов развития ГЧП, нормативно-правовой базой. Однако, некоторые регионы теряют свои позиции, что говорит о наличии проблем в сфере ГЧП. РБ потеряла свои позиции в связи с низкой заинтересованностью власти в реализации проектов, нехватки финансирования. Республика Северная Осетия – Алания является аутсайдером в связи с наличием проблем, однако многое сделано для привлечения инвестиционных ресурсов в развитие социальной сферы субъекта. На наш взгляд, от решения выявленных

проблем будет зависеть дальнейшее развитие социальной и экономической сфер регионов России посредством использования механизмов ГЧП.

Список использованных источников

1. Зайнашева З.Г., Сабирова З.Э. Основные формы реализации государственно-частного партнерства в социальной сфере // Вестник УГАЭС (Уфимская государственная академия экономики и сервиса). Серия: Экономика. – 2013. - №3(5). - С. 88-92.
2. Национальный центр государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]: - URL: http://pppcenter.ru/assets/docs/pppcenter_a4_2019_v2_web.pdf (дата обращения: 23.03.2021).
3. Прокофьева А.И. Совершенствование инструментов государственно-частного партнерства в социальной сфере // Гуманитарные и социально-экономические науки. – 2020. - Т. 16. - № 2 (20). - С. 24-29.
4. Сабирова З.Э. Развитие государственно-частного партнерства в Республике Башкортостан // Экономика и управление: научно-практический журнал. – 2019. - № 6. (150). - С. 46-49.
5. Сабирова З.Э. Использование механизмов государственно-частного партнерства в муниципальной сфере услуг // Аудит и Финансовый анализ. - Москва, 2015. - №4. - С. 377–381.
6. Официальный сайт Министерства экономического развития и инвестиционной политики Республики Башкортостан [Электронный ресурс]: - URL: <https://economy.bashkortostan.ru/> (дата обращения: 23.03.2021).
7. Прокофьева А.И. Развитие социальной сферы на принципах государственно-частного партнерства // «Наука сегодня: теория и практика»: сборник научных статей VI Международной научно-практической конференции. - 2019. - С. 298-300.
8. В Башкирии определились с задачами по линии ГЧП [Электронный ресурс]: - URL: <https://gospartner.club/novosti/2020/01/29/v-bashkirii-opredelilis-s-zadachami-po-linii-gchp/> (дата обращения: 23.03.2021).

ДИНАМИКА ОТКАЗОВ ОБОРУДОВАНИЯ ТПС И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РАСХОДЫ СЛД

A. С. Касимов

Магистрант гр. Эм.1-19-1 направления подготовки 38.04.01 Экономика, «Экономика транспортного комплекса»,

Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск

Научный руководитель: М. В. Самарина

Кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте»,

Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск

Аннотация. Современная система организации сервисного обслуживания приводит в действие принципиально новые подходы при разработке не только методов, но и средств для оценки реального состояния ТПС и его надежности, при внедрении новой идеологии, технологий и культуры производства, влияющих на финансовые результаты деятельности сервисных локомотивных депо.

Ключевым фактором в этом направлении, ускоряющим экономическое развитие, являются инновации [5], таким образом активное внедрение на железнодорожном транспорте инноваций позволяет открыть путь к росту эффективности производства структурных подразделений [3] и всей отрасли в целом.

Ключевые слова: отказы оборудования, инновации, расходы, неплановый ремонт.

DYNAMICS OF TPS EQUIPMENT FAILURES AND THEIR IMPACT ON SLD COSTS

A. S. Kasimov

*Master's student of "Economics of the Transport Complex" Field of Training,
Irkutsk State Railway Engineering University, Irkutsk*

Scientific supervisor: M. V. Samarina

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the "Economics and Management in Railway Transport" Department,
Irkutsk State Railway Engineering University, Irkutsk*

Abstract. The modern system of service organization brings into action fundamentally new approaches in the development of not only methods, but also tools for assessing the real state of the TPS and its reliability, with the introduction of a new ideology, technologies and production culture that affect the financial performance of service locomotive depots.

Innovations are the key factor in this direction, accelerating economic development [5], thus the active introduction of innovations in railway transport allows opening the way to the increase in the production efficiency of structural units [3] and the entire industry as a whole.

Keywords: equipment failures, innovations, expenses, unplanned repairs.

В течении жизненного цикла ТПС возникают события, так называемые отказы. Причинами такого состояния локомотивов являются в большей степени физический и моральный износ, нехватка необходимых зап.частей, а также конструктивные недостатки [1]. Анализ распределения отказов за рассматриваемый период приведён в таблице 1.

Таблица 1 – Распределение отказов оборудования по ТПС

Вид оборудования	2018 год факт	2019 год факт	Изменение к 2018 году, %	2020 год		
				Факт	Изменение, %	
					К 2018 году	К 2019 году
Электровозы						
Электрооборудование	93	245	263,4	279	300,0	113,9
Тормозное оборудование	15	86	573,3	122	813,3	141,9
Колесные пары	30	155	516,6	212	706,6	136,8
Экипажная часть и механическое оборудование	9	20	222,2	21	233,3	105,0
Электронное оборудование	26	87	334,6	117	450,0	134,5
ТЭД	39	157	402,6	198	507,7	126,1
Вспомогательное оборудование	13	27	207,7	39	300,0	144,4
Приборы безопасности	9	15	166,7	22	244,4	146,7
Неисправности прочего оборудования	101	288	285,2	315	311,9	109,4
Всего	335	1080	322,4	1325	395,5	122,7
Тепловозы						
Дизель	-	3	-	8	-	266,7
Электрооборудование	-	1	-	3	-	300,0
Тормозное оборудование	-	2	-	1	-	50,0
Экипажная часть и механическое оборудование	-	-	-	1	-	-
Электронное оборудование	-	-	-	1	-	-
Вспомогательное оборудование	-	-	-	1	-	-
Неисправности прочего оборудования	2	-	-	4	200,0	-
Всего	2	6	150	99	950,0	316,7

Проведенное исследование по распределению отказов ТПС свидетельствует об их значительном наличии за рассматриваемый период.

В структуре отказов оборудования по электровозам наибольший удельный вес имеют:

а) неисправности прочего оборудования, в частности несвоевременный вывод с ТО-2 по вине ТЧЭ;

б) электрооборудование, в том числе аппараты защиты, цепи силовые и низковольтные за счет коммутационных напряжений в цепях управления;

в) тяговые электродвигатели, в том числе якори и коллекторно-щеточный аппарат. Существенными причинами выхода из строя ТЭД выступают случаи, когда:

- нарушается режим управления электровозом локомотивными бригадами;

- отключаются вентиляторы в режиме выбега без предварительного охлаждения обмоток;

- движение по лимитирующим подъемам с поездами повышенного веса и длины со скоростью ниже расчетной;

- в холодное время года перед началом движения не производится;

- невыполнение критических скоростей на подъемах приводит к боксованию – что в последствии ведет к повреждению коллектора ТЭД в следствии возникновения кругового огня и его перегреву в следствии воздействия больших токов, что в конечном итоге приводит к преждевременному старению электрической изоляции якорной обмотки ТЭД.

г) колесные пары, в основном это кожухи тяговой зубчатой передачи и бандажи. Причинами неисправностей колесных пар является несоблюдении локомотивными бригадами режима ведения поезда, как правило, происходит боксование, юз колесных пар, нагрев бандажей колесных пар в связи с проследованием по спускам с применением машинистами крана вспомогательного тормоза усл. №254 для поддержания заданной скорости по перегону;

д) тормозное оборудование выходит из строя по причине неправильной цикличности, контроля и фиксации режимов продувки пневматической цепи.

Отказы экипажной части и механического оборудования (автосцепное устройство, гидрогасители, тележки) и приборов безопасности (КЛУБ, АЛСН) снижаются, что является положительной тенденцией в работе СЛД.

Структура отказов оборудования по электровозам отражена на рисунке 1.



Рисунок 1 - Структура отказов оборудования по электровозам

Далее представляется целесообразным провести анализ расходов (табл.2) и их динамику в СЛД, поскольку рост отказов имеет непосредственное влияние на них.

Таблица 2 – Динамика расходов на плановые и неплановые ТО и ТР

В миллионах рублей

Расходы	2018 год факт	2019 год факт	Изменен ие к 2018 году, %	2020 год		
				Факт	Изменение, %	
					К 2018 году	К 2019 году
плановые ТО и ТР	34,674	32,533	93,8	25,038	72,2	76,9
неплановые ТО и ТР	1,098	2,591	235,9	3,749	341,4	144,7
Итого	35,772	35,124	98,2	28,787	80,5	81,9

Изучив динамику расходов, видно, что на данном предприятии в целом они снижаются. Однако наблюдается ежегодный рост расходов по внеплановым ремонтам, за счет увеличения отказов [2].

Вескими причинами данной ситуации являются неудовлетворительное качество ТО и ТР, нарушение режимов эксплуатации ТПС [4].

В связи со сложившейся ситуацией по ненадлежащему качеству сервисного обслуживания локомотивов, СЛД необходимо совершенствовать модель полного сервиса в области управления техническим состоянием ТПС, что будет способствовать улучшению финансовых результатов деятельности данного предприятия.

В период цифровой трансформации железнодорожной отрасли СЛД для устранения появившихся отказов в максимально короткие сроки и в целом повышения надёжности работы локомотивов, а также выявления предотказных состояний представляется целесообразным применять инновационную автоматизированную систему управления надежностью локомотивов (АСУНТ).

Данная система позволит стабилизировать показатели ремонтной деятельности, включая соблюдение установленных норм и нормативов на ТО и ТР ТПС.

Список использованных источников

1. Галкин В.Г., Парамзин В.П., Четвергов В.А. Надежность тягового подвижного состава: учебное пособие для вузов ж.-д. трансп. Москва: Транспорт, 1981, 184 с.
2. Григорьева Н.Н. “Railway transport management system transformation in passing to polygon technologies”// IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 918 (2020) 012194 doi:10.1088/1757-899X/918/1/012194
3. Завьялова Н. Ф. Крупномасштабные проекты развития транспортной инфраструктуры / Подсорин В. А., Завьялова Н. Ф. // Экономика железных дорог. 2016. №5. С.25–31.
4. Пыжанов Н.И. На пути к качественному сервисному обслуживанию локомотивного парка (отечественный и зарубежный опыт) //Интернет журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ», том.8 №3.
5. Райская М. В. Теория инноваций и инновационных процессов: учебное пособие. Казань, 2013. 232 с.

УДК 331.33:00

ГРНТИ 06.81.00

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛА АО «ФПК»

И.Н. Киндеева

студентка направления «Экономика», КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: О.Ю. Дягель

канд. экон. наук, доцент, КриЖТ, г. Красноярск

Аннотация. В статье приводятся результаты экономического обоснования одного из возможных направлений повышения эффективности финансово-хозяйственной деятельности Енисейского филиала пассажирского вагонного депо АО «ФПК». Предложенное мероприятие касается повышения

эффективности использования объектов транспортных средств, используемых в осуществлении производственной деятельности.

Ключевые слова: финансово-хозяйственная деятельность, АО «ФПК» повышение эффективности деятельности.

INCREASING THE EFFICIENCY OF FINANCIAL AND ECONOMIC ACTIVITIES OF THE BRANCH OF JSC "FPK"

I. N. Kindeeva

student of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: O.Yu. Dyagel

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. The article presents the results of the economic substantiation of one of the possible directions of increasing the efficiency of the financial and economic activities of the Yenisei branch of the passenger carriage depot of JSC FPC. The proposed measure concerns increasing the efficiency of the use of vehicles used in the implementation of production activities.

Keywords: financial and economic activities, JSC "FPK" increasing the efficiency of activities.

Экономический потенциал ОА «РЖД» в первую очередь зависит от результативности осуществления перевозочной деятельности, в том числе в пассажирском движении. Эффективность функционирования и развития субъектов данного направления деятельности в составе ОАО «РЖД» помимо прочих во многом определяется факторами технической оснащенности производственного процесса, факторами, связанными с рациональностью структуры и использованием основных средств [2, 4]. Поэтому поиск направлений развития материально-технической базы таких предприятий является актуальной задачей, имеющей практическую востребованность.

В 2006 году в рамках реализации мероприятий Программы структурной реформы на транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 для организации и управления пассажирскими железнодорожными перевозками в дальнем следовании был создан специализированный филиал ОАО «РЖД» – Федеральная пассажирская компания. В декабре 2009 года на базе имущества Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО «РЖД» учреждено открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания». С 1 апреля 2010 года ОАО «ФПК» начало самостоятельную деятельность, в качестве перевозчика. Компания

является субъектом естественной монополии: приказом ФСТ России от 27 мая 2010 года № 190-т АО «ФПК» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок. [3]

АО «ФПК» имеет 13 филиалов, в том числе Енисейский филиал пассажирского вагонного депо Красноярск АО «ФПК», являющийся объектом настоящего исследования.

По результатам анализа деятельности предприятия за три последних года установлен факт перманентного ежегодного снижения эффективности использования основных средств, что во многом, как показал проведенный анализ, связано с неудовлетворительным техническим состоянием объектов производственных основных средств.

В частности, в Енисейском филиале пассажирского вагонного депо Красноярск АО «ФПК» имеется 5 единиц транспортных средств ГАЗ 3309, из которых для осуществления перевозки грузов используются транспортные средства со сроком эксплуатации более 10-ти лет, что негативно влияет на безопасность движения и их технические характеристики.

Недостатками подвижного состава (автомобилей) старого образца являются: повышенный расход топлива, высокие затраты на ремонт и обслуживание, а также его низкая надежность. В связи с этим, остро встает вопрос замены таких транспортных средств на новые, что предположительно обеспечит экономию эксплуатационных расходов (экономия затрат на горючесмазочные материалы, ремонтный фонд), а создаст предпосылки для поддержания необходимого уровня транспортного обслуживания, повышения комфорта при эксплуатации.

В сложившихся производственных условиях целесообразна закупка одного автомобиля марки «Газон Next» с двухрядной кабиной (кузов С42R33) с пакетом опций «Комфорт» и прочими опциями с задним приводом, предпусковым подогревателем, бортовым тентованным кузовом, кондиционером и тахографом серого либо белого цвета. Приобретение именно этого автомобиля обусловлено тем, что у данного автомобиля грузоподъемность 4200 кг, что позволяет в полной мере использовать автомобиль на перевозке тяжеловесных грузов, включая 2 колесные пары, расчет приведен в таблице 1. Общая сумма капитальных затрат составит 8 000 тыс.руб. При этом подержанные машины предприятие может реализовать по остаточной стоимости – 165 тыс.руб.

Средства, которые получит предприятие от реализации устаревшей техники, частично погасят инвестиционные затраты. В результате этого сумма необходимого финансирования составить 7 835 тыс.руб.

Далее в таблице 1 и 2 обобщены результаты расчета величины экономии текущих затрат на топливе на ремонте транспортных средств.

Таблица 1 – Расчет экономии затрат на топливе

Марка автомобиля	Затраты топлива на 100 км, л	Стоимость топлива, руб./л	Необходимое количество топлива, л	Совокупные затраты в месяц, тыс.руб.	Годовые затраты, тыс.руб.	Экономия, руб.
Газон Next	16	40,1	480	96,240	1 154,880	
ГАЗ 3309	30	40,1	900	180,450	2 165,400	1 010,520

Таблица 2 – Расчет экономии затрат на ремонте транспортных средств

Марка автомобиля	Количество ремонтов в год	Средняя стоимость ремонта, тыс. руб.	Годовые затраты на ремонт 5 авто, тыс. руб.	Экономия, тыс. руб.
Газон Next	1	8,9	44,5	
ГАЗ 3309	7	36	1 216	1 215,5

Как видно из таблицы 1 экономия топлива в новых машинах составляет 14 литров на 100 километров, в результате чего годовая экономия затрат на топливо составляет 1 010,52 тыс. руб.

Согласно документам предприятия, старые машины подлежали ремонту в среднем 6 раз в год, а новые автомобили, согласно техническим требованиям производителя, требуют осмотра и ремонта 1 раз в год. С учетом этого ожидается, что экономия затрат составит в расчете на год 1 215,5 тыс. руб.

Следует отметить, что общую сумму экономии – 1 466,02 тыс.руб. – снизят амортизационные отчисления по новому автомобилю, которые составят 800 тыс.руб. в год. С учетом износа, начисляемого по действующим объектам (165 тыс.руб. в год), годовая амортизация вырастит на 635 тыс.руб.

Таким образом, общая сумма потенциальной экономии может составить 1 591 тыс.руб.

Для оценки эффективности предлагаемых капитальных затрат был проведен расчет показателей оценки эффективности инвестиций [1], результаты которого обобщены в таблице 3 (дисконтирование проведено на период 10 лет, что соответствует сроку полезного использования объектов).

Таблица 3 – Показатели эффективности инвестиций

Наименование показателя	Значение
Приведенная стоимость ожидаемой экономии, тыс.руб.	9 776,70
Чистая приведенная стоимость, тыс.руб.	1 941,70
Индекс рентабельности инвестиций, руб.	1,25
Срок окупаемости, лет.	4,92

Как показывают данные таблицы 3, прирост экономического потенциала предприятия может составить 1 941,7 тыс.руб. При этом с каждого рубля капитальных затрат ожидается 1,25 рубля экономической выгоды, а срок окупаемости затрат составит около 5 лет, что составляет половину от срока полезного использования транспортного средства.

Кроме этого, будет возможна эксплуатация приобретаемого автомобиля в период весенних и осенних временных перекрытий дорог в связи с тем, что данная марка не подпадает под ограничения при движении по дорогам по полной массе вместе либо без перевозимого груза.

Список использованных источников

1. Герасимова Е. А., Еронкевич Н.Н. Финансовый менеджмент : учебное пособие. Красноярск : Сибирский федеральный университет, 2018. 242 с.
2. Дягель О.Ю., Елгина Е.А. Методическое обеспечение экономического анализа результатов деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД»: теория и практика : монография. Курск : Университетская книга, 2018. 220 с.
3. Федеральная пассажирская компания : официальный сайт. – URL : <https://fpc.ru/tu/7081> (дата обращения 19.04.2021)
4. Чаплина А. Н., Еронкевич Н.Н. Инструментарий управления развитием предприятия в условиях конкуренции // Стратегия предприятия в контексте повышения его конкурентоспособности. 2017. № 6. С. 65-69.

УДК 338.47

ГРНТИ 06.81.85

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «КРАСПРИГОРОД»

В. Ю. Колосов, В. Р. Рассохин

студенты направления «Экономика» КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В. А. Левицкая

Старший преподаватель, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. АО «Краспригород» занимается перевозками пассажиров в пригородном и дальнем следовании на территории Красноярского края, Кемеровской области и Республики Хакасия. Одна из основных целей компании – обеспечение безопасности пассажиров, но основная цель существования компании – это получение прибыли. Для получения прибыли необходимо рационально осуществлять свою деятельность, именно поэтому внимание необходимо акцентировать на выявлении проблем в оказании услуг, поиске их решения, рациональном использовании собственных средств и оптимизации перевозочной деятельности.

Ключевые слова: экономическая эффективность, анализ деятельности, эксплуатационные расходы, финансовый результат, железнодорожный транспорт.

ANALYSIS OF THE ACTIVITIES OF JSC "KRASPRIGOROD"

V. Y. Kolosov, V. R. Rassokhin

students of the direction 38.03.01 Economics,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: V. A. Levitskaya

Senior lecturer,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation: JSC "Krasprigorod" is engaged in the transportation of passengers in suburban and long-distance travel on the territory of the Krasnoyarsk Territory, the Kemerovo Region and the Republic of Khakassia. One of the main goals of the company is to ensure the safety of passengers, but the main goal of the company is to make a profit. To make a profit, it is necessary to rationally carry out its activities, which is why attention must be focused on identifying problems in the provision of services, finding solutions, rational use of own funds and optimization of transportation activities.

Keywords: economic efficiency, analysis of activities, operating costs, financial results, railway transport.

АО «Краспригород» стимулирует рост предпринимательской активности путем увеличения возможности передвижения новых экономических агентов с соседних городов, способствует интеграции населенных пунктов друг с другом. Компанию можно квалифицировать как базовую инфраструктуру так как она технически и территориально неделима, а также предполагает совместное использование объектами. Высокие затраты на создание делают их недоступными для индивидуального создания и использования отдельными агентами. Такие предприятия как АО «Краспригород» требуются для сбалансированного развития и устойчивого роста региональной экономики. [3][4]

АО «Краспригород» входит в собственность Российской Федерации, так как 51% акций принадлежит государству, а 49 % принадлежит государственному предприятию Красноярского края «Центр транспортной логистики», т. е. предприятие находится в смешанной собственности. [1]

Органами управления выступают:

- Общее собрание акционеров:

- Совет директоров

Деятельностью руководит генеральный директор и решает все вопросы, связанные с руководством, который избирается на заседании совета директоров путем голосования. Определение срока работы генерального директора определяется также советом директоров. Генеральный директор подотчетен органам управления предприятия.

Организационная структура представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Организационно-штатная структура АО «Краспригород»

Отдел по пассажирской работе организует и следит за работой всех билетных касс; Участок технологического контроля занимается пресечением безбилетного проезда и контролирует исполнение обязанностей билетных кассиров, в том числе разъездных; Участок по использованию моторовагонного подвижного состава занимается текущим ремонтом подвижного состава и уходом за ним.

Компания занимается перевозкой пассажиров в пригородном сообщении в Красноярском крае, Кемеровской области и Республики Хакасия. По данным за 2019 год количество используемых пар поездов в среднем в Красноярской железной дороге 49 пар. [1]

Получение прибыли осуществляется путем предоставления следующих платных услуг:

- Перевозка пассажиров в пригородном сообщении и дальнем следовании, в т. ч. скорыми поездами;
- Обслуживание пассажиров на вокзалах, станциях, пригородных поездах;

- Организация торговли и питания на вокзалах и остановочных пунктах, а также в электропоездах;
- Эксплуатация зданий и сооружений, находящихся на балансе общества;
- Размещение рекламы.

Результаты деятельности «Краспригород» за 2019 год: [1]

- объем выполненных работ за 2019 год составил 6 727 тысяч отправленных пассажиров, 100,7% к плану, 103,5% к прошлому году
- пассажирооборот за 2019 год составил 283,6 млн. пасс/км., 101,5% к плану, 102,3% к уровню прошлого года.
- производительность труда на пригородных пассажирских перевозках в натуральном выражении за 2019 год составила 0,073 млн. пасс.км/чел. или 100,4% к плановому показателю и 100% к уровню 2018 года.

Расходы делятся на:

- платежи – всего: (844 416 тыс. руб. 2020 г), в том числе:
- платежи поставщикам (подрядчикам) за сырье, материалы, работы, услуги (640 717 тыс. руб. 2020 г.), из них:
 - дочерние, зависимые общества (597 351 тыс. руб. 2020 г)
 - в связи с оплатой труда работников (194 441 тыс. руб. 2020 г)
 - процентов по долговым обязательствам – (0)
 - налога на прибыль организаций (1 690 тыс. руб. 2020 г)
 - прочие платежи (7 568 тыс. руб. 2020 г)

Основной долей расходов в компании за 2020 г. является расходы на сырье, материалы, работы, услуги, далее идут расходы фонда оплаты труда, наименьшая доля расходов – это налог на прибыль организации. Компания для осуществления перевозок пассажиров пригородными поездами АО «Краспригород» заказывает в аренду у АО «ФПК» пассажирские вагоны, у ОАО «РЖД» - электропоезда и локомотивы. Сумма аренды за 2020 г. составила 441 600 тыс. руб. Так же компания арендует оборудование, сумма расходов на арендуемое оборудование за 2020 год составляет 1 076 тыс. руб. В состав арендуемого имущества так же входит аренда офисных и служебных помещений, сумма которых за 2020 г. составила 37 881 тыс. руб.

Выручка в 2020 году составила 298240 тыс. руб., что на 67520 тыс. руб. меньше, чем в 2019 году, себестоимость продаж в 2020 году составила 834772 тыс. руб., что на 6844 тыс. руб. меньше, чем в 2019 году, коммерческие расходы уменьшились на 23 тыс. руб. и составили 76 тыс. руб. в 2020 году, прочие доходы в 2020 составили 513881 тыс. руб., что на 9086 тыс. руб. больше, чем в 2019 году.

Таким образом валовый убыток АО «Краспригород» снизился в 2020 году составил 536608 тыс. руб., что на 49 646 меньше чем в 2019 году, чистый убыток составил 22 152 тыс. руб., с разнице в 32 086 тыс. руб. по сравнению с прибылью

в 2019 году. Можно сказать, что деятельность АО «Краспригород» оценивается отрицательно, так как в 2020 году финансовый результат хуже, чем в 2019, что несомненно вызвано пандемией.

Список использованных источников

1. Годовые отчеты АО «Краспригород» // АО «Краспригород» [сайт] URL: <https://www.kraspg.ru/about/official/raskrytie-informatsii/godovoi-otchet> (дата обращения 12.04.2021)
2. Дягель О. Ю., Крылова М.В. Денежные потоки холдинга "РЖД": результаты оценки основных тенденций формирования // Экономика и предпринимательство. 2016. № 3-2(68). С. 630-636
3. Шеховцов Р. В., Авакян О. С. Роль инфраструктуры в социально-экономическом развитии региона // Финансовые исследования : электронный научный журнал. 2016. Т. 3. Режим доступа: https://finis.rsue.ru/2016_%E2%84%964/2016-4.pdf (дата обращения 12.04.2021)
4. Терёшина Н.П., Подсорин В.А., Данилина М.Г. Экономика железнодорожного транспорта: Учебное пособие. Москва : РУТ (МИИТ), 2018. 265 с.
4. Экономика организации (предприятия) : Учебное пособие / Т. К. Руткаускас [и др.]. Екатеринбург : УМЦ УПИ, 2018. 260 с.

УДК 658.011:330.322

ГРНТИ 06.75.61

ОСОБЕННОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ю.А. Куликова

студентка направления «Экономика», КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: Н.Н. Еронкевич

канд. экон. наук, доцент, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. Современное развитие экономики в условиях COVID-19 ставит новые вызовы перед предприятиями различных отраслей и предприятиям железнодорожной отрасли не стали исключением. В сложившихся условиях вопросы об эффективности функционирования стали звучать более остро. В статье рассматривается такая категория как «эффективность» и ключевые характерные показатели ее отражения на предприятиях железнодорожного транспорта, а также основные пути ее повышения в сложившихся условиях.

Ключевые слова: эффективность, показатели эффективности

FEATURES OF IMPROVING THE EFFICIENCY OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

Yu.A. Kulikova

student of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific Supervisor: N.N. Eronkevich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. *The current development of the economy in the context of COVID-19 poses new challenges for enterprises of various industries, and the railway industry is no exception. In the current circumstances, questions about the effectiveness of the functioning began to sound more acute. The article considers such a category as "efficiency" and the key characteristic indicators of its reflection in railway transport enterprises, as well as the main ways to improve it in the current conditions.*

Keywords: *efficiency, performance indicators*

Современный этап развития экономик мира в условиях COVID-19 ставит сложные задачи перед различными отраслями с позиции их эффективного функционирования. Главная проблема, которая стоит на данный момент перед ОАО «РЖД» – это с одной стороны, снижение числа перевозок пассажиров, а, с другой, обеспечение безопасных перевозок людей с целью предотвращения распространения короновирусной инфекции и введение определенных мер по борьбе с вирусом в рамках поездок.

Так, падение объема пассажирских перевозок составило от 70 до 100% в пик карантина в 2020 году [3]. Стоит отметить, что многие страны, в период пандемии, воспользовались снижением грузовых и пассажирских перевозок, и проводили внеплановый ремонт и модернизацию структуры железной дороги.

При этом, грузовые перевозки сократились в значительно меньшей степени, но разброс был значительно выше между странами (рисунок 1).

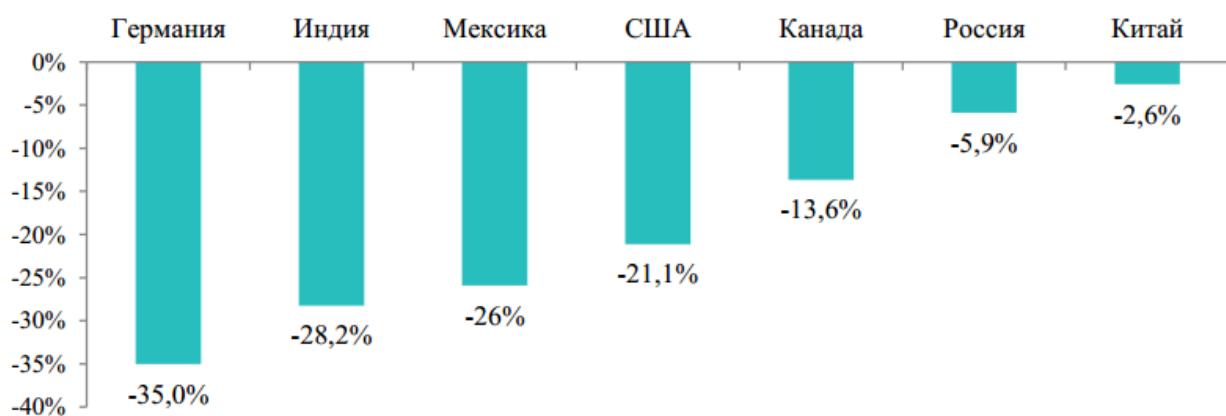


Рисунок 1 - Падение грузовых перевозок на пике карантина в 2020 г., месяц наибольшего падения к соответствующему месяцу прошлого года, % [3]

Рассматривая рисунок 1, можно увидеть, что в Китае общий объем грузоперевозок практически не снизился (падение на 2,6%). Также за период карантина были открыты новые маршруты отправо к груза, которые обусловил и рост грузооборота на 72% [3]. Рост транзита и «мягкий» карантин привели к тому, что в России падение было относительно небольшим – на 5,9%. Железнодорожные перевозки из всех рассмотренных стран больше всего сократились в Германии на 35%, где были остановлены многие предприятия, что указывает на снижение эффективности их деятельности в этом и проявляется актуальность данного исследования.

Цель написания статьи – изучить вопросы эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта с различных сторон и выделить характерные показатели ее отражающие.

Под экономической эффективностью понимают рациональное использование своих материальных, трудовых и финансовых ресурсов предприятия [4]. Эффективность работы железнодорожного транспорта, как и других отраслей измеряется путем сопоставления результатов производства с затратами и с применяемыми в производстве ресурсами труда, материалов, топлива, электроэнергии и производственных фондов. Анализ и оценка эффективности деятельности предприятия – это завершающий этап анализа финансовой деятельности предприятия, на котором эффективность или неэффективность частных управленческих решений, связанных с определением цены продукта, размера партии закупок сырья или поставок продукции, замена оборудования или технологии и другие решения должны пройти оценку с точки зрения общего успеха предприятия, характера ее экономического роста, и роста общей эффективности [1].

Результаты анализа способствуют росту информированности администрации предприятия и других пользователей экономической информации - субъектов анализа - о состоянии интересующих их объектов. Цели

субъектов анализа могут быть самыми различными, но главная цель анализа эффективности хозяйственной деятельности – это получение небольшого числа ключевых параметров, позволяющих дать точную оценку [5], как текущего состояния объекта, так и ожидаемых перспектив его развития (рис. 2).



Рисунок 2 – Система основных показателей экспресс-анализа результатов эксплуатационной работы Дирекции управления движением и ее структурных подразделений

Ежегодно в рамках реализации основных направлений работы предприятиям железнодорожной отрасли приходится усовершенствовать действующий план управленческих решений по средствам внедрения различных программ и направлений эффективности. Ключевым инструментом определения слабых мест в деятельности транспортного предприятия служит производственно-экономическая модель, осуществляющая посредством технологической и производственно-финансовой деятельности, которые включают в себя набор важнейших показателей многолетнего функционирования и развития [4, 6]. Поэтому назрела острая необходимость в условиях пандемии реализовать комплекс мероприятий, для обеспечения эффективного выполнения важнейших показателей деятельности компанией ОАО «РЖД», включающий в себя три основных направления:

1. Пересмотр существующей нормативно-правовой базы с целью снятия организационных барьеров и возможности развития эффективности производства, особенно в условиях удаленной организации труда. Данное мероприятие включает в себя пересмотр актов Министерства путей сообщения и ОАО «РЖД», а также требований устаревших нормативных документов для возможности проведения коммерческих работ, путем снятия существующих инфраструктурных ограничений [2];

2. Путем приобретения новых прогрессивных транспортных средств вводить в производство новую технику и технологическое перевооружение, внедрения инновационных технологий и оборудования, а также наращение инвестиций в железнодорожном строительстве;

3. На основе внедрения процессного подхода провести пооперационный анализ и реинжиниринг производственно-технологических процессов.

Таким образом, реализация данных ключевых проектов позволит ОАО «РЖД» повысить эффективность деятельности как в области количественных, так и качественных показателей, что даст в целом синергетический эффект и толчок развития компании в стратегической перспективе.

Список использованных источников

1. Дягель О. Ю. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учебно-практическое пособие. Красноярск : Красноярский государственный торгово-экономический институт, 2011. 232 с.
2. Российские железные дороги : официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 08.04.2021)
3. Сафонов А. Противодействие влиянию пандемии Covid-19 на железнодорожный транспорт в мире // Железные дороги России. Рабочие отчеты. 2020. № 24.
4. Штеле Е.А., Вечерковская О.Б. К вопросу о понятии «эффективность» // Экономический анализ: теория и практика. 2017. Т. 16. № 5. С. 935–947.
5. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для ВУЗов ж. -д. транспорта / Н.П. Терёшина [и др.]. Москва : УМЦ ЖДТ, 2014. 996 с.
6. Economic evaluation and future growth trends of railway transport development / Gulyi I.M., Satsuk T.P., Tatarintseva S.G., Egorov Yu.V., Koneva O.V. // Indo American Journal of Pharmaceutical Sciences. 2019. Т. 6. № 3. С. 6294-6301

УДК 616.9: [005.64:004](476)

ГРНТИ 76.29.50

COVID-19 И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ИТ-СЕКТОР РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

A.C. Купрейчик

Информационные системы и технологии (в экономике) 1-40 05 01-02, БГУИР, г. Минск

Научный руководитель: В. И. Шкода

Старший преподаватель кафедры экономики, БГУИР, г. Минск

Аннотация: В условиях пандемии важной для ИТ-отрасли проблемой становится повышение спроса и предложения. Решение данного вопроса будет способствовать увеличению прибыли и закреплению компании на рынке.

Актуальность исследования определяется современным развитием коронакризиса. Также необходимостью анализа тенденций развития коронакризиса; выявления факторов развития и возможности устранения данных факторов. В рамках данного исследования было изучено влияние COVID-19 на сферу IT, его положительные и отрицательные аспекты. Подробнее рассмотрены последствия для Республики Беларусь, выявлены их особенности в нашей стране, методы государственного регулирования.

Ключевые слова. IT, COVID-19, заработная плата, коронакризис, информационный рынок.

COVID-19 AND ITS IMPACT ON THE IT SECTOR OF THE REPUBLIC OF BELARUS

A.S. Kupreijchik

Information systems and technologies (in Economics) 1-40 05 01-02, BSUIR, Minsk

V.I. Shkoda

Senior Lecturer of the Department of Economics, BSUIR, Minsk

Annotation. *In the context of a pandemic, an important problem for the IT industry is the increase in supply and demand. The solution of this issue will help to increase profits and consolidate the company in the market. The relevance of the study is determined by the current development of coronacrisis. Also, the need to analyze trends in the development of coronacrisis; identify development factors and the possibility of eliminating these factors. This study examined the impact of COVID-19 on the IT sphere, its positive and negative aspects. The consequences for the Republic of Belarus are considered in more detail, their features in our country, methods of state regulation are revealed.*

Keywords: *IT, COVID-19, wages, growth, coronacrisis, information market.*

Информационный рынок имеет особенные черты и характеристики в сравнении с рынком индустриальных товаров в связи со спецификой объекта рыночных отношений – информационного продукта. Информационный продукт в рыночной области становится товаром, но сохраняет при этом свойства характерные для информации. Информационный рынок – это система экономических отношений, возникающих на основе товарного и денежного обращения, они охватывают сферу обмена, производства, распределения и потребления информационных товаров и услуг [1].

Предложение на таком рынке неэластично и выражается в стремлении владельцев информационных товаров продать максимальное количество. В этом случае увеличивается влияние неценовых факторов в процессе формирования уровня предлагаемых информационных объектов.

Спрос зависит от неценовых факторов. К таким факторам относятся эффект ловушки, обслуживание информационного объекта в период всего срока использования.

Внезапные изменения в мире вынудили собственников частных компаний быстро искать новые варианты для приспособления к существующим условиям. Одним из таких вариантов — переход в Интернет. Компании стали оперативно переводить все свои услуги в сеть. В связи с этим увеличился спрос на разработку приложений, которые способствуют продолжению работы компаний. Создание сайтов, мобильных приложений, специальных платформ — стало особенно востребованным. Так, например, многие образовательные учреждения оказались не готовы к проведению онлайн-занятий. Возникла острая необходимость в разработке программ, и те производители, которые смогли удовлетворить эту потребность, оказались в плюсе.

Пандемия сильно поменяла рынок труда в сфере ИТ. Востребованность некоторых специалистов выросла очень существенно. Конечно, программисты и, например, специалисты по компьютерной безопасности были высоко востребованы и до коронакризиса. Но вот сейчас рынок труда в ИТ стал максимально соискательским. Связано это с тем, что большинству компаний пришлось перейти на дистанционный режим работы, а также выстроить цифровые стратегии по продвижению продукта и своих услуг. Соответственно, нагрузка на ИТ-специалистов существенно увеличилась, но поменялись условия труда и для самих айтишников. Каждая вторая вакансия на сегодняшнем рынке, именно дистанционного труда в ИТ-отрасли Беларусь, имеет отношение к программированию. Так как же спрос на ИТ-специалистов повлиял на размер оплаты труда.

Что касается зарплат. Глобального роста не наблюдается. Рост зависит от позиции. Никто не отменял битву за талант, битву за отличных сотрудников. Здесь всегда будет диктовать условия сотрудник, и всегда будет компенсация затрат достаточно серьезная. Но большинство компаний понимают, что 2021 год — это будет тренд на увеличение заработной платы во всей сфере ИТ, потому что задачи, которые сейчас стоят перед любым бизнесом, увеличиваются с высокой скоростью.

Всё вышесказанное, подтверждается результатами опроса. В данном мероприятии было задействовано свыше 300 человек. Распределение получилось следующим. Большинство опрошенных никак не почувствовали изменений связанных с коронакризисом. Треть — испытали ухудшения (это могло быть сокращение заработной платы, неоплачиваемый отпуск и т.д.). 4% — заметили улучшения (увеличение количества заказов, повышение зарплаты и т.п.). 6% — сократили. На рисунке 1 представлена круговая диаграмма, построенная по собранным данным [3].

С началом COVID-19 многие компании столкнулись с тем, что заказчики, остерегаясь последствий коронакризиса, частично сократили расходы, в том числе на подрядчиков. Пандемия ускорит процесс переориентации страны с аутсорсинга на продукты. То, что должно было произойти в следующие несколько лет, произойдёт в течение 2021 года.

Рост количества компаний, производящих продукты, в парке высоких технологий разрешает предположить, что и вся сфера ИТ сохранит прирост даже в условиях замедления общего роста экономики. Потому что именно продуктовые компании оказались самыми устойчивыми в период кризиса. Многие информационные продукты, которые делаются в Республике Беларусь, показали рост: игры, приложения для здоровья, онлайн образование. Вне зависимости от продолжительности пандемии COVID-19, нас ждёт рост запроса на ускорение цифровизации во всех отраслях экономики, в здравоохранении, образовании, торговле [4].

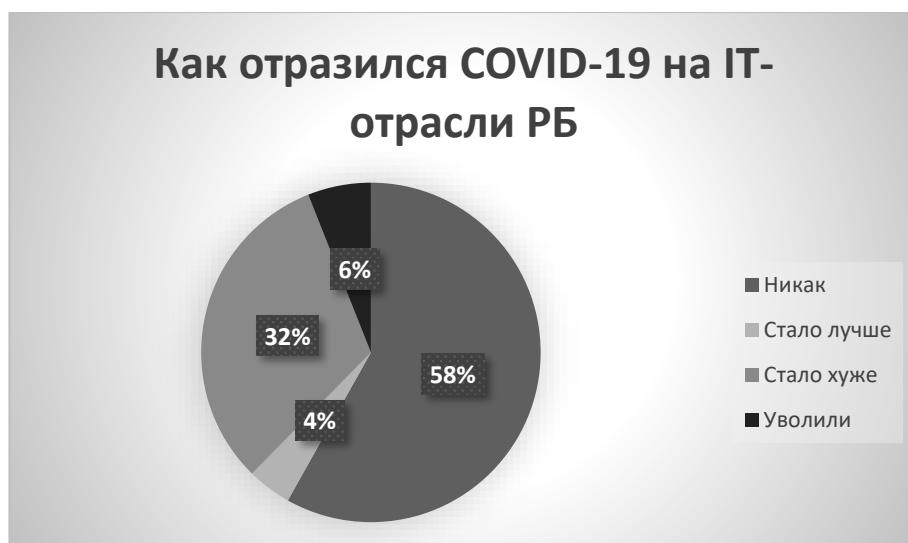


Рисунок 1 – Круговая диаграмма, отображающая влияние COVID-19 на IT-отрасль Республики Беларусь

Список использованных источников

1. Вартанова Э.Р. Спрос и предложение на информационный продукт // Экономический вестник Ростовского государственного университета. 2007. Т. 5. №2. С.43-49.
2. Science [сайт] URL: <https://science.sciencemag.org>. (дата обращения 28.03.2021)
3. Влияние коронавируса на IT [сайт] URL: <https://covid19.seniorsoftwarevlogger.com> (дата обращения 28.03.2021)
4. Лойко О. ИТ-СЕКТОР: бурный рост и наращивание политического веса // Белорусский ежегодник. 2020. С.291 - 298.

ПРИМЕНЕНИЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

М. Д. Лутфулин

*студент специальности 23.05.04 «Эксплуатация железных дорог»,
КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск*

Научный руководитель: Н. В. Фадеева

*доцент, канд. техн. наук, доцент кафедры управления персоналом,
КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск*

Аннотация. В статье рассмотрены мероприятия по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции Covid-19 и применены инструменты риск-менеджмента к такому рисковому событию.

Ключевые слова: риск-менеджмент, карта рисков, Covid-19.

APPLICATION OF RISK MANAGEMENT AT RAILWAY STATIONS

M. D. Lutfulin

*Student of the specialty 23.05.04 «Operation of Railways»,
Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: N. V. Fadeeva

*Cand. tech. sci., Associate Professor of the Department of Personnel Management,
Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. The article discusses measures to prevent the spread of the new coronavirus infection Covid-19 and applies risk management tools to such a risk event.

Key words: risk-management, risk map, Covid-19.

Современный мир очень сложный, непредсказуемый и нестабильный. Каждый день мы сталкиваемся с непредвиденными ситуациями. Весь наш образ жизни может измениться в один момент. На это влияет очень много факторов. Особо губительны такие факторы для различных организаций и предприятий. Их опасность заключается в том, что изначально стратегия развития и получения прибыли строится с учётом благоприятного развития событий, но, к сожалению, в игру могут вступить такие обстоятельства, которые создадут ситуацию неопределенности. Такие обстоятельства принято называть рисками.

Давайте теперь более точно установим понятие слова «риск». Согласно ИСО 31000-2010 [1]: «организации всех типов и размеров сталкиваются с внутренними и внешними факторами и воздействиями, которые порождают неопределенность в отношении того, достигнут ли они своих целей и когда. Влияние такой неопределенности на цели организации и есть "риск"». Дабы

предотвратить непредвиденные ситуации и быть готовыми к случаю их возникновения, компании создают различные организации или нормативные акты, которые бы регулировали действия компаний в отношении рисков. Одним словом это можно охарактеризовать как риск-менеджмент.

В холдинге ОАО «РЖД» риск-менеджмент внедряется с 2011 г. Об этом свидетельствует Распоряжение № 2068р от 21 сентября 2011 г. [2]. Но стоит заметить, что ОАО «РЖД» имеет многоуровневую систему управления и, зачастую, те инновации, которые внедряются в ОАО «РЖД» не сразу доходят до линейных предприятий. Стоит отметить, что в перечне рисков компании ранее не упоминался такой риск, как ухудшение эпидемиологической ситуации у работников компании и людей в целом. На этом фоне, холдинг понес существенные экономические убытки: суммарные доходы за I полугодие 2020 г. составили 1 085 млрд. руб., что на 12,3 % ниже результатов годом ранее (за I полугодие 2019 года – 1 238 млрд. руб.) [3]. В этой связи появление и влияние новой коронавирусной инфекции Covid-19 необходимо рассмотреть как рисковое событие для компании и дать рекомендации по предотвращению возникновения этого риска в будущем.

ОАО «РЖД» – компания, которой необходимо предпринимать меры по защите не только своих работников, но и людей, которые пользуются их услугами, например, пассажиров поездов или грузоотправителей товаров и грузов. Для начала необходимо разобраться, какие меры предприняла компания по предотвращению распространения коронавирусной инфекции:

1. 10 марта 2020 г. был создан Штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на Красноярской железной дороге. На каждой дороге созданы аналогичные структуры.
2. Работники, которые имеют возможность работать независимо от своего рабочего места, были переведены на удаленную работу.
3. Сокращено число командировок внутри страны, а от зарубежных командировок отказались вовсе.
4. Некоторые мероприятия и совещания, в том числе и профессиональное обучение стали проводить с использованием дистанционных технологий.
5. Работники, которые непосредственно работают на своих рабочих местах были обеспечены всеми необходимыми средствами индивидуальной защиты (СИЗ).

В пользу пассажиров были приняты следующие меры:

1. На вокзалах были установлены специальные установки дезинфекции воздуха, средства для обработки рук, стали чаще проводить дезинфекцию помещений.
2. Подобные меры принимались и в пассажирских поездах.

3. Обязательно были помечены зоны с разграничением социальной дистанции.

4. Расклеивались памятки и раздавались листовки с напоминанием о принятии мер необходимых, для предотвращения распространения коронавирусной инфекции.

5. Создавались социальные акции, которые были направлены для дополнительного информирования пассажиров и работников.

Это далеко не весь список мер, которые были предприняты ОАО «РЖД», но, уже полагаясь на эти данные можно сказать, что компания успешно ведёт политику в плане предотвращения Covid-19. Это говорит о высокой гибкости холдинга к различным рискам. Возможно, если бы тяжёлая эпидемиологическая обстановка как в стране, так и в мире учитывалась компанией как одним из факторов риск-менеджмента, то возможно потери компании не были бы такими существенными, какими являются сейчас.

Проведём сравнительный анализ, как изменилось влияние Covid-19 на деятельность ОАО «РЖД» в начале пандемии и сейчас.

Воспользовавшись типовой схемой карты рисков [4] и «формулой риска»

$$\text{Риск} = \text{Последствия} * \text{Вероятность}, \quad (1)$$

сделаем вывод, какое положение занимал коронавирус в марте 2020 г. на карте рисков (рисунок 1) и спустя восемь месяцев (рисунок 2).

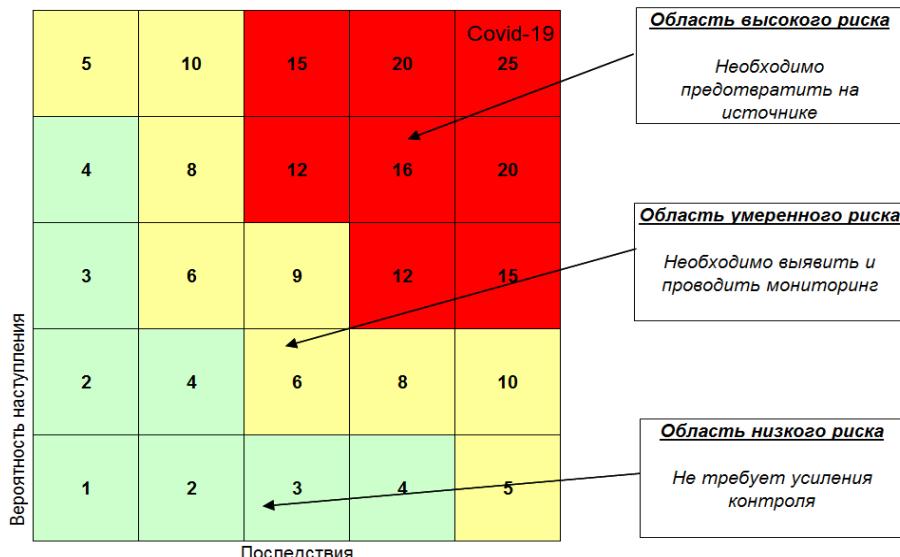


Рисунок 1 – Положение Covid-19 на карте рисков (март, 2020 г.)

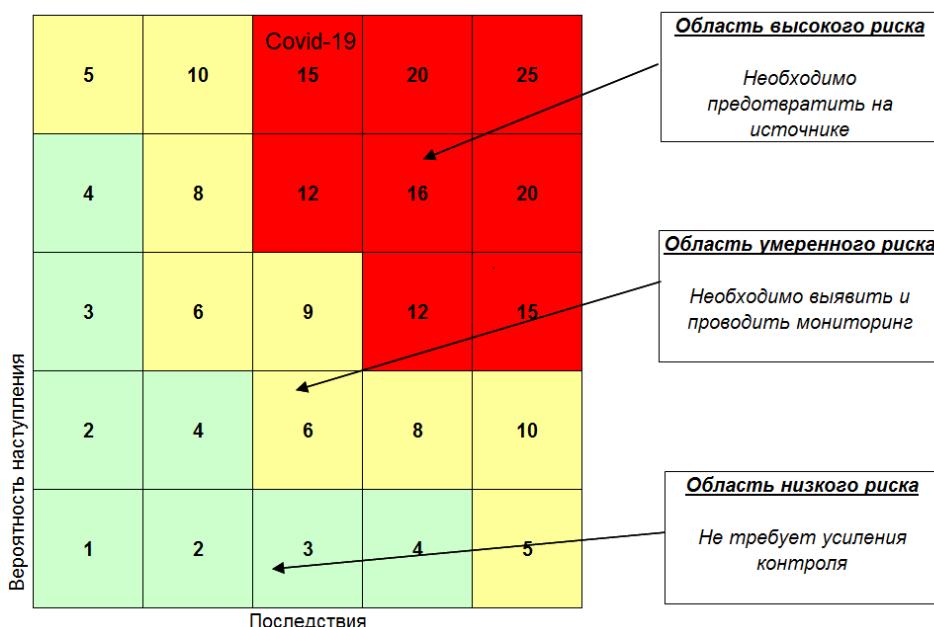


Рисунок 2 – Положение Covid-19 на карте рисков (декабрь, 2020 г.)

Исходя из данных карт, можно сделать вывод, что влияние коронавируса снизилось за данный промежуток времени, но всё ещё находится в опасной зоне влияния. Это говорит о том, что меры, принимаемые ОАО «РЖД» являются эффективными, и не смотря на все успехи, данный риск всё так же нужно держать под особым контролем и продолжать создавать новые меры по предотвращению распространения коронавируса.

В конце хотелось бы подытожить всё вышесказанное. Риск-менеджмент действительно является мощным инструментом в сфере планирования и управления, особенно в ОАО «РЖД». Данный способ, благодаря своим методам способен действительно эффективно оценить некоторые риски, и на основании данной оценки предпринять меры по предотвращению данного риска, либо минимизации его последствий, что ясно видно на примере коронавируса. Кроме того, следует сказать, что риск-менеджмент является частью системы менеджмента качества в соответствии с требованиями международных стандартов ИСО серии 9000, как и риск-ориентированное мышление и может быть положен в разработку номенклатуры показателей качества услуги грузоперевозок [5].

Список использованных источников

1. ГОСТ Р ИСО 31000–2010. Менеджмент риска. Принципы и руководство : дата введения 2011–09–01. Москва : Стандартинформ, 2012. 10 с.
2. СТО РЖД 02.038–2011. Стандарт ОАО «РЖД». Риск–менеджмент в организации обеспечения безопасности движения : дата введения 2011–10–01. URL: <https://docs.cntd.ru/document/437016011> (дата обращения: 14.04.2021).

3. Газета «Гудок» : официальный сайт. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1498572&archive=2020.03.25> (дата обращения: 06.12.2020).
4. Российские железные дороги : официальный сайт. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9354/page/104069/?id=254600> (дата обращения: 06.12.2020).
5. Фадеева Н. В., Станкеева Ю. Е. Разработка номенклатуры показателей качества услуги торговли // Экономика и предпринимательство. 2015. № 8–1 (61). С. 869–873.

УДК 336

ГРНТИ 06.81.85

ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ ПАО БАНКА ВТБ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИМ ОПЕРАЦИИ НА ФИНАНСОВОМ РЫНКЕ

A.A. Медведева

студент специальности «Таможенное дело», СГУПС, г. Новосибирск

Научный руководитель: Р.Н. Шматков

канд. физ. – мат. наук, доцент, СГУПС, г. Новосибирск

Аннотация. В статье рассмотрены основные финансовые показатели, отражающие финансовое состояние ПАО Банка ВТБ за 2018-2020 годы. Сопоставлены значения за 2018, 2019 и 2020 годы по процентному доходу, процентным расходам, чистому процентному и комиссионному доходам, операционным доходам (расходам) и чистой прибыли. В статье определён период наибольшей финансовой устойчивости банка путём рассмотрения основных балансовых показателей и финансовых коэффициентов. В статье перечислены оказываемые банком услуги по операциям на валютном рынке, рынке ценных бумаг, рынке облигаций, векселей, акций, драгоценных металлов.

Ключевые слова: ПАО Банк ВТБ, финансовый рынок, банковские операции, финансовый анализ.

FINANCIAL ANALYSIS OF PJSC VTB BANK AND ITS PROPOSED OPERATIONS IN THE FINANCIAL MARKET

A.A. Medvedeva

student of the specialty «Customs business», Siberian Transport University, Novosibirsk

Scientific Supervisor: R.N. Shmatkov

Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, STU, Novosibirsk

Annotation. The article describes the main financial indicators that reflect the financial condition of PJSC VTB Bank for 2018-2020. The values for 2018, 2019 and

2020 are compared for interest income, interest expenses, net interest and commission income, operating income (expenses) and net profit. The article defines the period of the greatest financial stability of the bank by considering the main balance sheet indicators and financial ratios. The article lists the services provided by the bank for operations in the foreign exchange market, securities market, bond market, promissory notes, shares, and precious metals.

Keywords: PJSC VTB bank, financial market, banking operation, financial analysis.

ПАО Банк «ВТБ» представляет собой динамично развивающуюся финансовую группу, состоящих из дочерних и зависимых компаний. Комплексный финансовый анализ банка включает изучение основных финансовых показателей, основных балансовых показателей и финансовых коэффициентов.

Основные финансовые показатели используются для определения масштабов и объёма деятельности банка. На рисунке 1 изображён график, отражающий основные финансовые показатели: процентный доход, процентные расходы, чистый процентный доход, чистый комиссионный доход, операционные доходы (расходы) и чистую прибыль.

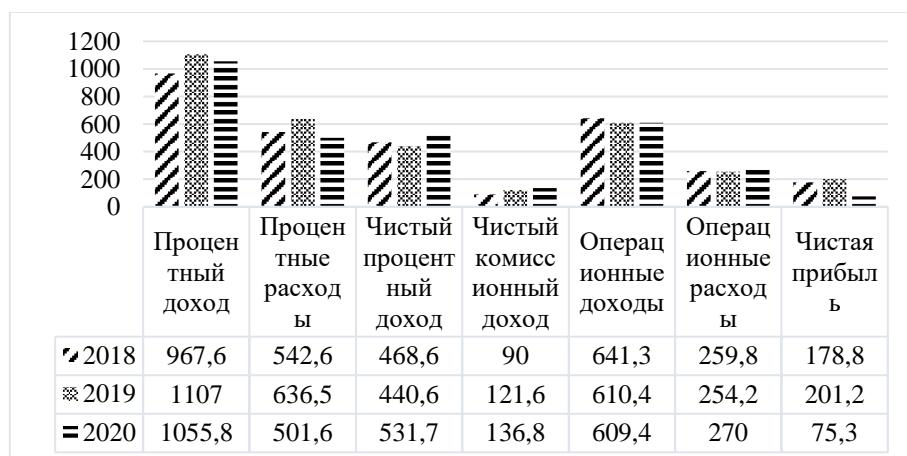


Рисунок 1 – Основные финансовые показатели (млрд. руб.)

Процентный доход формируется из доходов от размещения средств в кредитных организациях; доходов от ссуд, предоставляемых клиентам; доходов от услуг по финансовой аренде; доходов от вложений в ценные бумаги. В 2020 году процентный доход составил 1055,8 млрд. рублей, увеличившись по сравнению с 2018 годом на 8% [1]. В 2020 году процентные доходы были сокращены более, чем на 15% по сравнению с 2018 и 2019 годами. За последние три года наиболее высокое значение чистого процентного дохода наблюдалось в 2020 году. Чистый комиссионный доход формируется за счет комиссий за проведение операций, так в 2020 году данный показатель по сравнению с 2018

годом увеличился на 5%. Под операционными доходами понимают доходы от неосновной деятельности (от торговых и прочих операций). Наибольшее значение чистой прибыли наблюдалось в 2019 году [2].

Основные балансовые показатели включают кредитный портфель, средства клиентов и собственные средства (капитал акционеров, доходы от эмиссии ценных бумаг). На рисунке 2 изображена диаграмма, отражающая вышеперечисленные показатели за период с 2018 по 2020 годы.

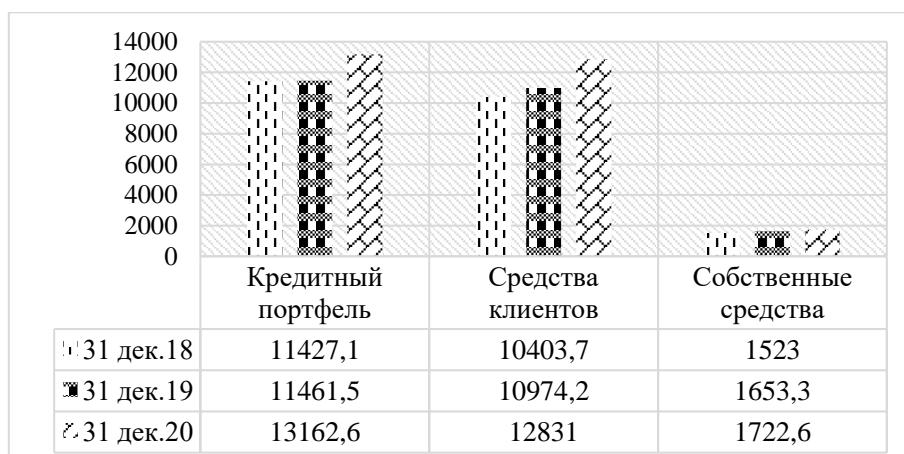


Рисунок 2 – Основные балансовые показатели (млрд. руб.)

Исходя из приведенных выше данных, можно сделать вывод, что у ПАО Банка «ВТБ» наблюдается финансовая устойчивость, так как значения кредитного портфеля превышают значения средств клиентов. В 2020 году значения всех трёх показателей были наибольшими за последние три года.

Финансовые коэффициенты и мультиплекторы стоимости включают в себя рентабельность собственного капитала (ROE), CIR, стоимость риска (COR), чистую процентную маржу (NIM). В таблице 1 представлены данные по финансовым коэффициентам и мультиплекторам стоимости.

Таблица 1 – Финансовые коэффициенты и мультиплекторы стоимости (%)

Показатель	Год		
	2018	2019	2020
ROE	12,3	12,8	4,4
CIR	40,5	41,6	44,3
COR	1,6	0,8	1,9
NIM	3,9	3,4	3,8

Из таблицы 1 видно, что рентабельность капитала в 2020 году составила 4,4%, резко сократившись по сравнению с 2019 и 2018 годами. CIR представляет собой отношение операционных расходов к операционным доходам. За

рассматриваемые три года данный показатель практически не изменился. Финансовую устойчивость банка определяет COR. Исходя из приведённых данных, можно сделать вывод, что в 2019 году за последние три года ПАО Банк «ВТБ» был более финансово устойчив: чем выше данный показатель, тем ниже финансовая устойчивость банка. Коэффициент (NIM) оценивает процентные доходы банка. В 2018 году рассматриваемый показатель был наиболее высоким и составлял 3,9% [3].

Способность вести прибыльную деятельность связана непосредственно с тем, что ПАО Банк «ВТБ» взаимодействует на различных финансовых рынках, оказывая различные банковские операции. ВТБ предлагает операции на валютном рынке, участвуя в заключении некоторых видов сделок. К числу услуг, оказываемых на межбанковском рынке, относятся банковские сделки с основными свободно конвертируемыми валютами или российскими рублями. Банк осуществляет сделки на рынке ценных бумаг, проводит наличные сделки по покупке и продаже ценных бумаг, сделки с финансовыми инструментами. На рынке облигаций ВТБ предлагает услуги по покупке и продаже государственных облигаций и облигаций корпоративных эмитентов; заключении сделок опцион на облигации; операции РЕПО на биржевом и внебиржевом рынках. На рынке векселей осуществляется выдача, оплата, новация, хранение, а также кредитование простых векселей. Кроме того, ПАО Банк «ВТБ» взаимодействует на рынке акций, заключая и торгуя форвардные сделки на акции, депозитарные расписки на акции, фондовые индексы [4]. ВТБ занимается реализацией на рынке золота из Государственного фонда драгоценных металлов и драгоценных камней, оказывает информационно-консультационные услуги на рынке драгоценных металлов.

Таким образом, наибольшее значение чистой прибыли банка было в 2019 году и составляло 201,2 млрд. рублей. Исходя из анализа основных балансовых показателей, можно сделать вывод, что в 2018 году ПАО Банк «ВТБ» за последние три года был наиболее финансово устойчив. Однако, если рассматривать показатель, определяющий стоимость риска (COR), наибольшая финансовая устойчивость наблюдалась именно в 2019 году. ПАО Банк «ВТБ» оказывает услуги по операциям на валютном рынке, рынке ценных бумаг, рынке облигаций, векселей, акций. Оказывает услуги на рынке драгоценных металлов, постоянно расширяя сферу своих услуг, осваивая новые рынки.

Список использованных источников

1. Финансовый отчёт ПАО Банка «ВТБ» за 2020 год [Электронный ресурс] // URL: [путь доступа](#) (дата обращения 17.04.2021).
2. Годовой отчет за 2019 год [Электронный ресурс] // URL: [путь доступа](#) (дата обращения 17.04.2021).

3. Финансовый отчёт ПАО Банка «ВТБ» за 2018 год [Электронный ресурс] // URL: [путь доступа](#) (дата обращения 17.04.2021).
4. Операции на валютном рынке [Электронный ресурс] // URL: [путь доступа](#) (дата обращения 17.04.2021).

УДК 336.132

ГРНТИ 06.73.15

РЕЙТИНГ ИТ-БЮДЖЕТОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ РОССИИ

И.А. Медовицков

аспирант кафедры «Экономика транспорта» УрГУПС, г. Екатеринбург

Научный руководитель: М.Б. Петров

Д-р. техн. наук, руководитель Центра развития и размещения производительных сил
ИЭ УрО РАН, г. Екатеринбург

Аннотация. Россия имеет положительную динамику по индексу развития электронного правительства в мировом сообществе. Значительные финансовые средства ИТ-бюджетов российских государственных органов власти в абсолютных, стоимостных показателях «теряются» при пересчете их в относительные показатели в общих бюджетах соответствующих органов власти. Значительный разброс между максимальными и минимальными удельными весами ИТ-бюджетов в общих бюджетах органов власти может свидетельствовать об отсутствии эффективной системы управления системой электронного правительства. Сформулированы предложения по совершенствованию методики рейтинга ИТ-расходов федеральных органов власти

Ключевые слова: электронное правительство, ИТ-бюджет, информационно-коммуникационные технологии

RATING OF IT BUDGETS OF FEDERAL AUTHORITIES OF RUSSIA

I. A. Medovschikov

Postgraduate student of the "Economics of Transport" Department of
Ural State Railway Engineering University, Yekaterinburg

Scientific supervisor: M. B. Petrov

Doctor of Technical Sciences, Head of the Center for the Development and Placement of
Productive Forces of IE Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Yekaterinburg

Abstract. Russia has a positive trend in the e-government development index in the world. Significant financial resources of the IT budgets of the Russian state authorities in absolute, cost indicators are "lost" when they are converted into relative indicators in the general budgets of the relevant authorities. The significant spread between the maximum and minimum specific weights of IT budgets in the general budgets of government authorities may indicate the absence of an effective management system for the e-government system. The proposals are formulated to improve the methodology for rating IT expenditures of the federal authorities

Keywords: e-government, IT budget, information and communication technologies

С 2001 г. Департамент ООН по экономическим и социальным вопросам публикует исследования по Индексу развития электронного правительства (англ. Global E-Government Development Index, далее по тексту – EGDI) [1, p.iii]. Индекс измеряет эффективность электронного правительства в предоставлении государственных услуг на территории своей страны.

В последнем исследовании 2020 г., России был присвоен индекс 0,8244 (в 2018 г. EGDI – 0,7969) и соответственно 36 место среди 193 стран мира. На первых местах в публикации 2020 г. находятся: Дания – 0,9758; Южная Корея – 0,9560.

В научной электронной библиотеке России (e-library.ru) публикации с ключевыми словами ИТ-бюджет в основном связаны с: ИТ-бюджетом компаний, предприятий, банковских технологий и пр. Публикации по электронному правительству связаны, в первую очередь, с результирующими показателями или оценкой развития электронного правительства. К таким публикациям следует отнести работы: Т.А. Савенко [2]; А.А. Коробова, Т.С. Мельниковой, Н.В. Митяева [3]; Е.А. Горбашко, А.В. Титовой [4] и др.

Цель настоящей публикации – представить предложения по совершенствованию методики рейтинга ИТ-расходов федеральных органов власти, базирующиеся на исследования особенностей исполнения ИТ-бюджетов федеральных органов власти (далее по тексту – ФОВ) России и рейтинга ИТ-расходов Счетной палаты России.

Автор настоящей статьи выдвинул следующие задачи:

первая – провести корреляционно-регрессионный анализ: а) финансовых ресурсов, затраченных на ИТ-бюджеты ФОВ с изменением мирового рейтинга России по EGDI; б) общих показателей исполнения бюджетов ФОВ и в том числе ИТ-бюджетов за отчетные шесть лет (2014–2019 гг.);

вторая – рассчитать долю самых крупных ИТ-бюджетов федеральных органов власти в общих годовых бюджетах данных органов за 2018–2019 гг.;

третья – оценить рейтинг ИТ-расходов ФОВ Счетной палаты России и сформулировать предложения по его совершенствованию.

В основу исследования были заложены данные:

- Счетной палаты РФ по ИТ-расходам ФОВ за 2014-2019 гг. [5];
- отчеты об исполнении федерального бюджета за 2018-2019 гг.;

Полученные данные позволили сформулировать следующие выводы.

Первый вывод. Существует высокая корреляция финансовых ресурсов, затраченных на ИТ-бюджеты ФОВ с увеличением мирового рейтинга России по EGDI (EGDI: 2018 г. – 0,7969; 2019 г. – 0,8244). В тоже время, в среднем по всем органам государственной власти и государственным внебюджетным фондам России доля ИТ-бюджетов за 2018-2019 гг. не превышала 0,4% в структуре объемов бюджетов (табл.1).

Таблица 1 – Исполнение ИТ-бюджетов федеральных органов власти и государственных внебюджетных фондов России за 2018–2019 гг.

№ п/п	Федеральные органы власти и государственные внебюджетные фонды	2018 г.		2019 г.			Гр.7 в гр.6, %	
		Кассовое исполнение бюджета, млрд руб.		Гр.4 в гр.3, %	Кассовое исполнение бюджета, млрд руб.			
		Всего	в т.ч. ИТ- бюджет		Всего	в т.ч. ИТ- бюджет		
-1-	-2-	-3-	-4-	-5-	-6-	-7-	-8-	
1	Федеральная налоговая служба	166	19,3	11,63	186	17,4	9,35	
2	Министерство связи и массовых коммуникаций	28	12,6	45,00	57,6	15,6	27,08	
3	Министерство внутренних дел	962	6,8	0,71	1003	9,9	0,99	
4	Федеральное казначейство	43	9,9	23,02	46	9,8	21,30	
5	Генеральная прокуратура	79	2,8	3,54	98	8,4	8,57	
6	Федеральная таможенная служба	73	5,3	7,26	79	5,4	6,84	
7	Федеральная служба госрегистрации, кадастра и картографии	43	4	9,30	42	3,2	7,62	
8	Министерство финансов	5455	1,8	0,03	5523	2,5	0,05	
9	Прочие ФОИВ	7994	29,5	0,37	9148,4	36,8	0,40	
	ИТОГО по консолидированному бюджету	16713	100,1	0,60	18214	117,3	0,64	
10	Пенсионный фонд	8428	15,1	0,18	8627	9,5	0,11	

№ п/п	Федеральные органы власти и государственные внебюджетные фонды	2018 г.		2019 г.		Гр.7 в гр.6, %	
		Кассовое исполнение бюджета, млрд руб.		Гр.4 в гр.3, %	Кассовое исполнение бюджета, млрд руб.		
		Всего	в т.ч. ИТ- бюджет		Всего	в т.ч. ИТ- бюджет	
11	Фонд соцстрахования	702	3,3	0,47	738	3,2	0,43
12	Федеральный фонд обязательного медицинского страхования	1988	0,3	0,02	2187	0,4	0,02
	Всего	27831	118,8	0,43	29766	130,4	0,44

Ежегодный рост общих бюджетов ФОВ в среднем за шесть лет составил 1,05% в то время как исполнение ИТ-бюджетов в среднем 1,06%; исполнение по коду вида расходов 242 «Закупка товаров, работ, услуг в сфере информационно-коммуникационных технологий» имеет меньший темп роста, нежели субсидии, предоставляемые на аналогичные цели; индекс корреляции между общими бюджетами ФОВ и ИТ-бюджетов составил 0,88; индекс корреляции субсидий и ИТ-бюджетов показал значение 0,93.

Второй вывод. На основании открытых данных отчетов исполнения федерального бюджета по ведомственной структуре за 2018–2019 гг. были выявлены особенности исполнения ИТ-бюджетов: федеральные органы власти каждый по-своему реализует положения электронного правительства. Так, например, за два отчетных года ИТ-бюджеты стабильны в структуре своего общего бюджета: Федерального казначейства – около 21–23%; Федеральной налоговой службы – около 9–11%; Федеральной службы госрегистрации, кадастра и картографии: около 7–9%; Федеральной таможенной службы ИТ бюджет составляет около 6-7%; Министерство транспорта ИТ бюджет составляет около 1,3–1,4%; Министерства внутренних дел бюджет около 0,7–0,9%; Министерства финансов России около 0,03–0,05%.

Государственные внебюджетные фонды имеют крайне ограниченные ИТ-бюджеты – не более 0,5% своих бюджетов.

Значительный «разброс» ИТ-бюджетов в структуре общих бюджетов органов власти. Так, например, у Министерства финансов ИТ-бюджет составляет около 0,03% общего бюджета министерства, а у Министерства цифрового развития ИТ-бюджет составлял в 2018 г. около 45% общего объема бюджета, в 2019 г. около 27%.

Рейтинг ИТ-расходов ФОВ Счетной палаты России учитывает только стоимостные показатели ИТ-бюджетов, а не функции, выполняемые теми или иными ФОВ.

В заключении следует сформулировать общий вывод, что Россия имеет положительную динамику индекса развития электронного правительства в мировом сообществе. Значительные финансовые средства ИТ-бюджетов российских государственных органов власти в абсолютных, стоимостных показателях «теряются» при пересчете их в относительные показатели в общих бюджетах соответствующих органов власти. Рейтинг ИТ-расходов ФОВ Счетной палаты России следует соединить с действующим Постановлением Правительства РФ № 1284 (в ред. от 14.08.2020 г.), предусматривающее перечень государственных услуг для каждого федерального органа власти.

Список использованных источников

1. E-Government Survey 2020. Digital Government in the Decade of Action for Sustainable Development. With addendum on COVID-19 Response. United Nations. Department of Economic and Social Affairs. New York. 2020. 364 p.
2. Савенко Т.А. Электронный документооборот в системе электронного правительства // Экономика и социум. 2017. № 10 (47). С. 359–361.
3. Коробов В.А., Мельникова Т.С., Митяева Н.В. Формирование общественной потребности в развитии систем электронного правительства и электронной демократии в современной России. Саратов. Изд-во Саратовский социально-экономический институт. 2016. 148 с.
4. Горбашко Е.А., Титова А.В. Модели измерения качества услуг электронного правительства // Стандарты и качество. 2021. № 1. С. 62–67.
5. Бертяков А.В. ИТ-бюджеты федеральных органов власти: знание явное и скрытое. М. Счетная палата РФ. ФКУ «ЦЭАИТ СП», 2020. 51 с.

УДК 658.7

ГРНТИ 06.71.02

«MAKE OR BUY»: ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СКЛАДА НА ПРЕДПРИЯТИИ

П.А. Меланчук

студент направления Экономика, профиль «Экономика, организация и управление на предприятиях», Уральский государственный университет путей сообщения, Екатеринбург

Научный руководитель: А.В. Петрова

канд. экон. наук., доцент кафедры «Мировая экономика и логистика», Уральский государственный университет путей сообщения, Екатеринбург

Аннотация: в данной статье рассмотрена методология решения задачи «*Make or buy*» для принятия решения предприятием вопроса о строительстве собственного склада или привлечение услуг сторонних организаций для выполнения функций складирования, необходимых для выполнения основных видов деятельности предприятием; приведены расчеты основных показателей.

Ключевые слова: «*Make or buy*», склад, грузооборот, постоянные издержки, переменные издержки.

"MAKE OR BUY": MAKING A DECISION ON THE ORGANIZATION OF A WAREHOUSE AT THE ENTERPRISE

P. A. Melanchuk

Student of "Economics, Organization and Management at the Enterprise" Field of Training, Ural State University of Railway Engineering, Yekaterinburg

Scientific supervisor: A. V. Petrova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the "World Economy and Logistics" Department, Ural State University of Railway Engineering, Yekaterinburg

Abstract: this article discusses the methodology for solving the "Make or Buy" problem for an enterprise to decide whether to build its own warehouse or to attract the services of third-party organizations to perform the warehousing functions which are necessary to perform the main activities of the enterprise; calculations of the main indicators are given.

Keywords: "Make or Buy", warehouse, cargo turnover, fixed costs, variable costs.

В данной статье будет рассмотрен процесс обоснования принятия решения относительно строительства собственного склада или использования наёмного для производственного предприятия, функционирующего в сфере металлургии, то есть решение задачи «*Make or buy*». Для начала произведем расчёты, для определения таких показателей как:

- потребность складской площади;
- грузооборот безразличия;
- постоянные и переменные издержки хранения.

На основании этих показателей сравним реальные объёмы хранения и полученный грузооборот безразличия, чтобы сделать итоговый выбор в пользу того или иного варианта.

После этого, при отданном предпочтении собственному складу, определим капитальные издержки на строительство склада и подготовки земельного участка. В случае выбора наёмных складов произведём подсчёт годовых затрат на их оплату. В таблице 1 представлены данные используемые для решения задачи «*Make or buy*».

Таблица 1 – Исходные данные для решения задачи «Make or buy»

Параметры	Ед. изм.	Значение
Постоянные издержки эксплуатации собственного склада	тыс. руб. / год	2 027
Себестоимость грузопереработки 1 тонны груза на собственном складе	тыс. руб. / тонн	3
Стоимость услуг наемного склада	тыс. руб. в день за m^2	7
Размер запаса в днях оборота	Дней	7
Число рабочих дней в году	Дней	250
Нагрузка на 1 m^2 площади склада	Тонн / m^2	10
Годовой грузооборот	Тонн	20 500

Исходя из имеющихся данных, представленных в таблице 1, проведём расчёт следующих показателей:

- потребную площадь наёмного склада;
- постоянные издержки использования собственного склада;
- переменные издержки использования собственного склада;
- совокупные издержки использования собственного склада;
- совокупные издержки использования наёмного склада;
- грузооборот безразличия.

Определим данные показатели аналитически:

$$VC_{соб} = Q \cdot v; \quad (1)$$

где Q – годовой грузооборот;

v – себестоимость грузопереработки 1 тонны груза на собственном складе.

$VC_{соб} = 20\ 500 \cdot 3 = 61\ 500$ тыс. руб. – постоянные издержки использования собственного склада.

$$TC_{соб} = VC_{соб} + FC_{соб}; \quad (2)$$

$TC_{соб} = 61\ 500 + 2\ 027 = 63\ 527$ тыс. руб. – совокупные издержки использования собственного склада.

$$S = \frac{Z \cdot Q}{N \cdot h}; \quad (3)$$

где S – потребная площадь наёмного склада;

Z – размер запаса в днях оборота;

N – число рабочих дней в году;

h – нагрузка на 1 m^2 площади склада.

$$S = \frac{7 \cdot 20500}{250 \cdot 10} = \frac{143500}{2500} = 57,4 \text{ м}^2 \text{ – потребная площадь наёмного склада.}$$

$$TC_{\text{наем}} = VC_{\text{наем}} = a \cdot S \cdot 365; \quad (4)$$

где a – стоимость услуг наемного склада

$$TC_{\text{наем}} = 7 \cdot 57,4 \cdot 365 = 146\,657 \text{ тыс. р.}$$

$$\Gamma_{\text{бр}} = \frac{FC_{\text{соб}}}{\frac{365 \cdot a \cdot Z}{N \cdot h} - v}; \quad (5)$$

$$\Gamma_{\text{бр}} = \frac{2\,027}{\frac{365 \cdot 7 \cdot 7}{250 \cdot 10} - 3} = 487 \text{ т. / год} - \text{грузооборот безразличия.}$$

Для решения данной задачи рассмотрим данные в расчётной таблице 2.

Таблица 2 – Расчётная таблица

Годовой грузооборот (т. / год)	Переменные издержки на содержание собственного склада (тыс. руб. / год)	Постоянные издержки на содержание собственного склада (тыс. руб. / год)	Общие издержки на содержание собственного склада (тыс. руб. / год)	Переменные издержки на содержание наемного склада (тыс. руб. / год)	Потребная площадь наёмного склада (м ²)
0	0	2 027	2 027	0	0
500	1 500	2 027	3 527	3 577	1,4
1 000	3 000	2 027	5 027	7 154	2,8
1 500	4 500	2 027	6 527	10 731	4,2
2 000	6 000	2 027	8 027	14 308	5,6
2 500	7 500	2 027	9 527	17 885	7,0
3 000	9 000	2 027	11 027	21 462	8,4

Исходя из полученных данных, представленных в таблице 2, построим график на котором отобразим грузооборот безразличия. Для этого обратимся к рисунку 1.

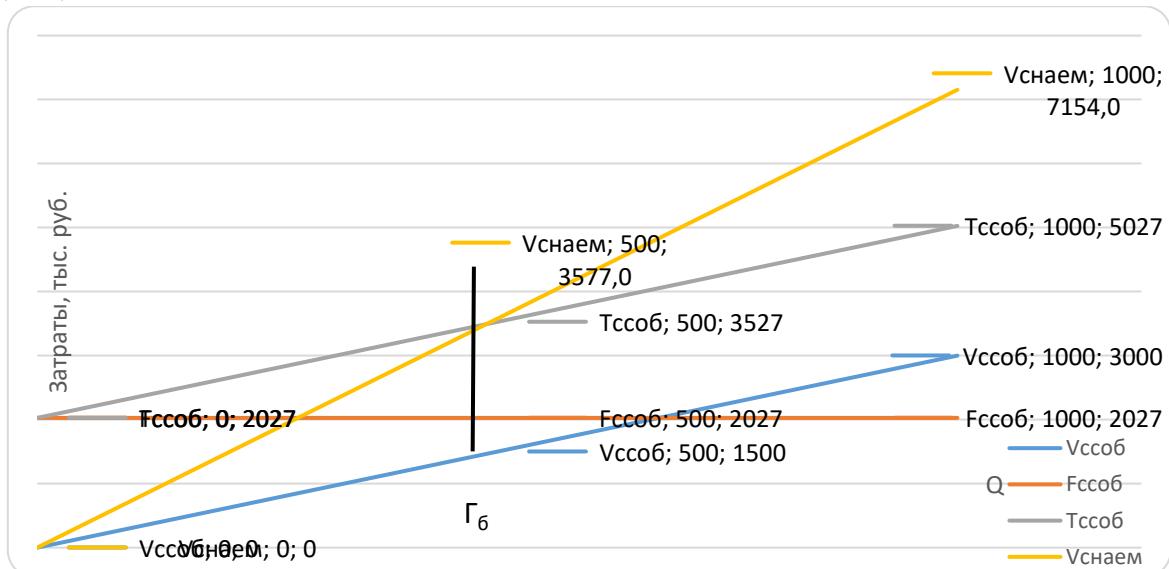


Рисунок 1 – Грузооборот безразличия одного наемного склада

где Q – годовой грузооборот;
 $FC_{соб}$ – постоянные издержки использования собственного склада;
 $VC_{соб}$ – переменные издержки использования собственного склада;
 $TC_{соб}$ – совокупные издержки использования собственного склада;
 $VC_{наем}$ – совокупные издержки использования наёмного склада;
 Gbr – грузооборот безразличия.

Так, с помощью полученных данных, можно сделать вывод, что грузооборот, при котором предприятию будет всё равно, использовать наёмный склад или собственный, составит 487 т./год. Соответственно, результаты аналитического расчёта совпадают с данными на графике.

Так как максимальный годовой грузооборот одного наёмного склада составляет 20500 тонн, становится ясно, что предприятию необходимо использовать собственный склад для хранения товара, так как грузооборот безразличия равен 487 тонн. Если бы максимальный годовой грузооборот одного наёмного склада составлял меньше 487 тонн, было бы разумнее продолжать использовать наёмные склады, но так как фактический грузооборот больше грузооборота безразличия, предприятию целесообразно использовать собственный склад для хранения запасов.

Список использованных источников:

1. Гаджинский, А. М. Логистика. Учебник / А.М. Гаджинский. - М.: Маркетинг, 2018.
2. Моисеева, Н. К. Экономические основы логистики / Н.К. Моисеева. - М.: ИНФРА-М, 2020.
3. Сергеев, В. И. Логистика снабжения / В.И. Сергеев, И.П. Эльяшевич. - М.: Рид Групп, 2020.
4. Эльяшевич И. П. Решение задачи «делать или покупать» в логистике снабжения //Логистика и управление цепями поставок. 2016. № 4. С. 67-75.

УДК 656.02

ГРНТИ 06.71.09

ВЫБОР ВАРИАНТА ДОСТАВКИ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМ-ПОТРЕБИТЕЛЯМ

В.Л. Мельчакова

*студентка направления Менеджмент, профиль «Логистика», Уральский государственный
университет путей сообщения, Екатеринбург
Научный руководитель: А.В. Петрова*

канд. экон. наук., доцент кафедры «Мировая экономика и логистика», Уральский государственный университет путей сообщения, Екатеринбург

Аннотация. В данной статье рассмотрен процесс выбора оптимального способа доставки продукции электротехнического назначения от предприятия-производителя предприятиям-потребителям из трех возможных вариантов, используемых в настоящее время. Проанализированы факторы, оказывающие влияние на стоимость доставки, сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: доставка, электротехническая продукция, самовывоз, транспортные средства, сторонние транспортные организации, стоимость доставки.

CHOOSING THE OPTION OF DELIVERY OF ELECTRICAL EQUIPMENT TO CONSUMER ENTERPRISES

V. L. Melchakova

*Student of "Logistics" Field of Training,
Ural State University of Railway Engineering, Yekaterinburg*

Scientific supervisor: A. V. Petrova

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the "World Economy and Logistics"
Department, Ural State University of Railway Engineering, Yekaterinburg*

Abstract. This article discusses the process of choosing the optimal method of delivery of electrical products from the manufacturer to consumer enterprises from three possible options currently used. The factors influencing the cost of delivery are analyzed, the corresponding conclusions are made.

Keywords: delivery, electrical products, pickup, vehicles, third-party transport organizations, delivery cost.

Предприятия «М»¹ – крупнейший российский производитель силового электротехнического оборудования для генерирования, передачи, распределения и потребления энергии. Предприятие осуществляет полный цикл услуг: от конструкторской разработки оборудования до монтажа на объекте заказчика. Основными потребителями продукции предприятия являются такие предприятия как объекты филиалов ОАО «ФСК ЕЭС», холдинга МРСК, генерирующих компаний, подразделений ОАО «РЖД», а также предприятия нефтегазовой, горнодобывающей, металлургической, химической промышленности, машиностроения, электрифицированный транспорт, системы водоснабжения городов. Оборудование, произведённое на предприятии «М», сегодня успешно работает на важнейших энергетических, промышленных и коммунальных объектах России и более чем пятидесяти зарубежных стран.

¹ Название предприятия вымышленное

Предприятие «М» предлагает три возможных варианта доставки этой продукции (рисунок 1):

1. Предприятие «М» доставляет баковые выключатели ВЭБ-М-220 заказчикам собственными транспортными средствами.
2. Предприятие «М» пользуется услугами сторонней транспортной организацией для перевозки готовой продукции заказчикам.
3. Предприятие-потребитель собственными средствами организует транспортный процессом перевозки необходимого оборудования.



Рисунок 1 – Варианты доставки продукции предприятием «М»

Рассмотрим все варианты доставки электротехнического оборудования, и определим, какой способ поставки является наиболее выгодным для предприятия «М» (таблица1).

Первый вариант доставки. По договору поставки предприятие «М» реализует покупателю готовую продукцию на сумму 9,7 млн. руб. (в том числе НДС — 485 тыс. руб.) и оказывает услуги по ее транспортировке собственными силами. Транспортные услуги оплачиваются покупателем сверх цены на отгруженную продукцию. Стоимость доставки — 52 900 руб. (в том числе НДС — 2 645 руб.). Себестоимость отгруженной продукции — 6,1 млн. руб., себестоимость транспортных услуг — 33 150 руб.

Данные операции отражаются в бухгалтерском учете на субсчетах: «Выручка» Д-т сч. 90 «НДС», «Себестоимость продаж», «Прибыль/убыток от продаж»

Второй вариант доставки. По договору поставки предприятие «М» реализует покупателю продукцию на сумму 9,7 млн. руб. (в том числе НДС — 485 тыс. руб.) и организует ее доставку. Себестоимость готовой продукции — 6,1 млн. руб. Для доставки привлечена транспортная компания. Стоимость доставки — 50 340 руб. (в том числе НДС — 2 517 руб.). Покупатель возместил

предприятию «М» расходы на транспортировку и оплатил приобретенную продукцию.

Третий вариант доставки. По договору поставки предприятие «М» реализует покупателю продукцию на сумму 9,7 млн. руб. (в том числе НДС — 485 тыс. руб.). Себестоимость готовой продукции — 6,1 млн. руб.

Таблица 1 – Затраты по трем вариантам доставки груза

Доставка бакового выключателя ВЭБ-М-220 от предприятия-изготовителя «М» до предприятия-потребителя		
Собственными транспортными средствами АО «М»	Привлечение сторонней транспортной организации	Самовывоз предприятием-потребителем
Цена готовой продукции: 9,7 млн. руб. (в том числе НДС — 485 тыс. руб.); Стоимость доставки: 52 900 руб. (в том числе НДС — 2 645 руб.); Себестоимость готовой продукции: 6,1 млн. руб.; Себестоимость транспортных услуг: 33 150 руб.	Цена готовой продукции: 9,7 млн. руб. (в том числе НДС — 485 тыс. руб.); Себестоимость готовой продукции: 6,1 млн. руб.; Стоимость доставки: 50 340 руб. (в том числе НДС — 2 517 руб.).	Цена готовой продукции: 9,7 млн. руб. (в том числе НДС — 485 тыс. руб.); Себестоимость готовой продукции: 6,1 млн. руб.
3 132 105 руб.	3 115 000 руб.	3 115 000 руб.

Таким образом, проанализировав объем прибыли, который приносит каждый из трех вариантов поставки, видно, что выгоднее перевозить готовую продукцию собственным транспортом. Если предприятие «М» будет использовать свой транспорт, им будет необходимо еще затрачивать ресурсы на содержание автопарка (предположим, на единицу продукции нам необходим один автотранспорт, за него придется еще доплатить постоянные издержки: за ремонт, содержание, бензин и т.д. \approx 200 тыс. руб., и если их вычесть из прибыли, то получится $= 3 132 105$ руб. - 200 тыс. руб. = 2 932 105 руб., что уже меньше, чем в 1 и 2 варианте поставки).

Второй же вариант потребует затраты на поиск информации, выбор подходящей сторонней транспортной организации (также предположим, на единицу продукции нам необходимо найти одну транспортную компанию, на ее поиск необходимо затратить = 5 тыс. руб., и если их вычесть из прибыли, то получится $= 3 115 000$ руб. - 5 тыс. руб. = 3 110 000 руб., что уже меньше, чем в 3 варианте поставки).

После рассмотренных других затрат, понятно, что более выгодно выбрать 3 вариант поставки, т.е. самовывоз готовой продукции заказчиком. Также перевозка своим транспортом и выбор сторонней транспортной организации включает в себя определенные риски, которых можно избежать,

воспользовавшись 3 вариантом поставки. При перевозке собственным транспортом на предприятие «М» ложиться большая ответственность за сохранность готовой продукции во время ее поставки. Если баковые выключатели ВЭБ-М-220 при перевозке до АО «ДВЭУК» получат какие-либо повреждения, то предприятие-производителю «М» будет необходимо выплатить издержки за ремонт поврежденной продукции, либо предприятие-производитель вообще может отказаться от данной продукции, и предприятие «М» понесет большие убытки. Такая же может произойти ситуация, если воспользоваться услугами транспортной компании, в этом случае, данная компания должна будет выплатить штраф, если с ней будет заключен договор. Таким образом, выбирая тот или иной вариант поставки нужно учитывать интересы потребителя, собственный потенциал, риски и издержки, которые могут иметь место в каждом конкретном случае.

Список использованных источников:

1. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление/А.М. Голубчик. -М.: ТрансЛит, 2020.
2. Миротин Л.Б., Гудков В.А., Зырянов З.З. и др. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах/под ред. Л.Б. Миротина. -М.: Горячая линия -Телеком, 2019
3. Смехов А.А. Основы транспортной логистики: Учебник. М.: Транспорт, 2019.

УДК 656.22:37

ГРНТИ 28.17.31

**МОДЕЛИРОВАНИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ, С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
МЕТОДОЛОГИИ ARIS**

Н.П. Никитин, Д.Д. Гвоздков

Направление подготовки – 38.03.02 «Менеджмент», программа – «Логистика и управление цепями поставок»,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Научный руководитель: К.А. Пахомов

*Доцент по кафедре «Системный анализ управления проектами», канд. экон. наук,
Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск*

Аннотация. В статье дано представление одной из современных методологий моделирования бизнес-процессов – ARIS, как единой комплексной системы, включающей в себя пять типов представлений и уровней описания.

Основное внимание в статье авторы акцентируют на применении методологии и технологии моделирования бизнес-процессов. Далее в статье описаны преимущества и недостатки методологии ARIS. Статья ориентирована на школьников, студентов, аспирантов, преподавателей, руководителей и сотрудников организаций. В заключении описана теоретическая значимость научной работы.

Ключевые слова: бизнес-процесс, ARIS, модель, моделирование, метод, методология.

MODELING OF BUSINESS PROCESSES USING ARIS METHODOLOGY

N. P. Nikitin, D. D. Gvozdakov

"Logistics and Supply Chain Management" Field of Training,
Siberian State Transport University, Novosibirsk

Scientific supervisor: K. A. Pakhomov

Associate Professor of the "System Analysis of Project Management" Department, Candidate of
Economic Sciences
Siberian State Transport University, Novosibirsk

Abstract. The article presents one of the modern business process modeling methodologies, ARIS, as a single integrated system that includes five types of representations and levels of description. The authors focus on the application of the business process modeling methodology and technology in the article. The article describes the advantages and disadvantages of the ARIS methodology. The article is aimed at schoolchildren, students, postgraduates, teachers, managers and employees of organizations. In conclusion, the theoretical significance of the scientific work is described.

Keywords: business process, ARIS, model, modeling, method, methodology.

В настоящее время, в эпоху развития информационных технологий, моделирование бизнес-процессов является одним из методов улучшения качества и эффективности работы организации. Бизнес-процесс – это логически завершенный набор взаимосвязанных или взаимодействующих видов деятельности, направленный на достижение поставленных целей. Моделирование бизнес-процессов организации является отличным инструментом для понимания того, как работает организация и проведения анализа для выявления «узких» мест.

Значительный вклад в развитие теории и практики моделирования бизнес-процессов внесли Эрланг, Деминг Э., Шухарт У., Уллах, Робсон, Хаммер, Чампи, Чандлер, Войнов И.В., Пудовкина С.Г., Телегин А.И., Репин В.В., Елиферов В.Г., Шеер А.В., Каменова М. и другие.

Разработчиком методологии и инструментария ARIS является компания IDS Scheer AG (<http://www.ids-scheer.de>), основанная в 1984 году экономистом, доктором А.-В. Шеером. В настоящее время она представлена в более чем 70 странах, а также имеет свои подразделения.

Аббревиатура ARIS расшифровывается как архитектура интегрированных информационных систем (ARchitecture of Integrated Information System). Методология определяет принципы моделирования практически всех аспектов деятельности организаций, что составляет ее коренное отличие от других методологий. Методология ARIS основывается на концепции интеграции, предлагающей целостный взгляд на бизнес-процессы, и представляет собой множество различных методологий, интегрированных в рамках единого системного подхода [1].

Архитектура ARIS («Дом ARIS») – это совокупность технологий, которые обеспечивают разработку и совершенствование системы управления предприятием, а также проектирование и создание интегрированных информационных систем ее поддержки. ARIS объединяет в себе ряд методологий моделирования и предоставляет системный подход к их интеграции между собой [2]. С ее помощью можно описать и анализировать бизнес-процесс, что позволяет его совершенствовать, а также внедрить сложные информационные системы.

ARIS содержит 5 классов моделей, которые изображены на рисунке 1.

Организационные модели, представляющие структуру системы – иерархию организационных подразделений, должностей и конкретных лиц, связи между ними, а также территориальную привязку структурных подразделений.

Функциональные модели, содержащие иерархию целей, стоящих перед аппаратом управления, с совокупностью деревьев функций, необходимых для достижения поставленных целей.

Информационные модели, отражающие структуру информации, необходимой для реализации всей совокупности функций системы.

Модели управления, представляющие комплексный взгляд на реализацию бизнес-процессов в рамках системы.



Рисунок 1 – Здание моделей ARIS

Вышеописанные типы представлений являются первой компонентой архитектуры. Они позволяют упорядочить бизнес-процессы и выделять их составные части.

Второй компонент архитектуры ARIS складывается из различных уровней описания: фазовой модели, изображённой на рисунке 2.



Рисунок 2 – Фазовая модель ARIS

Таким образом, в первой части статьи, авторы ознакомили Вас с типами представлений архитектуры ARIS: дали описание структуры системы. Далее, во

второй части, перейдем к технологии *Business Process Management* и преимуществам/недостаткам методологии ARIS.

Большинство топ-менеджеров сталкивалось с предложением о внедрении Business Process Management. Ведь приходя в компанию, (например, заместителем директора) сразу возникает потребность в познании, отслеживании бизнес-процессов, а уже в дальнейшем их совершенствовании.

Кстати, основателем индустрии BPM считается IDS Scheer AG, которая также поддерживает программное обеспечение для управления бизнес-процессами. Но по словам, вышеупомянутого профессора А.-В. Шеера, в настоящее время концепция BPM (Business Process Management - «управление бизнес-процессами») перестала быть красивым словосочетанием и превратилась в «убийцу приложений», ранее осуществлявших поддержку бизнеса. Компании осознали это и переходят к проектам корпоративного масштаба, которые позволяют оптимизировать процессы, создающие ценности для клиентов [3]. Однако, “ключом к успеху BPM-приложений является дружественный интерфейс”, который будет удобен и эргономичен в использовании.

Преимущества и недостатки методологии ARIS

Преимущества:

- возможность рассматривать объект с разных точек зрения; разные уровни описания, обеспечивающие поддержку концепции жизненного цикла систем;
- дифференцированный взгляд на анализируемый объект (организацию, систему управления и т.д.);
- богатство методов моделирования, отражающих различные аспекты исследуемой предметной области, позволяет моделировать широкий спектр систем (организационно-хозяйственных, технологических и пр.);
- возможность многократного применения результатов моделирования; накопленное корпоративное знание обо всех аспектах деятельности организации может в дальнейшем служить основой для разработки различных проектов непосредственно в среде ARIS и с использованием интерфейсов других средств.

К недостаткам методологии ARIS относят сложность её изучения, которая требует значительных временных затрат (при обучении персонала высокая стоимость).

Стоит достаточно осторожно подходить к использованию ARIS. В настоящее время некоторые фирмы используют ARIS при проектировании информационных систем, но, как правило, используют 1-2 модели, что противоречит методологии. Она нацелена именно на рынок анализа бизнеса и предназначена для больших компаний, внутри которых существуют свои собственные аналитические подразделения.

Таким образом, теоретическая значимость научной статьи заключается в том, что рассмотренная выше методология ARIS, позволяет «расширить кругозор» и систематизировать представление о существовании моделирования бизнес-процессов для тех, кто впервые сталкивается с этим определением.

Список использованных источников

1. Галактионов В.И. Десять мифов об ARIS. – 2002. – №18. – URL: <https://www.iemag.ru/opinions/detail.php?ID=17705> (дата обращения 08.04.2021).
2. Войнов И.В., Пудовкина С.Г., Телегин А.И. Моделирование экономических систем. Опыт построения ARIS-моделей. Монография. – Челябинск: Изд. ЮУрГУ, 2002. – 392 с.
3. BPM – убийца бизнес-приложений / К.Ю. Поляков. – 2009. – №36. – URL: <https://www.osp.ru/cw/2009/36-37/10786770> (дата обращения 10.04.2021).

УДК 656.228

ГРНТИ 73.29.51

АНАЛИЗ СПОСОБОВ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ С УЧЁТОМ ВОЗНИКАЮЩИХ ЗАТРУДНЕНИЙ

П.А. Никишкин

магистрант специальности/направления 23.04.01 «Технология транспортных процессов»,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Научный руководитель: Е.М. Бондаренко

канд. техн. наук., доцент, доцент кафедры «Логистика, коммерческая работа и подвижной состав»

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Аннотация. В статье рассмотрены особенности функционирования нефтеперерабатывающей отрасли Российской Федерации в целом, а также специфика работы нефтеперерабатывающих предприятий. Проанализированы факторы, оказывающие влияние на получение ресурсов для организации производства, а также отгрузку готовой продукции. Выделены задачи и проблемы, возникающие при планировании логистической деятельности производственного предприятия. Даны предложения по оптимизации работы нефтеперерабатывающего предприятия при решении возникающих затруднений.

Ключевые слова: транспортная логистика, грузовые перевозки, нефтеперерабатывающее предприятие.

ANALYSIS OF WAYS TO OPTIMIZE THE REFINERY'S OPERATION TAKING INTO ACCOUNT

P.A. Nikishkin

*student of the specialty / direction 23.04.01 «Transport process technology»,
Siberian State Transport University, Novosibirsk*

Scientific Supervisor: E.M. Bondarenko

*Ph.D., associate professor, associate professor of the department "Logistics, commercial work and
rolling stock",
Siberian State Transport University, Novosibirsk*

Annotation. The article discusses the features of the functioning of the oil refining industry of the Russian Federation as a whole, as well as the specifics of the work of oil refineries. The factors influencing the receipt of resources for the organization of production, as well as the shipment of finished products are analyzed. The tasks and problems arising in the planning of the logistics activities of a manufacturing enterprise are highlighted. Proposals are given for optimizing the work of an oil refinery when solving emerging difficulties.

Keywords: *transport logistics, freight transport, oil refinery.*

Рынок нефтеперерабатывающей отрасли в Российской Федерации основан на деятельности вертикально-интегрированных нефтяных компаний (далее - ВИНК), занимающихся добывчей нефтепродуктов, их переработкой и дальнейшей реализацией [1]. В связи с этим более 80 % углеводородного сырья в России добывается только несколькими компаниями, среди которых «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «Сургутнефтегаз», «Газпром Нефть», «Башнефть». Также следует отметить, что более 75% российской нефти перерабатывается на нефтеперерабатывающих заводах (далее – НПЗ), управляемых теми же ВИНК [3].

Сбыт нефтепродуктов осуществляется преимущественно через НПЗ оптовыми поставками, что приводит к ещё большему расширению влияния на рынке крупных брендовых нефтяных компаний, которым удобнее монополизировать сбытовые цепи поставок, чем выделять отдельные структуры. Это объясняется неэффективностью в перераспределении портфеля нефтепродуктов и сложностью в организации поставок из-за изменений объемов рынков сбыта и долевого участия крупных и мелких игроков [4].

Потребление нефтепродуктов на внутреннем рынке в дальнейшем подразумевает связь оптовых компаний с регионами, где организуется хранение и мелкооптовая реализация продукции. Это требует строительства новых мощностей для переработки нефтепродуктов либо приводит к повышенному износу уже эксплуатируемых производственных фондов.

При организации транспортной работы нефтеперерабатывающего предприятия также необходимо учитывать «узкие места», которые сдерживают развитие как логистического блока предприятия, так и системы распределения продукции в целом [5]. При планировании доставки нефтепродуктов железнодорожным и автомобильным транспортом, в основном, возникают проблемы не ценообразования, определения конечной стоимости продукции, вовлеченности в перевозочный процесс государства или частных инвесторов и т.д., а именно невозможность реализовать имеющиеся потенциальные мощности по объемам отгрузки и сбыта готовой продукции.

Анализ причинно-следственных связей, влияющих на отгрузку готовой продукции нефтеперерабатывающим предприятием, показал, что в большей степени влияние на рассматриваемый логистический процесс оказывают такие факторы как объёмы добычи и переработки нефтепродуктов, необходимость наличия складских площадей достаточного объёма, взаимоувязанная технология работы железнодорожной станции и примыкающего пути необщего пользования, находящегося в собственности производственного предприятия, а также информационное сопровождение всех технологических процессов на предприятии (как производственных, так и связанных с логистической деятельностью).

Таким образом, для реализации операций по обеспечению отгрузки и сбыта готовых нефтепродуктов, а также сопутствующего сервиса в системе нефтепродуктообеспечения необходима не только гибкая и регулируемая система по их управлению, но и соответствующее материально-техническое оснащение предприятий, рациональная технология работы и бизнес-ориентированный маркетинг [6].

Анализ задач нефтеперерабатывающего предприятия и проблем, возникающих при планировании логистической деятельности, представлен на рисунке 1.

Таким образом, при необходимости увеличения объёмов транспортировки нефти и нефтепродуктов производственному предприятию необходимо проводить мероприятия, направленные на увеличение имеющихся мощностей для эффективного выполнения производственных процессов, организации погрузочно-разгрузочной работы, а также дальнейшего распределения готовой продукции конечным получателям. Такой подход к развитию нефтеперерабатывающего предприятия создаст условия не только для повышения качества выполнения производственных процессов, но и послужит дополнительным стимулом для привлечения дополнительных объемов грузопереработки.



Рисунок 1 – Состояние проблемы нефтепереработки на предприятии

Список использованных источников

1. Коречков Ю. В. Диверсификация вертикально-интегрированных организаций / Ю. В. Коречков, Н. И. Рогов // Экономика и социум. – 2014. – № 1 (10). – С. 7-15.
2. Адрианов В. А. Вертикально-интегрированные нефтяные компании (ВИНК): добыча, переработка и экспорт нефти // viperson.ru: сетевой журн., 2017. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://viperson.ru/articles/vertikalno-integrirovannye-neftyanye-kompanii-vink-dobycha-pererabotka-i-eksport-nefti>
3. Сорокин Н. Н. Современное положение ведущих российских нефтяных компаний на мировом рынке нефти / Н.Н. Сорокин // Экономические проблемы и решения. Красноярский Государственный Университет. – 2012. – С. 104-121.
4. Бондаренко Е.М. Логистический подход при выборе варианта транспортного обслуживания производственного предприятия // Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика/ КазАТК имени М. Тынышпаева. – Алматы, 2018. – С. 143-146.

5. Бондаренко Е.М., Умняшкин А.В. Аспекты принятия решения «инсорсинг-аутсорсинг в транспортировке» для предприятия, отгружающего опасные грузы // Академическая наука – проблемы и достижения: CreateSpace - North Charleston, USA:; 2017. – С.112-115. ISBN 978-1546863953.

УДК 338.47

ГРНТИ 06.81.85

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО “РЖД”. МОСКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

E. V. Ovstin, N. V. Oleinik

студенты направления «Экономика», КРИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель кафедры УП, КРИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. Московская железная дорога - это одновременно и главная пассажирская железнодорожная магистраль страны, и важнейшая для ОАО «РЖД» грузовая артерия. Она обслуживает 10 субъектов Российской Федерации, среди которых Москва, Московская, Калужская, Тульская, Орловская, Курская, Рязанская, Смоленская, Брянская и частично Владимирская область. Московская железная дорога обслуживает и развивает железнодорожную инфраструктуру, создает условия для максимального удовлетворения спроса на пассажирские и грузовые перевозки.

Ключевые слова: Московская железная дорога, показатели деятельности, организационная структура, обслуживание, функции, подвижной состав

ANALYSIS OF INDICATORS AND ORGANIZATIONAL ACTIVITIES OF JSC " RUSSIAN RAILWAYS". MOSCOW RAILWAY

E. V. Ovstin, N. V. Oleinik

students of the direction "Economics",

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,

Krasnoyarsk

Scientific supervisor: V.A. Levitskaya

Senior Lecturer of the Department of UP,

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,

Krasnoyarsk

Annotation. The Moscow Railway is both the main passenger railway of the country and the most important freight artery for Russian Railways. It serves 10

subjects of the Russian Federation, including Moscow, Moscow, Kaluga, Tula, Oryol, Kursk, Ryazan, Smolensk, Bryansk and partly Vladimir regions. The Moscow Railway maintains and develops the railway infrastructure, creates conditions for maximum satisfaction of the demand for passenger and freight transportation.

Key words: *Moscow Railway, performance indicators, organizational structure, maintenance, functions, rolling stock*

Московская железная дорога значится основной пассажирской железной дорогой нашей страны и главной грузовой артерией железных дорог Российской Федерации. Обслуживает 10 субъектов Российской Федерации, в том числе Московскую, Московскую, Калужскую, Тулу, Орловскую, Курскую, Рязанскую, Смоленскую, Брянскую и частично Владимирскую области.

Управление Московской железной дороги (МЖД) находится в России, г. Москва, ул. Краснопрудная, 20.

Длина столичной магистрали составляет 13000 километров автомобильных дорог, а ее характерная особенность - разветвленность. В наиболее интенсивном районе - Московский железнодорожный узел, сходится 11 радиальных направлений, соединенных Московским центральным кольцом (54 км), Большим кольцом (558 км) и многочисленными рокадными линиями. Эксплуатационная длина основных путей Московской железной дороги составляет 8900 Км (для сравнения: расстояние от Москвы до Хабаровска - 6100 км).

Московская железная дорога поддерживает и развивает железнодорожную инфраструктуру, создает условия для максимального удовлетворения спроса на пассажирские и грузовые перевозки. Ежедневно на полигон отправляется более 300 пассажирских поездов, около 1000 товарных поездов и 3000 пригородных поездов. Среди них современные «Ласточки», «Иволги», «Спутники», «Стрижи», аэроэкспрессы, межрегиональные экспресссы, железнодорожные автобусы.

Интервалы между электричками в пиковый период составляют менее пяти минут, а движение по ряду направлений (Ярославль, Казань, Курск, Горький) осуществляется параллельно по 3-4 путям.

Московская железная дорога выполняет следующие функции:

- 1) участвует в составлении технических планов оперативной работы структурных подразделений ОАО «РЖД» и ежемесячного плана обеспечения «окон»;
- 2) разрабатывает предложения по совершенствованию транспортного процесса;

3) осуществляет контроль за реализацией структурных подразделений ОАО «РЖД» стратегических мероприятий на территории эксплуатации железной дороги;

4) разрабатывает предложения по формированию стратегии ОАО «РЖД» и развитию новых видов бизнеса на территории железной дороги;

5) отслеживает и анализирует эффективность инвестиционных проектов, реализуемых на территории эксплуатации железной дороги.

Ключевые показатели деятельности Московской железной дороги:

- эксплуатационная длина - 8,9 тыс. км. км;
- протяженность маршрута 13,1 тыс. км. км;
- эксплуатационная длина электрифицированных участков пути - 4,4 тыс. км;

- увеличена протяженность электрифицированных участков автомобильной дороги - 10,9 млн км;
- количество сотрудников в 2020 году - 71,6 тыс. человек;
- средняя заработная плата - 60 918 руб.

Список используемых источников

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон N 17-ФЗ от 10.01.2003 (ред. от 03.08.2018). 25 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»

2. Красноярский институт железнодорожного транспорта // Иркутский государственный университет путей сообщения [сайт] URL: <https://www.irgups.ru/krizht> (дата обращения 11.04.2021)

3. Российские железные дороги : официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 02.04.2021)

4. Московская железная дорога : официальный сайт URL: <https://mzd.rzd.ru> (дата обращения: 02.04.2021)

5. Лукаш Ю.А. Московская железная дорога. Москва: Книжный мир, 2009. – 453 с.

УДК 347.772

ГРНТИ 85.31.37

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОХРАНЫ ТОВАРНЫХ ЗНАКОВ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

A.E. Овчинникова¹, С.С. Суханова²

¹студент направления 27.04.01, ДГТУ, г. Ростов-на-Дону,

²студент направления 40.04.01, ДГТУ, г. Ростов-на-Дону

Научный руководитель: В.А. Чистова

кандидат экономических наук, доцент, ДГТУ, г. Ростов-на-Дону

Аннотация. В настоящее время актуальна проблема незаконного использования чужих товарных знаков, в том числе и в предпринимательской деятельности. Это влечет за собой причинение ущерба репутации, законных интересов и прав, а также прямых/косвенных убытков владельцу товарного знака. Помимо прочего незаконное применение товарного знака говорит о наличии недобросовестной конкуренции, что запрещено законом. Для устранения данной проблемы каждый предприниматель должен ознакомиться со своими обязанностями на этапе изобретения товарного знака и со своими правами на этапе регистрации этого знака.

Ключевые слова: товарный знак, правовая защита, правообладатель, предприниматель, конкуренция.

**LEGAL REGULATION
OF TRADEMARK PROTECTION IN BUSINESS ACTIVITIES**

A. E. Ovchinnikova, S. S. Sukhinova

student of the direction 27.04.01, DSTU, Rostov-on-Don,

student of the direction 40.04.01, DSTU, Rostov-on-Don

Supervisor: V. A. Chistova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, DSTU, Rostov-on-Don

Annotation. Currently, the problem of illegal use of other people's trademarks, including in business activities, is relevant. This entails damage to the reputation, legitimate interests and rights, as well as direct / indirect losses to the trademark owner. Among other things, the illegal use of a trademark indicates the presence of unfair competition, which is prohibited by law. To eliminate this problem, each entrepreneur must familiarize himself with his duties at the stage of invention of a trademark and with his rights at the stage of registration of this mark.

Keywords: trademark, legal protection, copyright holder, entrepreneur, competition.

Словосочетание «товарный знак» устойчиво вошло в обиход, в предпринимательской деятельности оно является неотделимым элементом. Об этом свидетельствуют показатели статистики Роспатента, так, за 2020 год в нашей стране зарегистрировано 50104 товарных знака [1]. Но, также в наше время довольно актуальна проблема использования чужих товарных знаков незаконно. Ведь, как правило, успешный товарный знак запечатлевается в памяти потенциального потребителя, пробуждая положительные ассоциации с товаром, который он индивидуализирует.

В Гражданском кодексе Российской Федерации происходит упоминание некоторого количества видов средств индивидуализации, к примеру такие, как коммерческое обозначение, фирменное наименование, товарный знак (знак обслуживания), наименование места происхождения товара [2]. Каждое средство индивидуализации имеет право быть примененным в предпринимательской деятельности, исключение составляет фирменное наименование.

В статье 1477 ГК РФ речь идет о том, что товарным знаком называется обозначение, которое применяется для индивидуализации товаров [2]. Таким образом, согласно приведенному определению, можно сделать вывод о том, что благодаря товарному знаку потребитель получает возможность отличить товары одного производителя от товаров другого. Также имеются и другие определения такого типа, как «товарная марка», «логотип», «бренд», «фирменная символика» и т.п. Данные определения являются синонимами, однако, с точки зрения юриспруденции товарный знак - это наиболее верное понятие, которое является объектом правовой охраны.

К сожалению, зачастую на этапе разработки нового товарного знака предприниматели очень редко принимают во внимание довольно значимый фактор, такой как наличие уже зарегистрированных товарных знаков, которые являются аналогичными либо схожими с разрабатываемыми. В основном это имеет место быть для тех случаев, когда товарный знак «придумывается» самостоятельно. Существует вероятность создания такой ситуации, в которой огромная проделанная работа окажется напрасной, потому что существует схожий знак, уже ранее кем-то зарегистрированный.

О правовом регулировании отношений, которые касаются применения товарного знака, речь ведется в параграфе 2 гл. 76 ч. 4 ГК РФ. Данный параграф содержит в себе положения Закона РФ, который имел силу ранее [3]. Помимо этого, в нашем законодательстве часть положений отражены из международных договоров РФ.

С момента государственной регистрации товарного знака РФ Роспатентом в Государственном реестре товарных знаков и знаков обслуживания РФ согласно ст. 1503 и 1505 ГК РФ начинает действовать его правовая охрана [2].

После того, как товарный знак будет зарегистрирован правообладателю выдается свидетельство – документ, который свидетельствует об исключительном праве владельца товарного знака по отношению к товарам, прописанных в свидетельстве. Использование аналогичных/схожих с товарным знаком обозначений правообладателя по отношению к товарам, для маркировки которых товарный знак зарегистрирован невозможно без разрешения правообладателя.

Правообладатель имеет право применять знак охраны на своем товарном знаке, который располагается рядом с товарным знаком и свидетельствует о том,

что используемое обозначение выступает в качестве зарегистрированного товарного знака и охраняется на территории РФ.

Прекращение действия правовой охраны на товарный знак есть прекращение исключительного права на него и реализуется в случае:

- окончания установленного срока действия права,
- неиспользования товарного знака (ст.1486) [2],
- прекращения физическим лицом деятельности в виде индивидуального предпринимателя, иными словами правообладателя,
- добровольного отказа от права,
- превращения товарного знака в обозначение, которое вошло во всеобщее употребление,
- прекращения прав использования географического местоположения/наименования места происхождения товара (п. 7 ст. 1483) [2].

Применение товарного знака или подобного ему обозначения без разрешения владельца исключительного права является нарушением. В случае, если на товаре незаконно размещен товарный знак, то такой товар является контрафактным, и правообладатель имеет все основания потребовать его конфискацию и ликвидацию за счет правонарушителя. Если же данный товар производится в общественных интересах, то правообладатель может потребовать удаления товарного знака за счет нарушителя.

По собственному усмотрению правообладатель также обладает основанием потребовать от нарушителя выплаты компенсации вместо возмещения убытков:

- по решению суда от 10 000 до 5 000 000 руб., в соответствии с характером нарушения,
- в двойном размере стоимости контрафактного товара, либо в двойном размере стоимости права применения товарного знака [2].

Не беря во внимание то, что в наше время существует достаточное количество правовых средств борьбы с незаконным использованием товарных знаков, к сожалению, на практике большинство из них имеют множество недостатков, что в значительной мере объясняется наличием недостатков в соответствующей нормативной базе. В том случае, если правообладатель примет решение привлечь нарушителя к ответственности с помощью суда либо антимонопольного органа, то он встретится с рядом технических проблем, которые порождены особенностями российского рынка. Создается проблема идентификации товара и его производителя/поставщика, поскольку чаще всего нарушение исключительного права встречается в розничной торговле, а борьба с такими нарушителями, которая предполагает выявление конкретного продавца, требует немалых затрат и мало эффективна. Следовательно, правообладателю намного легче и выгоднее будет привлечь к ответственности

изготовителя данного товара, для того, чтобы устраниить первоначальный источник нарушения. Более глобальной для правообладателя причиной отказа защиты прав служит «порча репутации», так как впоследствии у потребительской аудитории могут возникнуть негативные ассоциации с той или иной продукцией, особенно, если товарный знак этой продукции весьма популярен.

Список использованных источников

- 1 Основные показатели деятельности Роспатента и ФИПС за 2020 год [сайт] URL: <https://rospatent.gov.ru/ru/news/deyatelnost-rospatenta-i-fips-2020#:~:text=Всего%20в%202020%20году%20было,на%20изобретения%20в%202020%20году> (дата обращения: 29.03.2021).
- 2 Гражданский кодекс РФ (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ (ред. от 09.03.2021). 453 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
- 3 О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров: Закон РФ N 3520-1 от 23.09.1992 (последняя редакция). 48 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»

УДК 338.47

ГРНТИ 73.29.75

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ НА «РЖД»

A.A. Оганесян

Магистрант гр. Эм.1-19-1 направления подготовки 38.04.01 Экономика, «Экономика транспортного комплекса»,

Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск

Научный руководитель: Н.Н. Григорьева

Кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте»,

Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск.

Аннотация. В каждой работе есть риск и это одна из тех проблем, которые нужно сводить к минимуму! В статье раскрывается понятие системы УПРАН, актуальность и цель совершенствования нынешней системы управления затратами ОАО «РЖД». Рассмотрены основные составляющие данной методологии, ее роль в условиях развивающейся экономики страны и функции. Выделены проблемы ранее используемых методологий в системе управления затратами, причины перехода на новую систему и ее преимущества перед устаревшими методами.

Ключевые слова: «РЖД», система затрат, надежность, риск, оценка, перевозочный процесс, управление, эффективность.

IMPROVING THE COST MANAGEMENT SYSTEM FOR RUSSIAN RAILWAYS

A.A. Oganesyan

*Master's student of "Economics of the Transport Complex" Field of Training,
Irkutsk State Railway Engineering University, Irkutsk*

Scientific supervisor: N.N. Grigorieva

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the "Economics and Management of
Railway Transport" Department,
Irkutsk State Railway Engineering University, Irkutsk*

Abstract. There is a risk in every job and this is one of those problems that need to be minimized! The article reveals the concept of the URRAN system, the relevance and purpose of improving the current cost management system of JSC "Russian Railways". The main components of this methodology, its role in the conditions of the developing economy of the country and its functions are considered. The problems of previously used methodologies in the cost management system, the reasons for the transition to a new system and its advantages over outdated methods are highlighted.

Keywords: Russian Railways, cost system, reliability, risk, assessment, transportation process, management, efficiency.

Обеспечение стабильного функционирования сети железных дорог требует серьезных экономических затрат, связанных с соблюдением требований к безопасности перевозочного процесса и к надежности остальных «звеньев» данной отрасли. 2 марта 2021 г. В.В. Путин провел совещание по вопросам развития угольной отрасли, так как этот вопрос является одним из актуальнейших в нынешних условиях развития экономики России. [1] На совещании была затронута тема об увеличении грузооборота, благодаря новым контрактам с союзными странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Исходя из этого можно сказать, что грузоперевозки по сети железных дорог играют важнейшую роль.

Также президент России выделил значимость пропускной и провозной способности по сети железных дорог. Это значит, что нужно работать в направлении снижения рисков, которые могут неблагоприятно сказаться на перевозках грузов и принести убытки.

Что есть риск? Многие сейчас подумали о рисках, которые могут принести убытки, измеряемые в денежном эквиваленте, но это не совсем так...

Риски бывают разные, как финансовые, так и технико-производственные или же организационные и др. Помимо того, что риски при их увеличении могут

принести убытки компаниям, они также могут стать причиной аварий и катастроф, тем самым навредить здоровью населения и окружающей среде.

Безусловно, их невозможно исключить, но можно научиться ими управлять! Чтобы минимизировать возможные отрицательные явления, любой компании нужно организовывать и контролировать свою работу так, чтобы самим выявлять «слабые места» и устранять их, тем самым повышая свою надежность, статус и, как следствие, спрос на услуги.

Организовать и поставить работу, как всем известно, практически невозможно без какой-либо модели или системы.

Одной из таких является система управления затратами, а если быть точнее, то сегодня мы поговорим о так называемой методологии «УРРАН» (управление ресурсами на всех этапах жизненного цикла организации, рисками и анализом надёжности). УРРАН ориентирована на стабильность перевозочного процесса и действует не на отдельные технические единицы или объекты, а на систему перевозок в целом, чтобы в дальнейшем оценить все возможности инфраструктуры к выполнению заданного объёма перевозок с установленной скоростью. [2] Возникает вопрос: «а в чём же выражается эта оценка?»

Эта оценка выражена коэффициентом готовности, в котором учтены не только параметры безотказности и ремонтопригодности, но и главнейшие параметры перевозочного процесса, а именно: участковая скорость поездов, плановые и внеплановые технологические перерывы. [3]

В функции АС УРРАН входят:

- автоматизация первичной обработки статистических данных об отказах и нарушениях технических средств отрасли;
- определение качественных и количественных значений показателей эксплуатационной надежности и безопасности объектов инфраструктуры;
- количественная оценка производственной деятельности хозяйств инфраструктуры и подвижного состава с учетом отказов и организации технического обслуживания и эксплуатации объектов инфраструктуры. [4]

УРРАН обеспечивает переход от традиционных для RAMS показателей надёжности и безопасности конкретных технических средств к показателям, отражающим эксплуатационную деятельность компании и её хозяйств.

RAMS – это методология обеспечения безотказности, готовности, ремонтопригодности и безопасности на железнодорожном транспорте. А разве это не одно и то же...? Однозначно нет!

Смысл заключается в обеспечении настолько низкого уровня остаточного риска, насколько это возможно (в рамках разумного), в том числе из экономических соображений. Однако она не в полной мере решает задачи управления надежностью, безопасностью, ресурсами и не охватывает аспекты долговечности, предусмотренные российскими стандартами. Кроме того, RAMS

не особо рассматривает человеческий фактор (что совсем немаловажно в условиях работы холдинга ОАО «РЖД») и не затрагивает проблемы управления затратами на содержание и усовершенствование объектов инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла. [5]

Поэтому потребовалось перейти с методологии RAMS в более совершенную и актуальную систему управления ресурсами, рисками и надежностью объектов железнодорожного транспорта на этапах жизненного цикла – систему «УРРАН».

На основе принципов и системы показателей эксплуатационной надёжности и безопасности сегодня стало возможным внедрить разработанные методики оптимизации управления финансами в хозяйствах компаний на всех этапах жизненного цикла. Эти методики управления финансами взаимосвязаны с текущими оценками рисков перевозочного процесса. Благодаря переходу на более новые методики управления затратами, компании снижают риски потерь бюджетов и образования перебоев в работе, из-за которых формируется «упущенная прибыль» и незапланированные затраты.

Список использованных источников

1. Климентьев, М. В.В. Путин провел совещание по развитию угольной отрасли // РИА Новости. Новости экономики. Промышленность. 02 Марта 2021, 14:52 Режим доступа: https://1prime.ru/industry_and_energy/20210302/833144944.html (дата обращения 17.04.2021)
2. Гапанович В.А. Система УРРАН – универсальный инструмент поддержки принятия решений // Железнодорожный транспорт №10, -2012. – с.16-22.
3. Григорьева Н.Н., Оленцевич А.А., Гуд Ю.О. Эффективное управление затратами, как одно из конкурентных преимуществ железнодорожной отрасли // Сборник статей международной научно-практической конференции 10 апреля 2020 г. Саратов. С. 27-30
4. Григорьева Н.Н., Оленцевич А.А., Гуд Ю.О. Целесообразность системного подхода к управлению затратами в условиях цифровизации отрасли // Сборник статей международной научно-практической конференции 09 апреля 2020 г., Пермь. С. 107-109
5. Российские железные дороги: официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 17.04.2021)

АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ООО «ЛОКОТЕХ-СЕРВИС»

Е.Д. Паплюева

студентка направления «Экономика», КРИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

Старший преподаватель кафедры УП, КРИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. ООО «ЛокоТех-Сервис» является одной из самых важных компаний мира, которая осуществляет сервисное обслуживание подвижного состава, занимается их ремонтом и модернизацией. В ее состав входят 9 филиалов и 90 сервисных локомотивных депо, сама она подчиняется компании ООО «ЛокоТех». Проблема заключается в том, что без научного подхода к организации работы локомотивных депо, нельзя решить задачи, связанные с сервисным обслуживанием, разработать перспективы технологических и технических особенностей ремонта и обслуживания локомотивов, выбрать верные методы управления и мотивации, а также модернизировать устаревшие подвижные составы.

Ключевые слова: «ЛокоТех-Сервис», показатели качества, организационная структура, обслуживание, заказчики, подвижной состав, модернизация

ANALYSIS OF ECONOMIC INDICATORS AND ORGANIZATIONAL ACTIVITIES OF LLC "LOCOTECH-SERVICE"

E. D. Paplyueva

student of the direction «Economics»,

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk

Scientific adviser: V.A. Levitskaya

Senior Lecturer of the Department of UP,

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk

Annotation. «LocoTech-Service» LLC is one of the most important companies in the world that provides rolling stock maintenance, repairs and modernization. It includes 9 branches and 90 service locomotive depots; it itself is subordinate to the company «LocoTech» LLC. The problem is that without a scientific approach to organizing the work of locomotive depots, it is impossible to solve problems related to service maintenance, develop prospects for technological and technical features of repair and maintenance of locomotives, choose the right methods of management and motivation, and also modernize outdated rolling stock.

Key words: "LocoTech-Service", quality indicators, organizational structure, service, customers, rolling stock, management

ООО «ЛокоТех-Сервис» является российской компанией, которая занимается осуществлением сервисного обслуживания тягового подвижного состава. Она находится под управлением у ООО «ЛокоТех», также, как и компаний АО «Желдорреммаш», ООО «ЛокоТех-Промсервис», ООО «ЛокоТех-Лизинг» и другие.

В состав ООО «ЛокоТех-Сервис» входят 90 сервисных локомотивных депо и 9 филиалов: Восточно-Сибирский, Дальневосточный, Западно-Сибирский, Западный, Северо-Западный, Московский, Южный, Северо-Кавказский, Северный. На предприятии трудятся более 40 000 человек и полностью обслуживаются 14 799 локомотивов. Компания, как и все подчиняющиеся ООО «ЛокоТех», имеет линейную структуру управления: во главе находится руководитель, имеющий у себя в подчинении работников, которым, в свою очередь, тоже подчинены работники, но ниже по уровню.

Услуги, предоставляемые ООО «ЛокоТех-Сервис» подразделяются на плановое и внеплановое обслуживание. К плановому относятся обслуживание и ремонт подвижного состава по техническим условиям, включает в себя прежде всего проверку безопасности, радиосвязи, средств пожаротушения, измерений. Во внеплановое обслуживание включаются работы и услуги, связанные с неправильной эксплуатацией локомотива заказчиком и нарушение им инструкций. Также предприятие может предоставлять дополнительные услуги, связанные с логистикой, разработкой и внедрением оптимизированного подвижного состава и оборудования.

Главными целями компании являются: увеличение количества заказчиков, внедрение новых предоставляемых услуг, расширение своего производства запасных частей, полуфабрикатов, узлов и тд. На данный момент самым главным и крупным заказчиком является ОАО «РЖД».

Проведя анализ показателей эффективности работы ООО «ЛокоТех-Сервис», мы можем сказать, что у предприятия есть проблемные стороны, не смотря на его востребованность и лидерские позиции в локомотивном комплексе России. Так, например, чистые активы компании в 2019 году снизились, по сравнению с 2018 годом, на 1124031 млрд. руб. Коэффициент автономии имеет критическое значение, на 31 декабря 2019 года он составлял 0,09, при минимальной норме равной 0,5. Это значит, что предприятие очень зависима от кредиторов.

Выручка в 2019 году составила 74055 млрд. руб., что выше, чем в 2018 году на 1654 млрд. руб., но при этом чистая прибыль снизилась с 2164 млрд. руб. до 994041 млн. руб. Рентабельность продаж также снизилась на 0,8% и составила

4,8% в 2019 году, по сравнению с 2018 годом. Рентабельность собственного капитала уменьшилась с 37% до 31%, рентабельность активов с 5,1% до 2,6% в 2019 году, по сравнению с 2018.

Все важные экономические показатели, показывающие эффективность деятельности предприятия снижаются, а это оказывает негативное влияние. Это связано прежде всего с тем, что ООО «ЛокоТех-Сервис» полностью зависит от ОАО «РЖД». Их несвоевременная подача локомотива замедляет ремонтный процесс, который рассчитан по минутам, вместе с закупкой запасных частей. Также низкие показатели мы можем наблюдать из-за низкой производительности труда рабочих, так как их больше, чем необходимо для выполнения какой-либо работы. Еще одной не менее значимой проблемой является разрыв контракта с бывшими поставщиками комплектующих для локомотивов.

Перспективами для развития и повышения эффективности работы предприятия должны быть: сокращение персонала и повышение квалификации оставшихся, внедрение собственного производства комплектующих для ремонта локомотивов, контроль за своевременной подачей локомотивов в депо. Также компании следует мотивировать сотрудников, улучшать и автоматизировать технологические процессы, производить плановый мониторинг и диагностирование локомотивов для большей службы и надежности. Вышеперечисленные перспективы могут помочь улучшить финансовые показатели предприятия.

Список используемых источников

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон N 17-ФЗ от 10.01.2003 (ред. от 03.08.2018). 25 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
2. Дягель О.Ю., Елгина Е.А. Методическое обеспечение экономического анализа результатов деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД»: теория и практика : монография. Курск : Университетская книга, 2018. 220 с.
3. Красноярский институт железнодорожного транспорта // Иркутский государственный университет путей сообщения [сайт] URL: <https://www.irkups.ru/krizht> (дата обращения 11.04.2021)
4. Российские железные дороги : официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 14.03.2021)
5. Общество с ограниченной ответственностью «ЛокоТех-Сервис» : официальный сайт URL: <http://service.locotech.ru/> (дата обращения: 15.03.2021)

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ УСЛУГ

P. С. Паркаев¹, J. I. Bochegova²

¹38.04.02.16 Стратегическое управление, СФУ, г. Красноярск

²Teamleader Operations Support department in Car Financial Institution, Oslo

Научный руководитель: Т.А. Ващко

кандидат технических наук, доцент СФУ, г. Красноярск

Аннотация. В статье приведены результаты анализа опыта мировых лидеров и показана необходимость реализации стратегии цифровой трансформации путем реорганизации бизнес-процессов на конкретном предприятии сферы услуг с помощью модели *Digital leadership*.

Ключевые слова: цифровая трансформация, стратегических направления цифровой трансформации, бизнес-процессы.

DIGITAL TRANSFORMATION OF SERVICE ENTERPRISES

P. S. Parkaev, J. I. Bochegova

38.04.02.16 Strategic Management, SFU, Krasnoyarsk

Teamleader Operations Support department in Car Financial Institution, Oslo

Scientific Supervisor: Т.А. Ващко

candidate of technical sciences, associate professor

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Abstract. The article presents the results of the analysis of the experience of world leaders and shows the need to implement a digital transformation strategy by reorganizing business processes at a specific service industry enterprise using the *Digital leadership* model.

Keywords: digital transformation, strategic directions of digital transformation, business processes.

Учитывая тенденцию к усилению роли цифровых технологий во всех сферах общества многие страны выбирают в качестве приоритетного направления развития экономики - цифровую трансформацию (DT) [1]. Это касается всех видов экономической деятельности внутри государства. Данный вектор развития выбран в надежде на то, что именно DT экономики приведет к инновационному прорыву и послужит импульсом для его осуществления.

Со слов швейцарского профессора У. Бреннера, именно DT способна изменить устоявшиеся бизнес-модели и создать почву для инновационного преобразования рынка сферы услуг, при этом он также отмечает, что изменениям будет подвержен непосредственно менеджмент [1].

Однако стоит отметить, что ученые пришли к выводу, что DT прежде всего трансформирует бизнес-модели в большей мере со стороны способов и порядка их реализации как таковых [2]. Тогда возникает вопрос, насколько целесообразно рассматривать данную трансформацию в сфере услуг с позиции менеджмента в сфере услуг? Действительно, в результате DT сферы услуг основной акцент приходится на оперативное управление. Если проанализировать начало прошлого столетия, можно сделать вывод, что основными экономико-образующими направлениями деятельности были: нефтедобыча, машиностроение, горнодобывающая промышленность. На данный момент произошло смещение фокуса в сторону предприятий сферы услуг, о чем свидетельствует статистика рыночной капитализации предприятий (рисунок 1).

На основании рисунка можно сделать вывод, что компании сферы услуг все больше выделяются по капитализации на фоне производственных и добывающих компаний, что было абсолютно невозможно еще четверть века назад. Из этого вытекает логичный вопрос, как с позиции стратегического управления предприятиям сферы услуг удалось за столь короткий временной период настолько увеличить свою рыночную капитализацию? Ответ достаточно прост - стратегический выбор: под веянием «Индустрии 4.0» появилось три основных стратегических направления в рамках DT.

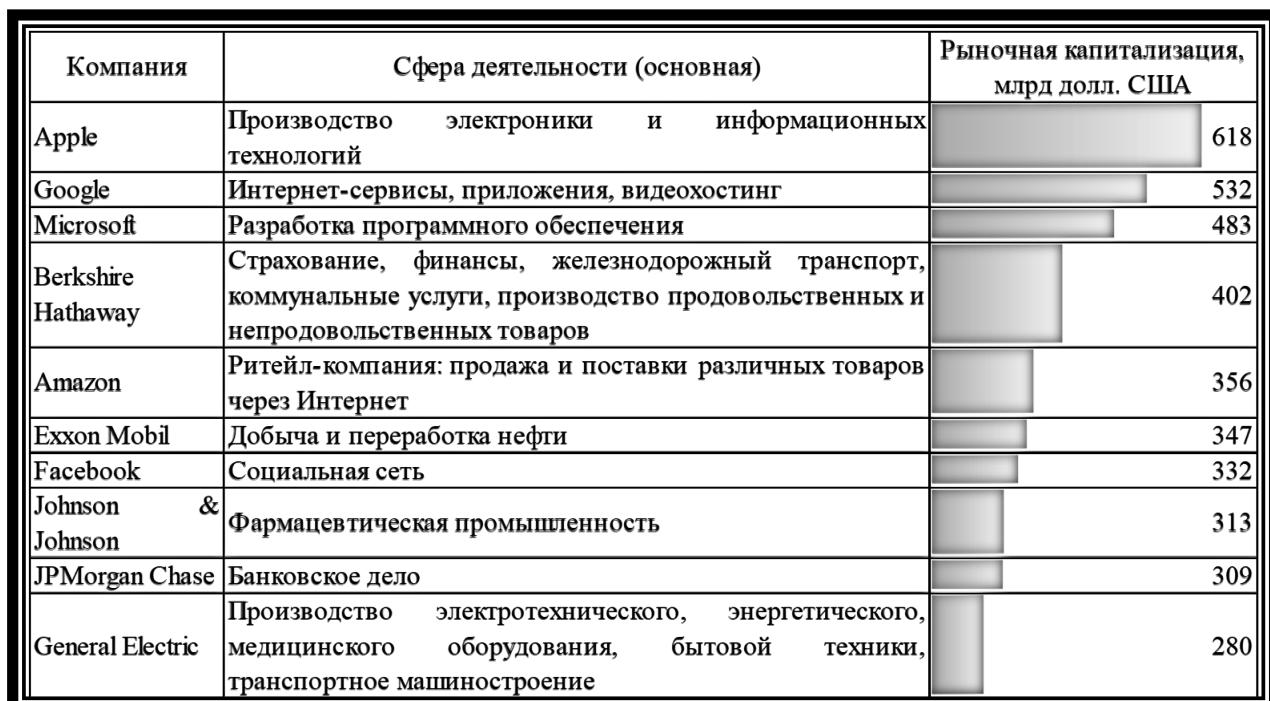


Рисунок 1 – Компании с самой большой рыночной капитализацией 2020 г.

1. *Консервативный подход.* Речь прежде всего идет о сохранении status quo: бизнес выбравший данное стратегическое направление стремиться реагировать только на возникающие изменения рынка, т.е. придерживается реакционного

развития. В рамках данного подхода происходит тактическая цифровизация, которая лишь отсрочивает момент наступления кризиса.

2. *Digital leadership*. В рамках второго направления осуществляется цифровизация в отношении основного направления деятельности, однако не исключается процесс создания spin off бизнес-единиц.

3. *Модель «digital business»*. Наиболее кардинальная модель, при которой происходит не только организационная трансформация, но также осуществляется процесс пересмотра цепочки создания ценности и рынков.

Наибольшее конкурентное преимущество в текущих реалиях получили организации, которые подвергли свои бизнес-процессы цифровой трансформации, следовательно, необходимость цифровой трансформации бизнес-процессов можно считать полностью обоснованной. Таким образом, вопрос диагностики возможности цифровой трансформации бизнес-процессов становится актуальным как никогда.

Так для объекта исследования (ООО «Стар Фуд») была проведена декомпозиция бизнес-процессов, с целью определения возможности их цифровой трансформации (рисунок 2). Важно отметить, что в основу декомпозиции легла бизнес-модель А. Остервальдера.

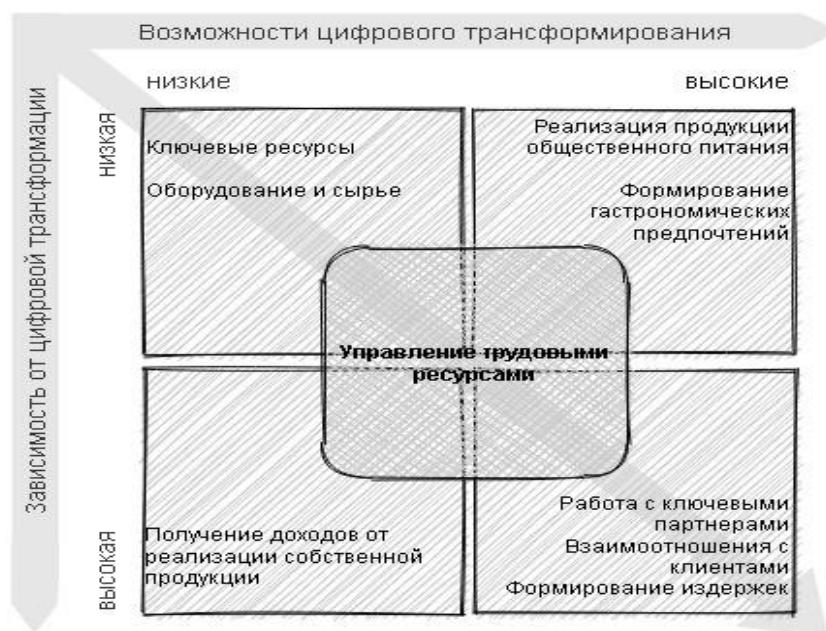


Рисунок 2 – Возможность цифровой трансформации ООО «Стар Фуд»

После проведения декомпозиции, становится возможным оценить влияние DT на путь формирования прибыли объекта исследования, а как следствие на капитализацию предприятия сферы услуг (рисунок 3). Однако стоит отметить, что при DT предприятия общественного питания деятельность как правило будет ограничена [3] моделью *Digital leadership*.

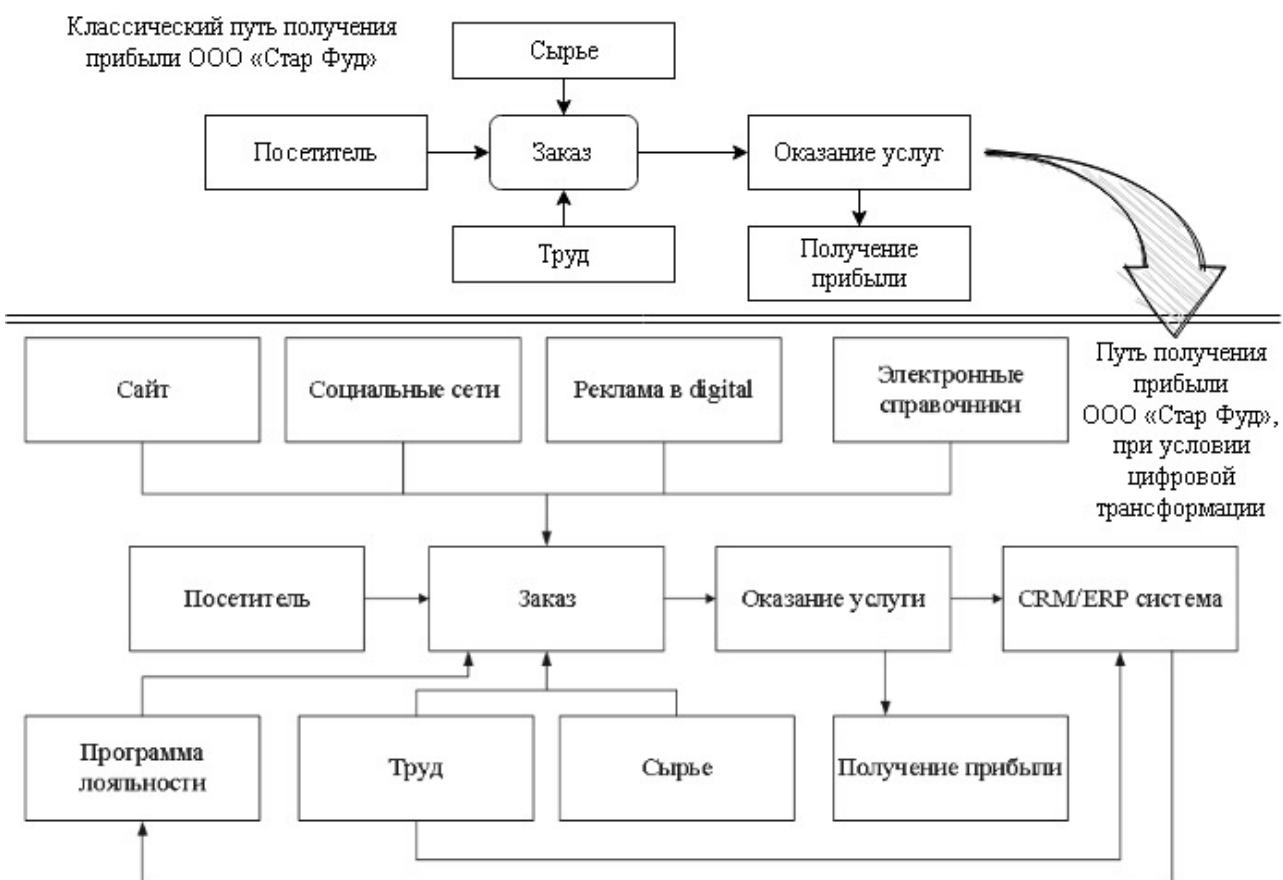


Рисунок 3 – Цифровая трансформация ООО «Стар Фуд»

Таким образом можно отметить, что путь получения прибыли ООО «Стар Фуд» подвергся кардинальным изменениям, однако количество входных потоков возросло в несколько раз, что позволяет добиться роста и развития компании (прирост прибыли за полугодие после внедрения преобразований составил 73%), тем самым подтверждая эффективность цифровой трансформации. Из чего следует логичный вывод о том, что рост капитализации предприятия повлечет за собой его усиление позиций на рынке, что в полной мере удовлетворяет выбранной стратегии.

Список использованных источников

1. Обучение персонала как инструмент развития человеческого потенциала в условиях цифровой трансформации / Т. А. Вашко, И. А. Максименко, Т. В. Шендель [и др.]. – Красноярск : Иркутский государственный университет путей сообщения, 2021. – 205 с.
2. Сологубова, Г. С. Составляющие цифровой трансформации : монография / Г. С. Сологубова. – Москва : Издательство Юрайт, 2020. – 147 с.
3. Авдеева, И. Л. Развитие цифровых технологий в экономике и управлении: российский и зарубежный опыт / И. Л. Авдеева, Т. А. Головина, Л. В. Парахина // Вопросы управления. – 2017. – № 6(49). – С. 50-56.

4. Вашко, Т. А. Формирование и развитие рынка ресторанных услуг России: эмпирическое исследование факторов, влияющих на рост / Т. А. Вашко, С. В. Здрестова-Захаренкова, И. А. Максименко // Российское предпринимательство. – 2018. – Т. 19. – № 10. – С. 3149-3162.

УДК 005.41

ГРНТИ 06.52.35

ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ СОВРЕМЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

I.A. Паршукова

Студент «Экономика и управление» ФГБОУ ВО УрГУПС г. Екатеринбург

Научный руководитель: А.С. Колышев

канд. эконом. наук, ст. преподаватель кафедры «Экономика транспорта»

ФГБОУ ВО УрГУПС г. Екатеринбург

Аннотация: Каждое предприятие проходит определенный жизненный цикл. Чтобы предприятие могло эффективно функционировать, важно знать и понимать особенности каждого цикла, чего ожидать от каждого из них и как минимизировать отрицательный эффект. В данной статье рассматривается специфика жизненного цикла современного предприятия как одного из экономических аспектов анализа конкретного предприятия. Особенностью статьи является то, что в ней представлена общая концептуальная модель жизненного цикла предприятия.

Ключевые слова: жизненный цикл, концептуальная модель, стадии развития.

THE LIFE CYCLE OF A MODERN ENTERPRISE

I. A. Parshukova

Student of "Economics and Management" Field of Training,

Ural State Railway Engineering University, Yekaterinburg

Scientific supervisor: A. S. Kolyshov

Candidate of Economics, Senior lecturer of the "Economics of Transport" Department

Ural State Railway Engineering University, Yekaterinburg

Abstract: Each enterprise goes through a certain life cycle. In order for the company to function effectively, it is important to know and understand the features of each cycle, what to expect from each of them and how to minimize the negative effect. This article examines the specifics of the life cycle of a modern enterprise as one of the economic aspects of the analysis of a particular enterprise. The peculiarity of the article is that it presents a general conceptual model of the life cycle of the enterprise.

Keywords: life cycle, conceptual model, stages of development.

Современное предприятие можно рассматривать с позиции различных аспектов, в т.ч. и экономических. Один из экономических аспектов – это жизненный цикл предприятия, который условно можно разделить на несколько стадий.

На формирование концепции жизненного цикла предприятия оказывали воздействие идеи в сфере эволюции, как в организационно-управленческих науках, так и в экономической теории. Используя эту концепцию можно объяснить факторы возможных изменений и источников роста современных предприятий.

Общая концептуальная модель жизненного цикла предприятия. Жизненный цикл – это совокупность стадий развития предприятия, реализующего свои функции в процессе длительного периода времени путем использования различных ресурсов, на основе сохранения предприятия во всех стадиях развития и направленного на создание продукции предприятия, с целью получения финансового результата.

В общем виде жизненный цикл любого предприятия можно определить, как совокупность некоторых стадий развития, которые проходит предприятие за отрезок времени, в котором оно функционирует [1].

В данной статье будет рассматриваться и описываться четыре стадии жизненного цикла современного предприятия: создание, рост, зрелость, упадок. Несомненно, у каждого предприятия продолжительность данных стадий разная, но в основном самая продолжительная стадия – зрелость. (рис.1)



Рисунок 1 – Стадии жизненного цикла предприятия

Рассмотрим каждую стадию жизненного цикла подробнее:

1. Первая стадия – стадия создания по-другому этап предпринимательства или стартапа.

На данной стадии происходит создание предприятия, не известны ещё конкретные цели и не видно точного будущего данного предприятия. Эта стадия отличается наиболее широкими рамками творческих процессов. Большие усилия прикладываются к созданию определенного продукта и стратегии вступления на рынок. Как правило, на этой стадии люди в коллективе общаются неформально и легко. Также важна нематериальная мотивация, возможность самореализации и интерес к данной работе. Все члены работают упорно и много. Чтобы эта стадия прошла успешно, руководитель данного предприятия должен быть новатором.

Ещё одна из важных составляющих стадии стартапа – формирование управленческой структуры. Распределяются властные полномочия, управленческая деятельность выделяется в отдельное направление внутри организационной структуры и создается топ-менеджмент. Как правило, топ-менеджмент представлен руководителем предприятия или его ближайшим окружением подчиненных. Производство и финансы напрямую зависят от топ-менеджмента. И именно перед топ-менеджментом на первой стадии стоят масштабные задачи, способствующие обеспечить будущее предприятия [2].

Именно эта стадия определяет, как в дальнейшем будет развиваться предприятие. И очень важно заложить прочный и надежный фундамент.

2. Вторая стадия – стадия роста или по-другому этап коллективности.

Предприятие на этой стадии жизненного цикла формирует миссию и ценности. На этой стадии происходит рост предприятия: идёт активное освоение рынка, интенсивный рост интеграции, увеличение продаж продукции, увеличение показателей прибыли.

Коммуникации и административный контроль на данной стадии также остаются неформальными. Рост предприятия связан с разделением труда, выделением управленческого труда, ростом количества работников. Вследствие этого появляются новые структурные подразделения, также начинает проявляться горизонтальная и вертикальная специализация. Возрастают воздействия административного плана. Формируется определенный стиль управления, полномочия разделяются. Разрабатываются и внедряются мотивационные системы [3].

На данном этапе основной задачей менеджмента является достижение баланса между инновацией и стабильным развитием.

3. Третья стадия жизненного цикла предприятия – стадия зрелости или по-другому этап формализации, управления и выработки структуры.

На этом этапе у предприятия уровень продаж стабилизируется, рост замедляется. Управленческие ресурсы предприятия направлены в основном на внутреннюю эффективность, установление строгого контроля за всеми процессами.

Данная стадия имеет ряд особенностей: структура предприятия усложняется, усиливается централизация, процесс разделения труда достигает своего максимума, также увеличивается степень ответственности и властные полномочия, делегирование власти уменьшается. Этот этап нацелен на сохранение и улучшение того, чего уже достигли, инновационные проекты уменьшаются.

Задача менеджмента предприятия на данном этапе нацелена на обеспечение стабильного развития и обеспечивает получение максимальной прибыли; сохранение устойчивого положения на рынке [3].

Количество продаж на данной стадии увеличивается, обеспечивается наибольшая эффективность функционирования предприятия, повышается квалификация производственных рабочих и административно-управленческого персонала.

4. Четвертая стадия жизненного цикла предприятия – упадок.

Эта стадия отличается снижением спроса на выпускаемую продукцию и сокращением показателей прибыли. Также происходит текучесть кадров. Конфликтность внутри коллектива растет, руководство часто меняется. Структурные изменения замедляют свой рост, а конкурентоспособность снижается. Отсутствуют инновационные проекты, снижается рентабельность производства продукции. Все решения руководства становятся более консервативны. В этот период предприятие не идет даже на минимальный риск. Предприятие сокращает затраты и старается экономить. Силы у предприятия ослабевают, точность и верность принятия решений достигает максимума.

Задача менеджмента заключается в сохранении своего места на рынке [4].

В конце своего жизненного цикла предприятия должно реализовывать фундаментальные изменения, чтобы перейти к возобновлению. Если этого не произойдет, то предприятие вынуждено будет уйти с рынка.

На первый взгляд, жизненный цикл не такой важный аспект предприятия, но это не так. Это важная составляющая анализа любого современного предприятия. Потому что каждое предприятие проходит все стадии жизненного цикла: создание, рост, зрелость, спад. Чтобы развитие проходило эффективно, руководитель должен учитывать, на какой стадии находится предприятие, какие существуют перспективы перехода на следующую стадию и чем они обуславливаются. Рассмотренные особенности каждой стадии предприятия должны учитываться менеджментом предприятия. И в таком ключе предприятие будет эффективно функционировать и приносить прибыль.

Таким образом, управление предприятием весьма сложный и трудоёмкий процесс. Зная стадию своего бизнеса, руководитель может подобрать правильный метод управления компании, позволяющий грамотно конкурировать в выбранной области.

Список использованных источников

1. Студопедия. Режим доступа:https://studopedia.ru/3_46724_etapi-zhiznennogo-tsikla-organizatsii.html(дата обращения: 10.04.2021 г.).
2. Бизнес-молодость. Режим доступа:<https://blog.molodost.bz/beginners/zhiznennyj-cikl/>(дата обращения: 11.04.2021 г.).
3. Энциклопедия Нестеровых. Режим доступа:<http://odiplom.ru/lab/zhiznennyi-cikl-organizacii.html>(дата обращения: 11.04.2021 г.).
4. Балашов А. П. Теория организации: Учеб. пособие. – М.: Вузовский учебник: ИНФРА-М, 2013. – 208 с.

УДК 338.001.36

ГРНТИ 06.35.33

ВЛИЯНИЕ COVID-19 НА ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МАЛЫХ И СРЕДНИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИИ

V. V. Пензова

студент группы ЭК-19-4, Институт Экономики

ФГБОУ ВО «Уральский Государственный Экономический Университет», г. Екатеринбург

Научный руководитель: В. В. Колчина

к.п.н., доцент кафедры бухгалтерского учёта,

ФГБОУ ВО «Уральский Государственный Экономический Университет», г. Екатеринбург

Аннотация. В настоящей статье рассматривается проблема влияния COVID-19 на финансовое положение малых и средних предприятий в России. Анализируются статистические данные Международного валютного фонда, Всемирного Банка, Реестра малых и средних предприятий. Деятельность предприятий малого и среднего бизнеса является основой рыночной экономики, а также важнейшим субъектом в развитии экономики страны, это обуславливается тем, что каждое четвертое рабочее место формируется благодаря малым и средним предприятиям.

Ключевые слова: малый бизнес, экономика, предпринимательство, пандемия, кризис.

THE IMPACT OF COVID-19 ON THE FINANCIAL SITUATION OF SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES IN RUSSIA

V. V. Penzova

*student of EC-19-4 group, Institute of Economics,
Ural State University of Economics, Yekaterinburg*

Scientific supervisor: V. V. Kolchina

*PhD, Associate Professor of the "Accounting" Department,
Ural State University of Economics, Yekaterinburg*

Abstract. This article examines the problem of the impact of COVID-19 on the financial situation of small and medium-sized enterprises in Russia. Statistical data of the International Monetary Fund, the World Bank, the Register of Small and Medium-sized Enterprises are analyzed. The activities of small and medium-sized businesses are the basis of the market economy, as well as the most important subject in the development of the country's economy, this is due to the fact that every fourth workplace is formed thanks to small and medium-sized enterprises.

Keywords: small business, economy, entrepreneurship, pandemic, crisis.

На сегодняшний день мы все больше наблюдаем экономические изменения на российском рынке, связанные со сложной эпидемиологической ситуацией в стране вследствие распространения пандемии COVID-19. Страна находится в режиме частичного карантина. Как показывают данные статистики, многие сферы экономики парализованы: производственная, хозяйственная, финансовая деятельности, по некоторым подсчётам, каждый пятый бизнес в России закрылся. Примечательно, что за аналогичный период в России было зарегистрировано порядка 850 тысяч новых малых и средних предприятий (МСП). Соответственно за год общее количество таких предприятий сократилось примерно на 240 тысяч или же 4,2 %. На текущий момент, МСП в России насчитывают до 5,6 миллионов. Начиная с 2018 года, наблюдается тенденция на сокращение малых и средних предприятий [1].

Стоит отметить, что МСП занимают важнейшую роль в экономике страны. Экономическая и социальная сущность малого и среднего предпринимательства проявляется в желании граждан использовать свои предпринимательские способности и права на имущество для осуществления предпринимательской деятельности. Если смотреть на малые и средние предприятия через призму статистических данных, то:

- 21,9 % валового внутреннего продукта приносит малый и средний бизнес;
- более 0,6 триллиона рублей налогов в бюджет заплатил малый и средний бизнес в 2019 году;
- 6,1 миллиона компаний дают четверть всех рабочих мест. До начала пандемии в нашей стране зарегистрировано 8,1 млн компаний, из которых 6,1 млн – это предприятия, организации малого и среднего бизнес [2].

Рассматривая данные Единого реестра, в середине 2020 года на малых и средних предприятиях работало около 15,3 миллионов человек, из которых 7,4 миллиона (48,4 %) – на микропредприятиях, 6,2 миллиона (40,5%) – на малых и

примерно 1,7 миллиона (11,1 %) – на средних. Однако в данную статистику включены индивидуальные предприниматели, которые не привлекали наемных работников. А данные Росстата включают абсолютно всех, кто связан с предпринимательской деятельностью (владельцев ИП, сотрудников, и помогающих членов семьи, и т. п.). В итоге, по статистике Росстата, в 2018 году к МСП имели отношение около 19,3 миллионов человек (26,7 % от общего числа всех работающих россиян), можно сказать, что каждое четвёртое рабочее место создаётся благодаря МСП.

На основании данных Института экономики роста, можно отметить, что доля малого и среднего бизнеса в ВВП европейских стран превышает половину, так например, в Нидерландах это 63 %, в Финляндии – 60 %, Великобритании – 51 %, в Германии – 53 % [3]. У России же все еще впереди.

Прежде чем оценить влияние COVID-19 на финансовое положение малых предприятий, следует проанализировать, как мы вошли в этот кризис. К текущему кризису национальная экономика подошла после десятилетней стагнации: с 2008 года ВВП России вырос всего лишь на 11%. По миру в среднем накопленным итогом рост составил 45 %-50 %, а по развивающимся странам 65 %-70 % [3].

С 2008 года по 2019 год доля инвестиций в основной капитал от валового внутреннего продукта в России выросла до 25 %, однако это далеко не лучший показатель в сравнении с другими развивающимися странами [4].

Если проанализировать статистические данные реальных располагаемых доходов населения за 2013-2016 года, то отчётливо отслеживается тенденция снижения, в среднем на 1,2 % в год. Перед вступлением в кризис, связанный с распространением коронавирусной инфекции, реальные располагаемые доходы граждан были сопоставимы с 2011 годом. В других же странах, ситуация была противоположной, там наблюдался рост в среднем в год на 1,5-2 %. [5].

Кризис 2020 года, возникший из-за распространения COVID-19, затронул абсолютно каждого в нашей стране. Однако, статистика говорит о том, что только 4,17 млн компаний и индивидуальных предпринимателей (ИП) от общего числа 6,05 миллионов, то есть до 67 % малых, средних и крупных предприятий и ИП стали испытывать трудности. В среднем у МСП выручка упала на 30 % [1].

По данным социологического мониторинга «Мнение малого и среднего бизнеса о мерах государственной поддержки в период эпидемии коронавируса» хотелось бы отметить, что:

- 62,2 % собственников бизнеса оценивают свой шанс выживания в сложившейся ситуации ниже 50 %;
- 56,1 % компаний не работало в период карантина;
- 55,6% компаний ощутили, что спрос на их продукцию (услуги) сократился на более, чем 50%;

- к ключевым трудностям отнесли: невозможность платить заработную плату сотрудникам – 52,4 %; оплата аренды за помещения и налога на имущество – 42,8 %;
- большинство компаний приняли решение не сокращать сотрудников, но снизить фонд оплаты труда (ФОТ) – 60,88 % и (или) отправили сотрудников в отпуск за свой счет – 57,6 %;
- 53,3 % компаний характеризуют свое положение как «кризис» и (или) «катастрофа» [1].

Анализируя статистические аспекты малого и среднего бизнеса, мы приходим к выводу, о значимости их роли в экономике страны. Пандемия COVID-19 очень сильно повлияла на финансовое положение МСП, поэтому для предотвращения серьезных последствий для национальной экономики необходимо поддерживать на государственном уровне малый и средний бизнес.

Список использованных источников

1. ТАСС: официальный сайт URL: <https://tass.ru/ekonomika/9197739>, свободный (дата обращения 10.04.2021).
2. Солдатова С.С. Российский рынок труда в условиях нарастания экономического кризиса вследствие пандемии // Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet». 2020. №2. С.424-427 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article> (дата обращения 11.04.2021)
3. МВФ: официальный сайт URL: <https://www.imf.org/ru> (дата обращения 11.04.2021)
4. Всемирный банк: официальный сайт URL: <https://www.worldbank.org> (дата обращения 10.04.2021)
5. ОЭСР: официальный сайт URL: <https://www.economy.gov.ru> (дата обращения 10.04.2021)

УДК 658.7.027

ГРНТИ 06.81.12

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ АУТСОРСИНГА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ

A. M. Подставкина

студент направления Менеджмент, СГУПС, г. Новосибирск

Научный руководитель: И. В. Мжельская

доцент, доцент СГУПС, г. Новосибирск

Аннотация. В статье приведено обоснование эффективности передачи в

аутсорсинг логистической деятельности как инструмента обеспечения конкурентного преимущества и устойчивого развития производственной компании. В современных условиях добиться оптимального варианта поставок сложно, поскольку поставщики предлагают товары партиями больших размеров, что приводит к замораживанию оборотных средств компании. Внедрение аутсорсинга логистической деятельности предполагает передачу компанией своих функций в сфере логистики аутсорсинговой компании, которая сможет повысить качество управления передаваемыми бизнес-процессами, а также снизить возможность возникновения сопутствующих рисков.

Ключевые слова: логистические услуги, аутсорсинг, аутсорсер, эффективность аутсорсинга компании, ставка дисконтирования, чистая текущая стоимость проекта.

EFFICIENCY OF THE OUTSOURCING OF THE COMPANY'S LOGISTICS

A. M. Podstavkina

*Student of the direction of Management,
Siberian State Transport University, Novosibirsk*

Scientific Supervisor: I. V. Mzhelskaya

Associate Professor, Siberian State Transport University Novosibirsk)

Annotation. The article provides a rationale for the effectiveness of outsourcing logistics activities as a tool to ensure a competitive advantage and sustainable development of a manufacturing company. In modern conditions, it is difficult to achieve an optimal supply option, since suppliers offer goods in large quantities, which leads to a freeze of the company's working capital. The introduction of outsourcing of logistics activities involves the transfer of its functions in the field of logistics by an outsourcing company, which can improve the quality of management of the transferred business processes, as well as reduce the possibility of associated risks.

Keywords: logistics services, outsourcing, outsourcer, outsourcing efficiency of the company, discount rate, net present value of the project.

В современных условиях эффективность деятельности компаний, обеспечение высоких темпов ее развития и повышение конкурентоспособности в значительной степени определяются уровнем ее финансового потенциала и эффективностью менеджмента, что побуждает компании искать новые инструменты обеспечения устойчивого развития и конкурентоспособности [1].

Таким инструментом повышения эффективности управления является аутсорсинг. Сфера аутсорсинга продолжает активно развиваться, появляются все новые его формы, например, аутсорсинг услуг в сфере логистики [2].

В основе аутсорсинга лежит механизм делегирования полномочий, т. е. компания передает часть своих функций аутсорсинговой компании, которая

способна повысить качество управления передаваемыми бизнес-процессами, а также снизить возможность возникновения сопутствующих рисков за счет передачи бизнес-процессов и выполнения работ специализированными фирмами, адаптации менеджмента организации к условиям бизнес-среды [2].

В настоящее время аутсорсинг рассматривают как методологию повышения эффективности деятельности компаний.

В статье проведен анализ целесообразности передачи в аутсорсинг логистической деятельности производственной компании. Проблемы с логистической деятельностью вызваны тем, что компания взаимодействует с большим количеством поставщиков товаров, что приводит к периодическим сбоям в поставках – как в комплектности, так и по срокам.

Чтобы рассчитать показатель финансового цикла, необходимо определить период, на который для финансирования оборотных средств привлекаются дополнительные финансовые ресурсы. Необходимо также учитывать издержки хранения товаров на складе компании. В таблице 1 представлен расчет длительности финансового цикла и финансовых издержек.

Таблица 1 – Расчет длительности финансового цикла и финансовых издержек

Наименование показателя	Значения по годам, млн. рублей			Темпы прироста, %	
	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2019 / 2018 г.	2020 / 2019 г.
Годовая выручка (R), млн. рублей	27,4	30,7	32,1	12,04	4,56
Среднегодовая стоимость товарных запасов (Z), млн. рублей	5	5,8	6,6	16,00	13,79
Среднегодовая величина дебиторской задолженности (D), млн. рублей	3,2	3,5	3,7	9,38	5,71
Среднегодовая величина кредиторской задолженности (K), млн. рублей	3,7	4	4	8,11	0,00
Период оборота запасов ($Z \times R \times 365$)	66,6	69,0	75,0	3,53	8,83
Период оборота дебиторской задолженности ($D \times R \times 365$)	42,6	41,6	42,1	-2,38	1,10
Период оборота кредиторской задолженности ($K \times R \times 365$)	49,3	47,6	45,5	-3,51	-4,36
Финансовый цикл ($\Phi\Gamma = \text{ТобZ} + \text{ТобD} - \text{ТобK}$)	59,9	63,0	71,6	5,12	13,68
Среднедневная выручка ($R_{cp.}$), млн. рублей	0,075	0,084	0,088	12,04	4,56
Привлекаемые ресурсы ($RS = R_{cp.} \times \Phi\Gamma$)	4,5	5,3	6,3	17,78	18,87
Финансовые издержки ($RS \times r / 100$), млн. рублей	0,716	0,742	0,863	3,70	16,32

Следует отметить, что за счет роста периода оборота запасов при сокращении периода оборота кредиторской задолженности, увеличивается

финансовый цикл компании, из-за чего увеличиваются финансовые издержки, связанные с привлечением заемных ресурсов, притом, в 2019 г. только на 3,70%, а в 2020 г. – на 16,32%, что является существенным показателем.

Общая сумма затрат на организацию складских функций в 2020 г. составила 3,9 млн. рублей. Было выявлено, что на рынке в регионе стоимость услуг аутсорсера определяются ставкой от 5 до 10% от суммы сделки на услуги по поставке товара. Годовая себестоимость необходимого в 2020 г. товара составила 25,3 млн. рублей, следовательно, услуги аутсорсера составляют от 1,265 млн. рублей до 2,53 млн. рублей. Но так как рассчитывается передача логистической деятельности только в части реализуемого товара, то стоимость услуг составит от 1,03 млн. рублей до 2,06 млн. рублей. При этом затраты на самостоятельную логистику по этим товарам составят 100 000 рублей.

При расчете общего экономического эффекта следует учитывать, что его получение базируется на первоначальном осуществлении определенных затрат, а в дальнейшем в получении дополнительного размера прибыли [2].

При максимальной стоимости услуг аутсорсера (10 %), то есть $2,06 + 0,1 = 2,16$ млн. рублей, экономический эффект составляет $3,9 - 2,16 = 1,74$ млн. рублей. Собственные затраты превышают затраты на привлечение специализированной логистической компании, что указывает на целесообразность аутсорсинга.

Для оценки эффективности проекта внедрения аутсорсинга логистики необходимо рассчитать показатель чистой текущей стоимости проекта.

Доходность на собственный капитал (ставка дисконтирования) определяется кумулятивным методом, в котором риски проекта оцениваются экспертизно (Таблица 2). При этом премия за каждый вид риска определяется в интервале от 0% до 5%. Ставка дисконтирования определяется путем сложения всех выявленных рисков с безрисковой ставкой дохода [3].

Безрисковая ставка определена по котировкам доходности государственных еврооблигаций РФ с датой погашения в 2025 г. Доходность еврооблигаций по состоянию на 30.12.2020 г. составила 5,1%.

Оценка рисков инвестирования в компанию представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Оценка рисков инвестирования в компанию

Наименование риска	Диапазон, %	Среднее значение, %
Размер компании	0-5	3
Финансовая структура капитала	0-5	2
Качество управления	0-5	2
Диверсификация клиентуры	0-5	1
Товарная / территориальная диверсификация	0-5	3
Прогнозируемость прибыли	0-5	1
Прочие риски	0-5	3
Итого:		15

Тогда требуемая доходность собственника, полученная методом кумулятивного построения, составит $20,1 \approx 20\%$.

Исходные данные для расчета NPV представлены в таблице 3. Инвестиции в проект предполагается использовать за счет собственных средств.

Таблица 3 – Исходные данные для расчета NPV

Показатель	Сумма, рублей
Первоначальные инвестиции	100000
Ежемесячный отток денежных средств (равномерный аннуитет)	$100000/12 = 8333$
Ежемесячный приток денежных средств (равномерный аннуитет)	$1740000/12 = 145000$
Ставка дисконтирования, %	$20/12 = 1,67$

В таблице 4 представлен расчет чистой текущей стоимости проекта (NPV).

Таблица 4 – Расчет чистой текущей стоимости проекта

Период, месяц	Результаты CIF _i	Затраты COF _i	$\alpha_i = 1/(1+E_c)i$	$(CIF_i - COF_i) \alpha_i, \text{ р.}$	NPV, р.
0	0	100000	1	-100 000	-100 000
1	145 000	8333	0,9836	134 422	34 422
2	145 000	8333	0,9674	132 214	166 636
3	145 000	8333	0,9515	130 042	296 679
4	145 000	8333	0,9359	127 906	424 585
5	145 000	8333	0,9205	125 805	550 391
6	145 000	8333	0,9054	123 739	674 130
7	145 000	8333	0,8905	121 707	795 836
8	145 000	8333	0,8759	119 707	915 544
9	145 000	8333	0,8615	117 741	1 033 285
10	145 000	8333	0,8474	115 807	1 149 092
11	145 000	8333	0,8334	113 905	1 262 997
12	145 000	8333	0,8198	112 034	1 375 031

Чистая текущая стоимость проекта является положительной величиной и составляет 1 375 031 рублей, что свидетельствует о его эффективности.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что передача в аутсорсинг логистики позволит сконцентрировать усилия на основной деятельности, высвободить ресурсы компании, повысив при этом качество выполнения функций логистики, что в целом будет способствовать обеспечению устойчивого развития, конкурентоспособности и эффективности менеджмента компании.

Список использованных источников

1. Мжельская И.В. Интенсивность нарастания кризисных рисков в современной экономике. В сборнике: Концепции устойчивого развития науки в современных условиях. Сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции: в 6 частях. 2017. С. 37-38.
2. Юрьев С.В. Аутсорсинг как элемент современных экономических

отношений в РФ. СПб: СПбГУСЭ, 2016. – 165 с.

3. Мжельская И.В., Мжельский М.Б. Применение методов теории вероятностей в оценке стоимости объектов собственности в условиях неопределенности. Вестник Хабаровской государственной академии экономики и права. 2015. № 3. С. 119-123.

УДК 339.977

ГРНТИ 06.52.45

**МИРОВОЙ КРИЗИС:
ПАРАДОКСЫ АНАЛИЗА И СЦЕНАРНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ**

С.С. Попилин

студент направления 38.03.01 экономика, УрГЭУ, г.Екатеринбург

Научный руководитель: Е.С. Джой

кандидат экономических наук, доцент, ученый секретарь кафедры, УрГЭУ, г. Екатеринбург

Аннотация. В период глобальных кризисов у экономистов часто формируется убеждение, что нынешние потрясения уникальны и после них “мировая экономика уже не будет прежней”. На первый взгляд, нынешний кризис дает все основания для подобных обобщений. Однако анализ показывает, что как механизмы развертывания кризиса, так и факторы его обострения демонстрируют высокую степень преемственности с предыдущими эпизодами кризисной динамики. Это означает, что выход из кризиса также не будет уникальной задачей, но эта задача тесно связана с предыдущим мировым опытом антикризисной политики.

Ключевые слова: мировая экономика, кризис, коронавирус, протекционизм, цены на нефть, Россия.

**THE GLOBAL CRISIS:
PARADOXES OF ANALYSIS AND SCENARIO DEVELOPMENT OPTIONS**

S. S. Popilin

student of "Economics" Field of Training, Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Scientific supervisor: E. S. Joy

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Scientific Secretary of the Department,
Ural State University of Economics, Yekaterinburg*

Abstract. During global crises, economists often form the belief that the current shocks are unique and "the world economy will not be the same" after them. At first glance, the current crisis gives every reason for such generalizations. However, the analysis shows that both the mechanisms of the crisis unfolding and the factors of its

aggravation demonstrate a high degree of continuity with previous episodes of crisis dynamics. This means that overcoming the crisis will also not be a unique task, but this task is closely related to the previous world experience of anti-crisis policy.

Keywords: world economy, crisis, coronavirus, protectionism, oil prices, Russia.

Каждый раз, когда мировая экономика проходит через тот или иной продолжительный промежуток стабильного роста, большая часть специалистов разделяются на две группы: “оптимисты” и “пессимисты”. Первые заявляют, что “в этот раз все будет по-другому”, и поэтому высокие темпы роста продолжатся на неограниченный срок, несмотря на то что опыт говорит об обратном. Вторые изо дня в день предугадывают кризис, а когда он наконец наступает, винушают всем, что именно они изначально предупреждали всех, но их пророчествами пренебрегли. Но в конце концов обе стороны сходятся на том, что “после кризиса мировая экономика уже не будет прежней”, и тогда уж точно “все станет по-другому”.

Между тем ситуация на сегодняшний день не так проста. Даже если коронавирус стал непосредственным двигателем кризиса, нельзя сказать, что он обрушил давно растущую мировую экономику без каких-либо фундаментальных причин. Во-первых, уже во второй половине 2019 года “негатив” для мировой экономики начал стремительно расти, после ознаменовавшегося роста в конце потрясений 2008-2009 годов. Объем международной торговли, на которую распространяются новые протекционистские меры, продолжает расти. После прыжка с 79 млрд долларов (рассчитано с середины октября 2016 года по середину октября 2017 года) до 588 млрд долларов (октябрь 2017–октябрь 2018), он показал дальнейший рост до \$747 млрд в период с октября 2018 г. по октябрь 2019 года [1]. Что еще более важно, месячный рост промышленного производства в ведущих экономически развитых странах ушел в отрицательную зону. В то время как в США это произошло только в сентябре 2019 года, и темпы рецессии не превышали 1%, Германия переживала круглогодичную рецессию, причем темпы снижения превышали 4,5% в июне и октябре и достигнув 5,2% в декабре. В Италии и Великобритании, промышленное производство в 2019 году падало в течение 11 месяцев, в Нидерландах и Японии - в течение 10 месяцев (в Японии темпы снижения превысили 8% в октябре и ноябре). В этом смысле нельзя сказать, что нынешний кризис возник “из ничего” и коронавирус является его единственной причиной.

Во-вторых, важным фактором кризисной динамики стал обвал цен на нефть после распада предыдущего соглашения об ограничении добычи нефти ОПЕК+. Таким образом, фактическое снижение цен на нефть началось уже в конце февраля 2020, а рост межгосударственных противоречий привел к краху предыдущей версии соглашения ОПЕК+, став результатом растущего

дисбаланса между спросом и предложением нефти в условиях распространения коронавируса. Кроме того, новое соглашение ОПЕК+ затрагивает только добычу нефти, но не ее экспорт, что не мешает ведущим странам ОПЕК (прежде всего Саудовской Аравии) экспортировать ранее добывшую нефть, используя гибкий механизм ценовых скидок. Цены на нефть стали главной жертвой кризиса, упав в два раза быстрее, чем цены на поставки природного газа в страны Азии и ЕС, и более чем в 3 раза быстрее, чем рыночные цены на алюминий и железную руду[2]. В результате основными кандидатами на статус главных жертв кризиса станут страны, зависящие от добычи и экспорта нефти.

Что касается оценок влияния нынешнего кризиса на мировую экономику, то они в основном зависят от сценария будущей кризисной динамики. Здесь доступны три основных варианта.

1)За резким снижением в течение нескольких кварталов последует столь же быстрый подъем. До краха предыдущего соглашения ОПЕК+ и резкого падения мировых цен на нефть этот сценарий рассматривался как вполне возможный [3], но сегодня его вероятность довольно низка, и большинство прогнозов упоминают его только для того, чтобы сделать набор доступных вариантов полным.

2)Вариант, где за резким спадом следует период стагнации, переходящей в восстановление, сейчас является наиболее вероятным. Главная интрига заключается в том, как долго продлится фаза стагнации. Диапазон прогнозов составляет от двух кварталов до двух лет, причем дата "окончательного перелома" находится за пределами знаний экономистов, поскольку все зависит от того, закончится ли пандемия коронавируса после текущей волны его распространения или за ней последуют новые. По расчетам МВФ, сценарий может стоить мировой экономике потери от 4 до 9 % роста ВВП в течение двух лет, однако негативное влияние кризиса на темпы роста можно будет ощутить даже в 2024 году ([2]: 7, 9, 15-16).

3)Резкий спад с длительной стагнацией и неопределенными перспективами восстановления является наиболее болезненным вариантом для мировой экономики. Он требует сочетания длительной пандемии коронавируса с неспособностью регуляторов найти адекватные антикризисные меры. Для некоторых стран этот сценарий может оказаться вполне реальным. Это в первую очередь относится к странам-экспортерам сырьевых товаров, пострадавшим от шоков цен на сырьевые товары, интенсивного бегства капитала с развивающихся рынков и, как следствие, высокой нестабильности национальных валют [4].

Российская Федерация входит в число стран, подверженных наибольшему риску. Как и в 2008-2009 годах, спад российской экономики, скорее всего, будет гораздо глубже, чем спад мирового ВВП. В случае развития второго сценария, ВВП России может упасть в 2021 году на 3,3-4,6%, что примерно в полтора раза

больше ожидаемых темпов падения мировой экономики. В случае третьего сценария российский ВВП может упасть на 5,5%. В 2021 году с перспективой дальнейшего снижения на 0,6–1,4% в 2022 году. Учитывая, что наиболее реалистична оценка падения располагаемых доходов населения по второму сценарию в 2021 году составляет 6,5%, “дрейф” российской экономики в сторону третьего сценария может быть связан с кумулятивным падением доходов не менее чем на 10% в 2020-2021 годах, с широким спектром потенциальных вызовов для российской экономики, а также социально-политической стабильности. Это означает, что одним из главных приоритетов Российской Федерации должна стать антикризисная политика в России. К сожалению, этому приоритету не уделялось должного внимания ни во время кризиса 2008-2009 годов, ни в период “санкционного шока” 2014-2015 годов. Остается надеяться, что, по крайней мере, в этом отношении “все будет по-другому” во время нынешнего кризиса.

Список использованных источников

1. WTO(Всемирная торговая организация). Обзор событий в международной торговой среде. Годовой отчет генерального директора (С середины октября 2018 г. до середины октября 2019 г.): официальный сайт URL: <https://www.wto.org> (дата обращения 18.04.2021)
2. IMF(Международный валютный фонд). Перспективы развития мировой экономики, апрель 2020 г.: Большая изоляция: официальный сайт URL: <https://www.imf.org/en/Home> (дата обращения 18.04.2021)
3. OECD(Организация экономического сотрудничества и развития). Коронавирус: мировая экономика в опасности: официальный URL: <https://www.oecd.org> (дата обращения 18.04.2021)
4. IMF(Международный валютный фонд). Отчет о глобальной финансовой стабильности, апрель 2020 г.: официальный сайт URL: <https://www.imf.org/en/Home> (дата обращения 18.04.2021).

УДК 658.011:330

ГРНТИ 06.75.61

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРАСНОЯРСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ФИЛИАЛА ОАО «РЖД»

E.A. Рябцева

студентка направления «Экономика», КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: Н.Н. Еронкевич
канд. экон. наук, доцент, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В статье представлен анализ объемных и качественных показателей, а также эксплуатационных расходов Дистанции электроснабжения, выявлены отрицательные и положительные моменты в работе предприятия.

Ключевые слова: объемные показатели, качественные показатели, анализ эксплуатационных расходов

FEATURES OF THE ANALYSIS OF FINANCIAL AND ECONOMIC ACTIVITIES OF THE KRASNOYARSK POWER SUPPLY DISTANCE OF THE BRANCH OF RUSSIAN RAILWAYS

E.A. Ryabtseva

student of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific Supervisor: N.N. Eronkevich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. The article presents an analysis of volume and quality indicators, as well as operating costs of the Power supply distance, and identifies negative and positive aspects in the work of the enterprise.

Keywords: volume indicators, quality indicators, analysis of operating costs

В настоящее время роль энергоресурсов является ключевой в хозяйственной деятельности любого предприятия, особенно актуальны данные вопросы для железнодорожной отрасли, которые решаются с помощью службы электрификации и электроснабжения. Данная служба предназначена для обеспечения надежной работы устройств контактной сети, тяговых подстанций, электроснабжения автоблокировки и других не тяговых (стационарных) потребителей, входящих в инфраструктуру железнодорожного транспорта, для выполнения заданных размеров перевозок и соблюдения безопасности движения поездов, поэтому анализ финансово-хозяйственной деятельности, как основной источник получения объективной информации, является целью данной статьи.

Служба электрификации и электроснабжения Красноярской дирекции инфраструктуры (далее – Служба) – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» является подразделением Красноярской дирекции инфраструктуры Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Особенности анализа финансово-хозяйственной деятельности дистанции (участка) электроснабжения заключается в том, что ее работа характеризуется объемными и качественными показателями, проведем по данным показателям анализ исследуемого объекта (таблица 1) [1, 3].

Таблица 1 – Анализ динамики объемных показателей за 2018-2020 гг. [5]

Наименование показателя	Фактически за			Абсолютное изменение за		Темп роста, %	
	2018 год	2019 год	2020 год	2019/2018гг.	2020/2019гг	2019/2018гг.	2020/2019гг
1 Тонно-км брутто, млн. тн.км	29286	30371	30789	1085	418	103,7	101,4
2 Установка новых опор контактной сети, шт.	77	52	114	-25	62	67,5	219,2
3 Количество опор по программе лечения опор для снижения остродефектности, шт.	50	50	50	-	-	x	x

Из представленной таблицы 1 видно, что на протяжении всего периода анализа наблюдается рост тонно-км брутто, так в 2019 году рост составил 1085 млн.тн.км или 3,7%, а в 2020 году рост составил 418 млн.тн.км или 1,4%. Ежегодно наблюдается рост количества установленных новых опор, в 2018 году было установлено на 77 штук, а в 2020 году на 62 штуки больше, чем в 2018 году. Стоит отметить, что в 2020 году все установленные опоры были установлены по программе лечения опор для снижения остродефектности.

Проанализируем качественные показатели деятельности исследуемой службы (таблица 2).

Таблица 2 – Анализ динамики показателей качества работы за 2018-2020 гг.

Наименование показателя	Фактически за			Абсолютное изменение за		Темп роста, %	
	2018 год	2019 год	2020 год	2019/2018гг.	2020/2019гг	2019/2018гг.	2020/2019гг
1 Балльная оценка контактной сети, балл	31,1	17	23,2	-14,1	6,2	54,7	136,5
2 Выполнение графика движения грузовых поездов по направлению, %	100	98	100	-2	2	x	x
3 Количество отказов работы устройств всех категорий, ед.	13	14	16	1	2	107,7	114,3
4 Количество отказов работы устройств, вызвавших задержки поездов	3	6	5	3	-1	200,0	83,3

Состояние контактной сети на протяжении всего периода анализа оценивается «хорошо» (значение показателя 20-50 баллов), стоит отметить, что наилучший показатель был в 2018 году, что обусловлено наименьшим количеством нарушений в работе.

Негативной оценки заслуживает ежегодный рост количества отказов работы устройств всех категорий, в 2019 году показатель увеличился на 1 единицу, а в 2020 году вырос на 2 единицы. Такие изменения обосновываются проведением работ по оптимизации работы организации.

Вторым направлением анализа выступает анализ эксплуатационных расходов.

Таблица 3 - Анализ динамики состава и структуры эксплуатационных расходов за 2018-2020 гг. в разрезе экономических элементов [7]

Наименование показателя	Фактически за					
	2018		2019		2020	
	Сумма, тыс.руб.	Удельный вес, %	Сумма, тыс.руб.	Удельный вес, %	Сумма, тыс.руб.	Удельный вес, %
1 Эксплуатационные расходы всего, в т.ч.:	463263	100	451656	100	467334	100
1.1 Расходы на оплату труда	143263	30,9	155364	34,4	153636	32,9
1.2 Отчисления на социальные нужды	41602	9,0	45110	10,0	45176	9,7
1.3 Материальные затраты, в т. ч.:	126942	27,4	86204	19,1	73242	15,7
1.3.1 Топливо	6877	1,5	7182	1,6	6340	1,4
1.3.2 Электроэнергия	21903	4,7	17228	3,8	14080	3,0
1.3.3 Материалы	45613	9,8	45191	10,0	44240	9,5
1.3.4 Прочие материальные затраты	52549	11,3	16603	3,7	8582	1,8
1.4 Амортизация	113950	24,6	132006	29,2	160419	34,3
1.5 Прочие	37506	8,1	32974	7,3	34862	7,5

В 2019 году произошло сокращение эксплуатационных расходов, сокращение было обусловлено сокращением материальных расходов, сокращением прочих расходов. Произошел рост расходов на оплату труда, увеличения расходов на социальные нужды, ростом.

Сокращение материальных затрат произошло за счет сокращения по статье электроэнергия (вызвано сокращением потерь в сети), материалы (сокращение цен на материалы), прочие материальные затраты [6]. Наблюдается рост по статье топливо, что вызвано приобретением спецтехники, амортизация выросла, что произошло с приобретением новых основных средств.

В 2020 году произошел рост эксплуатационных расходов, рост обусловлен ростом по статьям расходы на социальные нужды, амортизации, ростом прочих расходов. Наблюдается сокращение расходов на оплату труда, материальных затрат: в т.ч. за счет сокращения расходов по топливу электроэнергии, материалов. На протяжении всего периода анализа наибольший удельный вес в структуре эксплуатационных расходов занимают расходы на оплату труда, что свидетельствует о высокой трудоемкости работ.

На основе проведенного анализа можно сделать вывод, что для дальнейшего улучшения результатов деятельности необходимо разрабатывать мероприятия, направленные на сокращение эксплуатационных расходов в части расходов на оплату труда, улучшение результатов производственной деятельности, в том числе на основе цифровых технологий [2, 4].

Список использованных источников

1. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий : учебник / В.Я. Позднякова [и др.]. Москва: Инфра-М, 2018. 190 с.
2. Галиахметов Р.Н. кадровое обеспечение как один из важных элементов управления предприятием с применением цифровых технологий // The Newman in Foreign Policy. 2020. Т. 5. № 56 (100). С. 71-74.
3. Давыденко И.Г., Алешин В.А., Зотова А.И. Давыденко И.Г. Экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие для бакалавров. Москва: КноРус, 2018. 384 с.
4. Интеллектуальные электросети. Колмаков В.О., Платоненко А.А., Плотников С.М., Пшеничникова Д.И. В сб.: Цифровизация транспорта и образования. Материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 125-летию железнодорожного образования в Сибири. 2019. С. 91-94
5. Кобелева И.В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности коммерческих организаций : учебное пособие. Москва: ИНФРА-М, 2015. 224 с.
6. Крикливец А. А. Определение направления повышения эффективности финансово-хозяйственной деятельности предприятия // Молодой ученый. 2018. № 51. С. 241-243.
7. Дягель О.Ю., Елгина Е.А. Методическое обеспечение экономического анализа результатов деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД»: теория и практика : монография. Курск : Университетская книга, 2018. 220 с.

МАШИНОСТРОЕНИЕ И ТЕМПЫ ЕГО РАЗВИТИЯ

A.A. Сайкина

специальность 08.02.10 «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»,

КТЖТ КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.В. Орищенко

преподаватель высшей категории, КТЖТ КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В данной статье рассмотрены основные понятия машиностроения, географическое расположение его центров, развитие российского машиностроения. Так же показаны обширные и разнообразные статистические данные, представленные в виде графика, темпы развития машиностроительной промышленности в 2005, 2006 и 2007 годах, его состояние и тенденции развития в 2019, 2020 годах. Итоги 2020 года, а также прогнозы динамики на 2021 год.

Ключевые слова: машиностроение, промышленность, производство, тенденция, продукция.

MECHANICAL ENGINEERING AND THE PACE OF ITS DEVELOPMENT

A. A. Saikina

specialty 08.02.10 "Construction of railways, track and track management",

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,

Krasnoyarsk

Scientific supervisor: V.V. Orishchenko

teacher of the highest category,

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,

Krasnoyarsk

Abstract: this article discusses the basic concepts of mechanical engineering, the geographical location of its centers, and the development of Russian mechanical engineering. It also shows the extensive and diverse statistical data presented in the form of a graph, the pace of development of the machine-building industry in 2005, 2006 and 2007, its state and development trends in 2019, 2020. The results of 2020, as well as the dynamics forecasts for 2021.

Keywords: mechanical engineering, industry, production, trend, products.

Машиностроение является одной из важнейших отраслей промышленности, ведь именно от нее напрямую зависит научно-технический прогресс. Данная отрасль занимается снабжением остальных отраслей оборудованием, приборами, машинами и техническими устройствами.

В IXX веке центрами машиностроения в России стали Петербург и Прибалтика, транспортное и сельскохозяйственное машиностроение стало

наиболее популярно, обусловлено это было активным построением железных дорог и развитием сельской жизни.

Далее, в 50-х годах стало набирать обороты судостроение, а уже в 1861 году приняли Правила для поощрения машиностроительного дела, благодаря которым выросло практически в два раза число крупных машиностроительных предприятий. С годами машиностроение России вышло на новый уровень и начало запускаться крупносерийное производство, подталкивая на переход к полуавтоматическим и автоматическим станкам и оборудованию. В 90-е же годы машиностроение развивалось особо активно из-за большого спроса на военную промышленность. Последняя в свою очередь помогла одержать победу в войне благодаря хорошему качеству продукции.

Затем, в 1990 году, случился массовый спад актуальности Российской машиностроительной промышленности, обусловленный более востребованной зарубежной продукцией. В связи со сложившейся ситуацией цены на сырье росли, а предприятия меняли профиль или вовсе уходили с рынка. Встало на былой уровень машиностроение только по окончании кризиса в 1998. Ниже предоставлено соотношение машиностроительной промышленности 2005, 2006 и 2007 годов. Отчётливо наблюдается резкий скачок изготовленной продукции в 2007 году пример приведен на рисунке 1.

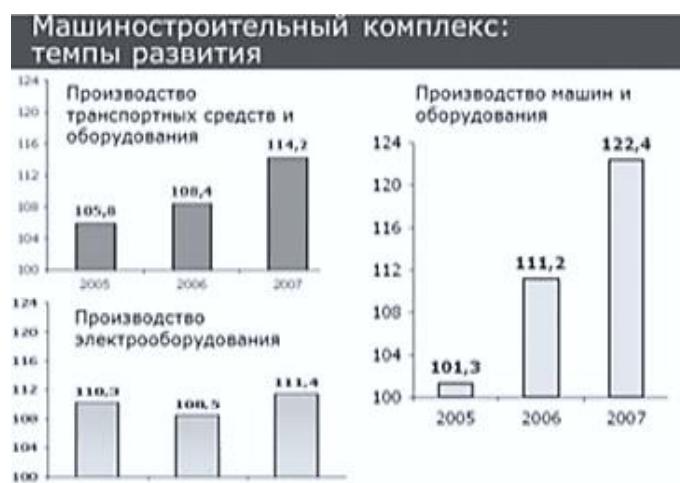


Рисунок 1 – Темпы развития машиностроительной промышленности

Машиностроение сейчас является одной из крупнейших отраслей промышленности РФ и включает в себя 20 крупных комплексов и 100 подотраслей. Тяжелое машиностроение производит практически 60% всей продукции и состоит из производства оборудования для металлургических предприятий, горно-шахтного, энергетического оборудования, тяжелых и кузнечнопрессовых станков и устройств, судов, железнодорожных локомотивов и вагонов. Производства располагаются в местах их потребления из-за крупных габаритов продукции и тяготы ее транспортировки в другие районы страны.

Большинство заводов, производимых горно-шахтное оборудование располагаются в Кемерово, Красноярске, Екатеринбурге и других угольных территориях. Производство металлургического оборудования находится поблизости с центрами металлургии, такими как Екатеринбург, Сызрань, Иркутск и Комсомольск-на-Амуре. Судостроительные заводы располагали с учетом двух особенностей: повышенной металлоемкостью и необходимостью выхода к морю. Поэтому основные предприятия судостроения и судоремонта находятся в портовых городах и на балтийском побережье. Заводы, специализированные на железнодорожном локомотивостроении, расположились исходя из формирования железных дорог и появляющихся подле городов.

Сейчас предприятия, работающие в сфере машиностроения являются самыми крупными участниками рынка. В таких предприятиях работают около четырех миллионов человек. Крупнейшие компании российского машиностроения: 1. Объединённая авиастроительная корпорация (изготовление, ремонт, разработка и ликвидация авиационного лома). 2. Ростех (госкорпорация, специализированная на производстве и экспорте высокотехнологичной продукции; начиная с 2015 года, реализует идею стратегии развития Правительства – увеличить долю высокотехнологичного продукта, разнообразя экономику). 3. АВТОВАЗ (крупнейший производитель автопрома и легкого транспорта; выпускает автомобили, двигатели и машинокомплекты). И другие не менее крупные корпорации России из машиностроительной отрасли.

Тенденция развития машиностроения в 2019 показала очень хорошие результаты в производстве электронных и компьютерных изделий. Также порадовало железнодорожное машиностроение, результаты которого превзошли все предыдущие года, а вот производство строительно-дорожной техники спало, по сравнению с 2018 годом, но, если смотреть в долгосрочной перспективе, темп роста остался высоким. Плохой результат был замечен в выпуске легковых автомобилей, что повлияло на плохую динамику в автотранспортном машиностроении. Наиболее низким темп роста оказался в сельскохозяйственной отрасли, а все из-за снижения выпуска продукции во второй половине года. Таким образом, 2019 год показал хорошие результаты в сфере машиностроения: положительная динамика в четырех из пяти отраслях.

В 2020 году предполагалось, что производство в отраслях машиностроения возрастут в связи с реализацией крупных проектов, но пандемия коронавируса может привести к спаду продукции из-за ухудшающейся экономической ситуации страны: ослабление рубля и снижения цен на нефть. 2020 год показал очень неплохой результат в сфере машиностроения, который оправдал все ожидания экспертов. Производства снизили свои показатели всего на 0,5%. И даже автомобилестроение, в котором наблюдался наибольшей спад, улучшило свои показатели во 2-ом полугодии, а в конце года достигли своего месячного рекорда.

Также в конце 2020 года виднелось улучшение в энергетическом, дорожно-строительном и сельскохозяйственном машиностроении. Последний из перечисленных показал один из лучших результатов. Причина улучшения – фактор отложенного спроса. Из-за пандемии на рынке образовался дефицит, который сумели преодолеть после частичного снятия ограничений.

Итог 2020 года: год показал хорошие результаты практически во всех отраслях машиностроения, и только в некоторых секторах ситуация продолжалась ухудшаться даже во втором полугодии, что показывает на устойчивое состояние российского машиностроения, несмотря на многочисленные негативные факторы. Прогноз на 2021: предполагается увеличение выпуска продукции на 2% процента и восстановление былой положительной динамики.

Список использованных источников

1. Машиностроительный комплекс: состояние и варианты развития в 2011 году. (Обзор.) Подготовлен по материалам департамента машиностроения Минэкономики РФ // Экономист. 2011. № 1.
2. Иосифов В. В., Ратнер С. В. Проблемы и перспективы развития машиностроения России в посткризисный период. Краснодар : Изд. дом «Юг, 2011.
3. Кооперационно-сетевые взаимодействия как ресурс самоорганизации и достижения качественных результатов / В. В. Куимов [и др.]. Москва : ООО «Научно-издательский центр ИНФРА-М», 2019. 225 с.
4. Машиностроение: тенденции и прогнозы : аналитический бюллетень. Итоги 2019 года / Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг». М., 2020. Вып. № 37. Режим доступа: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/mechanical_engineering_demo37.pdf
5. Машиностроение: тенденции и прогнозы : аналитический бюллетень. Итоги 2020 года / Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг». М., 2021. Вып. № 41. URL: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/mechanical_engineering_demo.pdf
6. Яковец Ю.В., Кузык Б. Н., Кушлин В.И. Прогноз инновационного развития России на период до 2050 года с учетом мировых тенденций // Инновации. 2005. №2. С. 17-18. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prognoz-innovatsionnogo-razvitiya-rossii-na-period-do-2050-goda-s-uchetom-mirovyh-tendentsiy> (дата обращения: 22.04.2021).

АЛГОРИТМ ВНЕДРЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

М.С. Сафонова

38.04.02.16 Стратегическое управление, СФУ, г. Красноярск

Научный руководитель: Т.А. Вашко

канд. техн. наук, доцент СФУ, г. Красноярск

Аннотация. В статье разобран механизм внедрения изменений в рамках инновационной модели для обеспечения стратегической устойчивости предприятия, представлен конкретный пример внедрения на реально существующем предприятии. Материалы статьи могут быть полезны руководителям сетевых торговых предприятий для принятия решений.

Ключевые слова: алгоритм, изменение, внедрение изменения, инновация, стратегическая устойчивость предприятия.

CHANGE IMPLEMENTATION ALGORITHM TO ENSURE STRATEGIC SUSTAINABILITY OF THE ENTERPRISE

M.S. Safronova

38.04.02.16 Strategic Management, SFU, Krasnoyarsk

Scientific Supervisor: T.A. Vashko

candidate of technical sciences, associate professor of SFU, Krasnoyarsk

Abstract. the article discusses the mechanism for implementing changes in the framework of the innovation model to ensure the strategic sustainability of the enterprise, presents a specific example of implementation in a real-world enterprise. The materials of the article can be useful to managers of network trading enterprises for making decisions.

Keywords: algorithm, change, implementation of change, innovation, strategic sustainability of the enterprise.

«Качественная характеристика системы стратегического управленческого учета, олицетворяющая устойчивое развитие предприятия» – так определили стратегическую устойчивость предприятия А.В. Глущенко и И.В. Яркова [1].

А.Д. Воронин и А.В. Королев рассмотрели данную категорию как «результат способности предприятия создавать конкурентные преимущества на рынке в долгосрочной перспективе» [2]. На данный момент, в научной литературе достаточно определено данное понятие, множество авторов и научных деятелей рассмотрело этот показатель с различных сторон: как способность предприятия; как конечный результат, исчисляемый конкретным показателем; как характеристику и т.д., но не одно из них не отражает

инновации, которые применяет организация. Речь идет не только об инновационных товарах/услугах, речь идет и о новшествах в технологии производства, в методах и способах управления, в техническом обеспечении и т.д. Таким образом, *стратегическая устойчивость – это качественная характеристика системы стратегического управленческого учета, отражающая результат внедрения и применения инновационных решений в обеспечении конкурентных преимуществ на рынке в долгосрочной перспективе.*

Разработаем авторский алгоритм работы с организационными изменениями, учитывающий все особенности инновационной модели развития. За основу примем алгоритм Э. Х. Шейна [3] из трех стадии: разблокирование, изменение и заблокирование. На основе этих трех этапов, разработан авторский алгоритм проведения изменения на основе инновационной модели развития: 1) оценка текущего состояния предприятия (включая соответствие методов ведения бизнеса современным тенденциям); 2) выявление проблемы; 3) разработка инновационной программы развития; 4) выявление сдерживающих и способствующих изменению сил; 5) изменение и 6) заблокирование.

ООО «Стар Фуд» - это сеть ресторанов быстрого питания «Stark's», основным видом деятельности предприятия является «Деятельность ресторанов и услуги по доставке продуктов питания», дополнительным – «Деятельность ресторанов и кафе с полным ресторанным обслуживанием, кафетериев, ресторанов быстрого питания и самообслуживания», «Подача напитков» и т.д.

Первым шагом внедрения изменения - оценка состояния компании на данный момент, результатом которой стали выявленные методом экспертных оценок [4] основные факторы. По результатам экспертных оценок из всех выделенных факторов влияния организационной среды, с учётом особенностей применяемой инновационной модели развития (рисунок 1).

возможности	угрозы
<ul style="list-style-type: none"> Использование цифровых технологий для взаимодействия с клиентами (технологические инновации); Сокращение издержек без потери качества блюд путем привлечения новых поставщиков (инновации бизнес-процессов); Совместная программа лояльности с бизнес-партнерами (инновация в маркетинге); Открытие новых ресторанов в местах отдыха и спорта (инновация каналов сбыта) 	<ul style="list-style-type: none"> Превышение прогнозных значений инфляции может привести к значительному росту издержек производства, т.е. сокращению финансовых возможностей инновационного развития; Падение спроса за счет снижения располагаемых доходов населения; Отток потребителей и персонала к конкурентам (снижение трудового потенциала)

сильные стороны	слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> Высокий уровень сервиса для данного формата за счет стандартов и использования средств автоматизации обслуживания и управления (технологические инновационные показатели); Наличие у предприятия своего горячего цеха, обеспечивающего рестораны свежей продукцией со знаком качества «собственное производство»; «Открытая кухня», которая позволяет видеть исполнение санитарных и гигиенических норм (инновации в маркетинге); Высокое качество блюд, обеспеченное использованием сырья собственного производства, работой на «открытой кухне», приготовления блюд по оригинальным рецептам турецкой кухни (инновация производства продукта) 	<ul style="list-style-type: none"> Слабая квалификация АУП; Слабая маркетинговая деятельность, (не действуют бонусные карты, почти нет рекламы)

Рисунок 1 – Результаты анализа организационной среды

Проблема определена как обеспечение стратегической устойчивости, для чего была разработана программа мероприятий, с учетом всех особенностей функционирования компании, выявленных на первом этапе, и инновационной модели развития. Решение проблемы представлено на рисунке 2.



Рисунок 2 – Программно-целевой подход

В рамках четвертого шага был проведен анализ силового поля К. Левина [5]. Выявлены следующие сдерживающие и движущие силы (рисунок 3).

Следующие два шага – практика, которая подразумевает реальную реализацию программы мероприятия. Закрепление же – окончательное принятие и интеграцию желаемых установок в постоянную ежедневную деятельность предприятия.

Алгоритм реален, применим, как показал пример. Данная последовательность шагов – интеграция уже имеющихся научных идей в области управления организационными изменениями, ее инновационность заключается в этом сочетании положительных аспектов уже имеющихся наработок научных деятелей.



Рисунок 3 – Анализ поля сил К. Левина

Список использованных источников

1. Глущенко, А.В. Стратегический учет. Учебник и практикум для бакалавриата, специалитета и магистратуры /А.В. Глущенко, И.В. Яркова. – Москва: Юрайт, 2017. – 240 с.
2. Воронин, А.Д. Стратегический менеджмент /А.Д. Воронин, А.В. Королев. – Москва: Литрес, 2017. – 325 с.
3. Шейн, Э. Г. Организационная культура и лидерство / Э.Г. Шейн. – 5-е изд. / пер. с англ. – Санкт-Петербург: Питер, 2018. – 587 с.
4. Ващко, Т. А. Разработка стратегии развития организации: учебно-практическое пособие / Сост: Т. А. Ващко, Т. В. Григорьевская. – Красноярск: КГТЭИ, 2001. – 64 с.

5. Чаплина, А. Н. Методы проектирования системы управления современных организаций: учебное пособие / А. Н. Чаплина, Ю. Ю. Суслова, Е. А. Герасимова [и др.]. – Красноярск: КГТЭИ, 2011. – 436 с.

УДК 334.7

ГРНТИ 06.56.31

АНАЛИЗ АНТИКРИЗИСНЫХ МЕР ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН ПО ПОДДЕРЖКЕ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

V.E. Сетин

магистрант направления подготовки «Государственное и муниципальное управление развитием территории»,

Уфимский государственный нефтяной технический университет, г. Уфа

Научный руководитель: И.Г. Гавриленко

к.э.н., доцент кафедры «Региональная экономика и управление»,

Уфимский государственный нефтяной технический университет, г. Уфа

Аннотация. В статье автор рассматривает меры государственной поддержки реализуемым проектам в сфере государственно-частного партнерства в России, Китае, Америке, Италии и Бразилии. Делается вывод, что во всех странах меры поддержки направлены на создание рабочих мест, развитие инфраструктуры социальной, транспортной и коммунально-энергетической сферы, а также для привлечения инвестиций со стороны частного партнера. В основном, мерами поддержки выступают межбюджетные трансферты для софинансирования проектов ГЧП. Делается вывод, что без роста расходов государства на поддержку и развитие сферы ГЧП, невозможно преодолеть последствия кризиса и поддержать экономику.

Ключевые слова: экономика, бизнес, государственно-частное партнерство, инвестиции, социальная сфера.

ANALYSIS OF ANTI-CRISIS MEASURES OF FOREIGN COUNTRIES TO SUPPORT PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS

V.E. Setin

*Undergraduate in «State and Municipal Management of Territory Development»,
Ufa State Petroleum Technological University, Ufa*

Scientific Supervisor: I.G. Gavrilenko

*PhD in economics, Associate Professor of the Department of Regional Economics and Management,
Ufa State Petroleum Technical University, Ufa*

Annotation. In the article, the author examines the measures of state support for projects in the field of public-private partnership in Russia, China, America, Italy and Brazil. It is concluded that in all countries, the support measures are aimed at creating jobs, developing the infrastructure of the social, transport, utility and energy sectors, as well as attracting investment from the private partner. The main support measures are inter-budget transfers for co-financing PPP projects. It is concluded that without an increase in government spending on the support and development of the PPP sector, it is impossible to overcome the consequences of the crisis and support the economy.

Keywords: economy, business, public-private partnership, investment, social sphere.

На сегодняшний день государственно-частное партнерство (ГЧП) представляет собой эффективный механизм привлечения бизнес-сообщества к совместным с государством проектам в различных отраслях и сферах [1, с. 32].

Отметим, что в 2020 г. произошел сбой роста инвестиций в инфраструктуру в связи с введением ограничительных мер из-за пандемии Covid-19 [2, с. 26]. Так, произошла заморозка реализации и запуска многих проектов в сфере ГЧП. По угрозой находится 390 проектных инициатив с суммой убытков более 54 млрд. руб. в транспортной, социальной и коммунально-энергетической сферах [3].

В силу того, что ГЧП позволяет создавать новые рабочие места, качественно предоставлять услуги населению посредством инфраструктурных объектов и развивать экономику с помощью частных инвестиций, органам государственной власти для смягчения последствий кризиса становится важным принимать меры для запуска новых и поддержки реализуемых ГЧП-проектов [4, с. 45].

На сегодняшний день в России наиболее актуальными мерами поддержки являются: предоставление межбюджетных трансфертов из федерального бюджета на софинансирование новых ГЧП-проектов; использование мер налоговой поддержки по проектам (возмещение налога по «бюджетному плечу» и введение коэффициентов ускоренной амортизации объектов ГЧП); формирование и запуск фонда выкупа долгов; субсидирование процентов и запуск программы льготного рефинансирования проектов в сфере ГЧП [5, с. 44]. Однако, оценить эффективность данных мер пока сложно.

На сегодняшний момент в целях преодоления последствий пандемии и для стимулирования экономики посредством формирования новых рабочих мест и заказов для частного сектора большинство зарубежных стран внедряют инфраструктурные программы по привлечению долгосрочных инвестиций от предпринимателей и обеспечивают ГЧП-проектам требуемую поддержку.

В связи с этим, становится актуальным рассмотреть опыт зарубежных стран по мерам поддержке рынка ГЧП [6, с. 119].

Интересным представляет опыт Италии, где национальный железнодорожный оператор Ferrovie dello Stato проявил инициативу вложить около € 20 млрд. в развитие железнодорожной инфраструктуры и сферу автомобильных дорог.

В Америке президент подписал указ о выделении \$ 2 трлн. Для оказания необходимой поддержки социально-экономической сфере. Далее, было принято решение о выделении дополнительных \$ 2 трлн. Для инфраструктурных проектов. В первую очередь денежные средства будут направлены на проекты социальной сферы и сферы ИТ.

Вместе с тем, в Бразилии был сформирован список инициатив в сфере транспорта, где предприниматели получат поддержку со стороны государства. Совокупный объем субсидирования превысит \$ 5 млрд.

Также, в Китае было направлено 7.6 трлн. юаней из консолидированного бюджета на оказание поддержки инвестиционным проектам в транспортную сферу, ИТ сферу (развитие 5G, открытие центров обработки данных и «умных городов»).

Таким образом, можно сделать вывод, что существующий опыт зарубежных стран говорит о том, что в условиях кризиса рост расходов государственного бюджета на поддержку и развитие инфраструктуры в рамках ГЧП позволит создать новые рабочие места, обеспечить частный сектор заказами, а также выделить объекты для вложения средств инвесторам.

На наш взгляд, на территории Российской Федерации принятые меры поддержки со стороны государства также, как и в мировых странах, дадут возможность поддержать экономическую систему и быстрее преодолеть последствия пандемии. По нашему мнению, правительству следует привлекать новых инвесторов для реализации проектов-ГЧП, а не только оказывать поддержку существующим проектам.

Список использованных источников

1 Гавриленко И.Г., Прокофьева А.И. Развитие институтов партнерства государства и бизнеса в ЖКХ // Вестник УГНТУ. – 2017. - № 2 (20). – С. 30-36.

2 Прокофьева А.И. Совершенствование инструментов государственно-частного партнерства в социальной сфере // Гуманитарные и социально-экономические науки. – 2020. - Т. 16. - № 2 (20). - С. 24-29.

3 Официальный сайт Национального центра государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]: - URL: http://pppcenter.ru/assets/docs/pppcenter_a4_2021_v2_web.pdf (дата обращения: 29.03.2021).

4 Сабирова З.Э. Государственно-частное партнерство: учебное пособие. - ГБОУ ВПО «БАГСУ». – Уфа, 2014. – 112 с.

5 Зайнашева З.Г., Сабирова З.Э. Реализация проектов государственно-частного партнерства в социально значимых отраслях // Вестник Университета: теоретический и научно-методический журнал. – Москва, 2014. - №2. - С. 43-45.

6 Сабирова З.Э. Приоритеты и направления развития государственно-частного партнерства в сфере социальных услуг // Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий). Серия: Экономика. - 2012. - №2 (14). - С. 119-136.

УДК 336.77

ГРНТИ 06.73.55

ЗАКРЕДИТОВАННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

A.A. Скорнякова

студент направления 38.04.08 Финансы и кредит, СГУПС, г. Новосибирск

Научный руководитель: Л.А. Кондаурова

канд. экон. наук, доцент кафедры «Финансы и кредит», СГУПС, г. Новосибирск

Аннотация. Данная статья посвящена исследованию закредитованности населения России на современном этапе. Выявлено, что основными социально-экономическими факторами высокой долговой нагрузки физических лиц выступают: низкие платежеспособность и финансовая грамотность населения, необходимость рефинансирования старых долгов, доступность финансирования в микрофинансовых организациях. Для снижения риска закредитованности регулятору необходимо проработать количественные ограничения для заемщиков с высоким уровнем долговой нагрузки.

Ключевые слова: закредитованность, рефинансирование, долговая нагрузка, просроченная задолженность.

THE CREDIT OF THE POPULATION OF RUSSIA: THE PRESENT STATE

A.A. Skornyakova

*student of the specialty 38.04.08 Finance and credit,
Siberian State Transport University, Novosibirsk*

Scientific Supervisor: L.A. Kondaurova

*Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, department «Finance and credit»,
Siberian State Transport University, Novosibirsk*

Annotation: This article is devoted to the study of the debt load of the population of Russia at the present stage. It was revealed that the main socio-economic factors of the high debt burden of individuals are: low solvency and financial literacy of the population, the need to refinance old debts, and the availability of financing in

microfinance organizations. To reduce the risk of debt burden, the regulator needs to work out quantitative restrictions for borrowers with a high level of debt burden.

Keywords: debt load, refinancing, debt load, overdue debt.

В современной России банковская система обеспечивает «аккумуляцию и распределение денежных средств между различными субъектами хозяйственной деятельности» [1]. Коммерческие банки осуществляют не только обслуживание юридических лиц, но и активно кредитуют население. К основным проблемам кредитования физических лиц можно отнести следующие: низкая платежеспособность населения, высокий уровень закредитованности, низкая финансовая грамотность.

Проблемы 2020 г. оказали негативное влияние на сокращение доходов населения, и, как следствие, на рост долговой нагрузки. На макроуровне показатель долговой нагрузки рассчитывается как отношение всех платежей по кредитам к общим доходам населения, на микроуровне – к доходу конкретного заемщика. Если заемщик отдает более 30% дохода на погашение кредита, то его можно назвать избыточно закредитованным. Рост долговой нагрузки до 50% делает недопустимым кредитование.

В таблице 1 приведена динамика кредитной задолженности населения России за 2010-2019 г.г. [2].

Данные табл.1 свидетельствуют о росте кредитной задолженности населения России к 2020 г. более чем в три раза по отношению к 2011 г. При этом наблюдается снижение задолженности в 2015 г. с незначительным приростом на 1,2% за 2016 г.

Таблица 1 – Динамика задолженности физических лиц России за 2011-2019 гг. (на конец года), млрд. руб.

Год	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Кредитная задолженность									
Сумма	5539,7	7721,9	9935,8	11303,7	10656,5	10784,7	12151,9	14872,5	17613,1
Темп роста, %	136,1	139,4	128,7	113,8	94,3	101,2	115,5	122,4	118,4
Просроченная задолженность									
Сумма	290,4	312,5	439,5	666,2	862,0	856,3	846,8	757,7	760,8
Доля, %	5,2	4,0	4,4	5,9	8,1	7,9	7,0	5,1	4,3
Темп роста, %	103,1	107,6	140,6	151,58	129,39	125,6	98,89	89,5	100,4

Кризис 2014 г. вызвал самый высокий рост просроченной задолженности (в 1,5 раза к 2013 г.). Доля просроченной задолженности имеет самые высокие показатели именно в посткризисный период (2015-2016 г.г.) с последующим снижением до 4,3% на конец 2019 г.

На 1 июля 2020 г. в среднем на одного жителя России приходилось 125 тыс. руб. кредитного долга, включающего все обязательства физических лиц перед банками. Самая высокая закредитованность на одного жителя приходится на население Северо-Западного Федерального округа (155566,32 руб.), самая низкая – в Северо-Кавказском Федеральном округе (51563,63 руб.). При этом доля просроченной задолженности имеет обратное значение: в Северо-Западном Федеральном округе – 3,71%, а в Северо-Кавказском Федеральном округе – 6,42%, при средней величине по России в 4,43%. К самому закредитованному региону России относится Ямало-Ненецкий автономный округ (293596,77 руб.), замыкает список Республика Ингушетия с долгом в 15367,02 руб. на одного жителя с удельным весом просроченной задолженности 11,94% [3].

Следует отметить, что особенно остро проблема закредитованности стоит в отношении малообеспеченных слоев населения: по данным Национального агентства финансовых исследований 29% должников более 30% семейного бюджета тратят на погашение задолженности перед банками [4]. При этом достаточно часто кредиты берут не для улучшения уровня жизни, а просто для сохранения прежнего. Основная масса потребительских кредитов используется населением для ремонта или приобретения товаров длительного использования.

Проблема закредитованности населения снижает экономическую безопасность как регионов, так и страны в целом. «Угрозу социальной безопасности создает расслоение населения по уровню доходов различных групп населения, безработица, повышение уровня бедности, и как следствие, рост уровня преступности» [5]. Особенno усугубляет проблему закредитованности то, что должники бывают вынуждены брать новые кредиты, чтобы погасить старые. Рост задолженности с целью рефинансирования, наличие заемщиков с несколькими кредитами, доступность займов в микрофинансовых организациях может привести к массовому банкротству физических лиц, что, в свою очередь, негативно отразится на состоянии финансовой системы страны.

Необходимо принятие специальных мер по снижению долговой нагрузки населения, которые бы сохранили доступность кредитования при снижении риска закредитованности [6].

Список использованных источников

1. Владимирова Т.А., Кондаурова Л.А. Методология диагностики в управлении финансовыми ресурсами: учебное пособие. Новосибирск: Изд-во СГУПСа, 2016. 124 с.
2. Обзор Банковского сектора Российской Федерации. // Банк России. Официальный сайт. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cbr.ru/statistics/bank_sector/review/ (дата обращения: 30.03.2021).

3. Самые закредитованные регионы России середины 2020 г. // [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://brobank.ru/samye-zakreditovannye-regiony-rossii-serediny-2020/> (дата обращения: 30.03.2021).

4. Закредитованность населения: социально-экономические, институциональные и поведенческие факторы. Памятка «Кредитные каникулы». Москва: Институт национальных проектов, 2020. 18 с.

5. Кондаурова Л.А. К вопросу экономической безопасности регионов // Проблемы антикризисного управления и экономического развития: материалы V Международной научно-практической конференции / СГУПС, Новосибирск, 2020. С. 68-72.

6. Анализ динамики долговой нагрузки населения России в IV квартале 2019 – I квартале 2020 г. на основе данных Бюро кредитных историй // Банк России. Официальный сайт. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cbr.ru/collection/collection/file/31946/inf-material_bki_2020q1.pdf (дата обращения: 31.03.2021).

УДК 334.02

ГРНТИ 06.61.33

**АНАЛИЗ И ОЦЕНКА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

П.Д. Слинюк

студентка,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Научный руководитель: М.В. Малеваная

Канд. эконом. наук, доцент,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск)

Аннотация. В статье рассматриваются реализации программ государственной поддержки инвестиционной деятельности в Новосибирской области. Проводится оценка проделанной работы, а также выявляются проблемы.

Ключевые слова: государственная поддержка, инвестиционная деятельность, инвестиции, государственные программы, инвестиционная привлекательность.

ANALYSIS AND EVALUATION OF THE IMPLEMENTATION OF PROGRAMS OF STATE SUPPORT OF INVESTMENT ACTIVITIES IN THE NOVOSIBIRSK REGION

P.D. Slinyuk

student, Siberian State Transport University, Novosibirsk

Scientific supervisor: M.V. Malevanaya

*Candidate of Economic Sciences Associate Professor,
Siberian State Transport University, Novosibirsk*

Annotation. The article discusses the implementation of programs of state support for investment activities in the Novosibirsk region. The work done is assessed and problems are identified.

Keywords: government support, investment activities, investments, government programs, investment attractiveness.

Увеличение инвестиций сейчас имеет большое значение для экономики страны. Конкуренция, ограниченные финансовые ресурсы, демографическая ситуация, отсутствие стабильности в мировой экономике – именно такие показатели влияют на политику в сфере экономике. Именно поэтому власти уделяют большое значение специализации региона, а также выделению преимуществ, которые можно применять в региональной стратегии. Все это говорит о необходимости повышения инвестиционной активности в Новосибирской области.

По данным рейтингового агентства «Эксперт», оценка инвестиционного потенциала Новосибирской области в последние годы входит в топ-20 регионов по России[2].

Новосибирская область инвестиционно-привлекательная. Связано это с хорошо развитой наукой, промышленностью, инновациями, а также образованием. Также экономика области высоко диверсифицирована. Именно поэтому на стимулирование инвестиционной деятельности в 2020 году было потрачено 161, 44 млн рублей. А в 2021 году выделено 448,88 млн рублей [1].

На территории Новосибирской области уделяется большое внимание государственной поддержки перспективных направлений инвестиционной деятельности. Так особое значение имеет модернизация, расширение и создание технологий или материалов. В регионе особо поддерживается пищевая и перерабатывающая промышленность, строительство, транспортно-логистическая сфера, спорт, культура, цифровая экономика, туризм и т.д.

Большое внимание в Новосибирской области уделяется увеличению инвестиций в исследования и разработки. Чтобы достичь таких целей ведется работа по различным направлениям. Во-первых, создаются организационные, а

также законодательные условия. Во-вторых, содействие государства в привлечении инвестиций. В-третьих, участие государства в частных проектах. Как правило, такие проекты носят социальный или инфраструктурный характер. В-четвертых, формирование парковых проектов. Также формирование кластеров на территории Новосибирской области. Особое внимание уделяется туристско-рекреационным кластерам. Так как туризм играет большое значение для экономики области [3].

Также ведется большая работа по созданию информационного поля для поддержки инвестиционной деятельности. Запущен городской инвестиционный портал, который открывает новые возможности для потенциальных инвесторов. На портале постоянно формируется и обновляется информация об инвестиционных проектах, которые реализуются в Новосибирской области.

Также ведется работа по выявлению талантов. Для того, чтобы поддержать такие таланты в области технологий, инноваций, науки и других секторах экономики.

К тому же ведется колоссальная работа по созданию системы коммуникаций в секторах экономики Новосибирской области.

Как видно, ведется активная работа государством в поддержке инвестиционной деятельности. Но существуют проблемы, которые оказывают негативное влияние. К таким проблемам можно отнести коррупцию, сложность политики для малого бизнеса, неэффективность налоговой политики, финансирование и другие барьеры.

В 2017 году создано Управление предпринимательства и инвестиционной политики [4]. Это управление необходимо для структурированной деятельности с инвесторами. Также такое управление прекрасно отразиться на климате в сфере инвестиций в Новосибирской области. Деятельность в сфере инвестиций можно улучшить благодаря образованию управления в регионе. Также это позволит усовершенствовать и поддержку предпринимательской среды в Новосибирской области. Это необходимо для более эффективной помощи. Также данный портал позволяет обеспечить режим открытости и доступности для обсуждений и реализации инициатив инвесторов.

Таким образом, сейчас ведется активная работа по улучшению государственной поддержки инвестиционной деятельности в Новосибирской области. Реализуется множество программ, которые выполняют поставленные задачи в государственной программе «Стимулирование инвестиционной и инновационной активности в Новосибирской области». Реализация этих программ позволит увеличить годовой объем инвестиций области, увеличить количество рабочих мест, парковых проектов, создание конкурентоспособного туристско-рекреационного комплекса и т.д.

Список использованных источников

1. Государственная программа Новосибирской области «Стимулирование инвестиционной и инновационной активности в Новосибирской области». – URL: <https://openbudget.mfnso.ru/analitika/gosudarstvennye-programmy/gr-nostimulirovaniye-investitsionnoj-iinnovatsionnoj-aktivnosti-v-novosibirskoj-oblasti> (дата обращения: 10.04.2021).
2. Федеральная бизнес платформа Business Platform [Электронный ресурс] – URL: <https://business-platform.ru/> (дата обращения: 10.04.2021)
3. Акимова О. Е. Пути решения проблемы нехватки инвестиционных ресурсов с использованием потенциала финансово-промышленных групп / О. Е. Акимова, А. С. Пугиев. // Аудит и финансовый анализ. – 2017. – №17. – С.45-49
4. Основные социально-экономические показатели Новосибирской области // Профсоюз работников культуры Новосибирской области. – URL: http://www.profkultura.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=707:-2015-&catid=60:2010-12-27-03-44-52&Itemid=77 (дата обращения: 11.04.2021)

УДК 65.014.1

ГРНТИ 06.81.12

АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ И РАСХОДОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОАО «ФГК»

Е.С. Смирнова, К.С. Шалатонова

студентка направления 38.03.01 Экономика, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация: В статье рассмотрена организационная структура ОАО «ФГК», занимающаяся грузовыми перевозками и проанализированы производственные расходы транспортной компании за 2018-2019 годы. Изучена система органов управления и контроля компании, организационная структура и статьи производственных расходов компании. Рассмотрены проблемы транспортной логистики в данный промежуток времени, а также предложены рекомендации для решения проблем.

Ключевые слова: ОАО «Федеральная грузовая компания», экономика, организационная структура, органы управления, грузооборот, производственные расходы

ANALYSIS OF ORGANIZATIONAL STRUCTURE AND OPERATING COSTS JSC «FCC»

E.S. Smirnova, K.S. Shalatonova

students of the direction 38.03.01 Economics,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: V.A. Levitskaya

Senior Lecturer,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Abstract: The article discusses the organizational structure of JSC FGK, which is engaged in freight transportation, and analyzes the production costs of a transport company for 2018-2019. The system of management and control bodies of the company, organizational structure and items of production costs of the company have been studied. The problems of transport logistics in a given period of time are considered, and recommendations for solving the problems are proposed.

Key words: OJSC "Federal Cargo Company", economy, organizational structure, governing bodies, cargo turnover, production costs

Открытое акционерное общество "Федеральная грузовая компания" (ОАО "ФГК") является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности компании является предоставление подвижного состава под перевозки грузов, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг.

По состоянию на 01.02.2020 год общий вагонный парк ОАО "ФГК" насчитывает 138,2 тыс. ед. подвижного состава.[5]

Структура вагонного парка ОАО "ФГК" (по состоянию на 01.02.2020 год):

- полувагоны – 111 тыс. ед.
- крытые вагоны – 9,6 тыс. ед.
- платформы – 9,6 тыс. ед.
- цистерны – 8 тыс. ед.

На полигоне российских железных дорог работают 15 филиалов и агентств транспортного обслуживания ОАО "ФГК", а также представительства в Москве и Республике Казахстан. Компания осуществляет перевозки грузов на международных маршрутах в страны Балтии, Финляндию, Польшу, Словакию, Белоруссию, Грузию, Азербайджан, страны Средней Азии, Китай, Монголию, Корею.[1]

На отчетный период организационно-штатная структура ОАО «ФГК» включает в себя аппарат управления, 15 филиалов и агентств транспортного обслуживания, 14 производственных подразделений (6 из которых созданы в

2019 году), а также Московское представительство и представительство в Республике Казахстан.

Являясь одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России, ОАО "ФГК" оказывает полный спектр услуг по перевозкам грузов железнодорожным транспортом: предоставление вагонов, экспедирование грузов, аренда вагонов, а также комплексные услуги по организации грузовой работы.

Грузооборот по видам сообщения ОАО «ФГК» за 2019 год составил 328 277 млн т-км:

- Экспорт 61%
- Внутренние перевозки 35%
- Импорт 3%
- Транзит 1%

Грузовая база ФГК за 2019 год составила 152,1 млн тонн и распределилась следующим образом:

- Каменный уголь 48%
- Строительные грузы 26%
- Руда 12%
- Металлы 11%
- Нефть 3%

Расходы Общества по основной деятельности в 2019 году составили 71,6 млрд. руб.[3]

Анализ производственных затрат говорит о том, что в 2019 году, по сравнению с 2018 годом, затраты выросли на 17% за счет существенного роста практически всех показателей: материальных затрат (на более чем 9 млрд. руб.), расходов на оплату труда (более чем на 500 млн. руб.), отчислений на социальные нужды (около 587 млн. руб.), прочих затрат (более 218 млн. руб.) и налогов (более чем на 198 млн. руб.). Однако амортизация практически осталась неизменной и выросла всего на 2,8%.

Исходя из анализа себестоимости продаж можно сделать вывод, что себестоимость существенно возросла на более чем 8 млрд. руб. Это связано с существенным ростом таких показателей, как материалы (рост более 2 млрд. руб.), затраты на оплату труда (более 800 млн. руб.), отчисления на социальные нужды (около 230 млн. руб.), затраты на ремонт производственных объектов (более 900 млн. руб.), провозные платежи и платежи за отстой вагонов (на почти 3 млрд. руб.), транспортно-экспедиционные расходы (более 1 млрд. руб.), промывка и пропарка вагонов (более 200 млн. руб.) и прочие затраты (более 600 млн. руб.). Не существенно изменились такие показатели, как затраты на энергетические ресурсы (на 106 млн. руб.), налог на имущество (на более чем

180 млн. руб.). Однако произошло снижение таких показателей как амортизационные отчисления (почти на 120 млн. руб.), аренда грузовых вагонов (более чем на 600 млн. руб.) и расходы по лизинговым платежам (более 500 млн. руб.).[6]

Рост производственных расходов относительно 2018 года обусловлен увеличением стоимости плановых ремонтов вагонов в связи с необходимостью замены большего количества колесных пар в условиях существенного удорожания их стоимости на рынке запасных частей, а также с увеличением объема услуг в части оплаты груженого тарифа в рамках предоставления клиентам комплексной ставки оперирования и экспедирования вследствие заключения новых договоров.[4]

Проблемы транспортной логистики:

- 1 неэффективное использование маршрутов доставки;
- 2 низкая инфраструктура транспорта;
- 3 отсутствие современных транспортных средств;
- 4 потери от простоя в ожидании погрузки/выгрузки транспортного средства;
- 5 потери от неэффективной работы.

Пути решения проблем:

- 1 Проведение регулярного мониторинга состояния транспорта;
- 2 Выявление проблемных зон использования транспорта в обеспечении безотказности и безопасности его передвижения;
- 3 Анализ и контроль за соблюдением графика и маршрута передвижения груза посредством систем GPS;
- 4 Повышение финансирования для обновления и введения инноваций в парк подвижного состава;
- 5 Повышение компетенции персонала в сфере логистики [2];
- 5 Проведение мониторинга результатов деятельности с точки зрения выявления признаков формирования кризисных тенденций [3].

Список использованных источников

1. Российские железные дороги: официальный сайт URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 14.01.2020)
2. Данилова А. С. Формирование требований к компетенциям специалистов в сфере логистики в условиях цифровизации // Логистические системы в глобальной экономике. 2020. № 10. С. 115-119
3. Дягель О. Ю. Этапы развития системного кризиса предприятия / О. Ю. Дягель, Е. О. Энгельгардт // Российское предпринимательство. 2010. № 1-1. С. 71-79.
4. Сафонова Н.А. / Экономика предприятия. Москва: "Юристъ", 2001. Текст: непосредственный.

5. ФГК: официальный сайт URL: <https://railfgk.ru/> (дата обращения 10.04.2021)

6. Финансы предприятий (организаций): Учеб. пособие / Под ред. проф. Н. В. Липчиу. 3-е изд., перераб. и доп. Краснодар: ЮИМ, 2015. — 291 с.

УДК 338.583+656.2

ГРНТИ 06.81.30

К ВОПРОСУ ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА ПОЛЕЗНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ РЕЗЕРВУАРОВ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

T.A. Ступина

студентка направления «Экономика», КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: О.Ю. Дягель¹, А.Н. Трофимов²

¹канд. экон. наук, доцент, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск;

²канд. техн. наук, доцент, начальник Регионального центра инновационного развития, КрИЖТ, г. Красноярск

Аннотация. Статья посвящена обоснованию целесообразности снижения капитальных затрат по приобретению воздушных резервуаров для локомотивов за счет проведения экспертизы по установлению фактического уровня их выработанного производственного ресурса.

Ключевые слова: воздушные резервуары, капитальные затраты, производственный ресурс, экспертиза.

ON THE QUESTION OF THE ECONOMIC FEASIBILITY OF EXTENDING THE USE OF AIR TANKS FOR ROLLING STOCK

T.A. Stupina

student of the direction «Economics», KRIZhT IrGUPS, Krasnoyarsk

Scientific adviser: O.Yu. Dyagel¹, A.N. Trofimov²

¹Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University, Krasnoyarsk;

²Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor, Head of the Regional Center for Innovative Development,

Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University, Krasnoyarsk

Annotation. The article is devoted to the justification of the feasibility of reducing capital costs for the purchase of air tanks for locomotives by means of an examination to establish the actual level of their developed production resource.

Key words: equipment, air tanks, hydrotesting, useful life, resources.

Железнодорожный транспорт был и остается ведущим звеном комплексной транспортной системы России. Для реализации производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта необходима поддержка материально-технического оснащения осуществления перевозочной деятельности, что требует регулярной модернизации подвижного состава. Однако, при всей необходимости практической реализации данной задачи, актуален вопрос минимизации нерациональных капитальных и текущих затрат, что предопределяет необходимость поиска альтернативных вариантов поддержания производственного ресурса оборудования и техники, обеспечивающей осуществление перевозочного процесса. Данная публикация посвящена обоснованию возможности практической реализации одного из таких вариантов.

Как известно, для обеспечения работы тормозной системы и аппаратов цепи управления локомотивами необходим запас сжатого воздуха, создание которого осуществляется с помощью воздушных резервуаров.

Воздушные резервуары (далее – ВР) по истечению срока полезного использования (в частности, воздушные резервуары старого образца имеют срок полезного использования около 10 лет) подлежат списанию с последующим приобретением новых объектов с целью замещения выбывших из эксплуатации. Это влечет за собой существенные капитальные затраты, требующие существенного финансирования.

Для получения общего представления о возможных объемах финансирования такого рода затрат можно получить из данных таблицы 1.

Таблица 1 – Данные о количестве и стоимости резервуаров на балансе предприятий железнодорожного транспорта отдельных регионов

Регион	Количество машин с установленными ВР	Количество ВР (разного типа), ед.	Стоимость резервуаров, тыс.руб.
1	2	3	4
Красноярский	88	458	13 351,770
Восточно-Сибирский	61	486	14 168,035
Забайкальский	45	226	6 588,428
Дальневосточный	85	307	8 949,767
Итого	279	1 477	43 058,000

Как показывает анализ данных таблицы 1, предположительно стоимость необходимых капитальных затрат по четырем территориальным железнодорожным дорогам ориентировочно может составить более 43 млн. руб.

При столь существенном требуемом объеме финансовых ресурсов фактическое техническое состояние (толщина стенок) списываемых воздушных резервуаров, как показывает практика, позволяет продолжать их эксплуатацию.

Однако это требует соответствующего специализированного обслуживания и ремонта. Для установления значения остаточного ресурса необходимо проведение технической экспертизы, цель которой – установление дефектов, в том числе степени утончения стенок резервуара.

Для проведения такой экспертизы в рамках Регионального центра инновационного развития КрИЖТ была разработана специальная методика, позволяющая определить период возможной последующей эксплуатации и объем необходимого ремонта воздушных резервуаров, что исключит необходимость замены списываемых на новые, а в этой связи – сократит потребность в существенных капитальных затратах.

Технологически-структурно такая экспертиза, представленная на рисунке 1, предполагает:

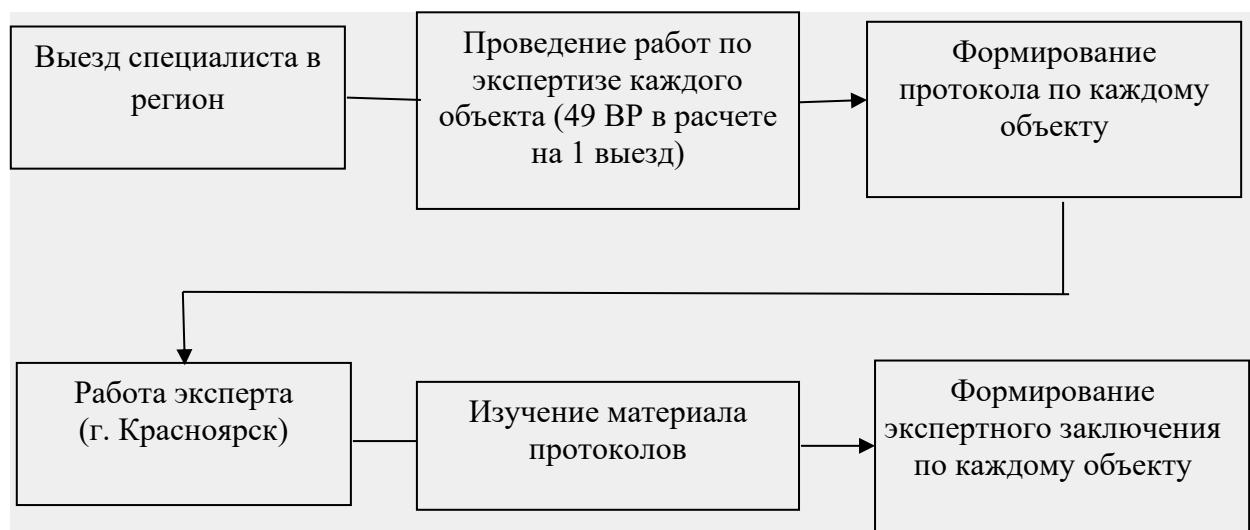


Рисунок 1 – Операционные этапы проведения экспертизы

– выезд специалиста в регион эксплуатации воздушных резервуаров для проведения проверки и оценки уровня остаточного резерва (проверки подлежит в среднем 49 резервуаров за один выезд);

– формирование Экспертного заключения на основании материалов проверки, отраженных в Протоколе экспертизы, с установлением числа лет продления срока полезного использования по каждому объекту.

Для оценки экономической целесообразности такого варианта поддержания работоспособности отдельных функциональных элементов локомотивов в ходе исследования авторами статьи был проведен расчет затрат на проведение экспертизы в отдельности в каждый из указанных в таблице 1 регионы. Обобщенное представление об их величине в расчете на четыре региона можно получить из данных таблицы 2.

Таблица 2 – Оценка эффективности затрат на проведение экспертизы в расчете на 4 региона

Наименование показателя	Значение
1 Затраты на проведение экспертизы всего, тыс.руб.	2 195,65
В том числе:	
1.1 Заработка плата, тыс.руб.	1 242,067
1.2 Отчисления на социальные нужды, тыс.руб.	377,59
1.3 Командировочные расходы и транспортные расходы, тыс.руб.	576,00
2 Стоимость резервуаров в эксплуатации всего, тыс.руб.	43 058,00
3 Потенциальная экономия, тыс.руб.	40 862,35
– в % к стоимости резервуаров (уровень экономии)	94,90
4 Окупаемость, лет	0,05

На основании вышеуказанных результатов расчетов можно сделать вывод о наличии вероятности существенной экономии средств: продление срока полезного использования воздушных резервуаров на основании проводимой экспертизы позволит снизить капитальные затраты в совокупности по четырем территориальным железнодорожным дорогам в размере 40 862,35 тыс.руб., то есть почти 95% от вероятных капитальных вложений в новое оборудование.

Общий срок окупаемости затрат на проведение экспертизы всех воздушных резервуаров 4-х регионов составит в среднем чуть более 0,5 месяца, что доказывает экономическую целесообразность предлагаемого варианта технического обеспечения нормального функционирования работы тормозной системы локомотивов. Его реализация позволит исключить нерациональные капитальные затраты на замену списываемых воздушных резервуаров с фактически не выработанным производственным ресурсом.

Справедливо заметить, что практическое проведение технических мероприятий по продлению срока полезного использования резервуаров будет требовать проведение их ремонта, что несколько снизит вышеуказанную величину предполагаемой экономии.

Для минимизации таких затрат, расчет которых будет осуществлен в последующих этапах исследования, безусловно, требуется специальное оборудование. Именно такая установка, предназначенная для промывки от загрязнений и для гидроиспытаний воздушных резервуаров подвижного состава с оборотным водоснабжением разработана в Региональном центре инновационного развития КрИЖТ [1, 2] и ее практическое использование создаст предпосылки для снижения затрат при повышении качества ремонта воздушных резервуаров.

Список использованных источников

1. Патент на полезную модель RU 135547 U1, 20.12.2013. Устройство для промывки и гидроиспытаний воздушных резервуаров / Каргапольцев С.К., Трофимов А.Н., Сорин В.В.; заявитель и патентообладатель Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования Иркутский государственный университет путей сообщения (ФГБОУ ВПО ИрГУПС) № 2013100722/05; заяв. 12.03.2013.

2. Каргапольцев С.К., Трофимов А.Н., Сорин В.В. Система очистки и диагностирования локомотивных резервуаров как часть автоматизированной системы управления на предприятиях РЖД // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2016. Т. 2. С. 386-389.

УДК 338.24

ГРНТИ 06.01.11

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ В РОССИИ

T.A. Тимошенко

студент направления 38.03.01 Мировая экономика, СГУПС, г. Новосибирск

Научный руководитель: Ю.И. Демьяненко

старший преподаватель, СГУПС, г. Новосибирск

Аннотация. В статье рассматриваются сущность и понятия «цифровой экономики», а так же некоторые аспекты влияния на экономические процессы в России. Анализируется влияние цифровизации на функционирование экономической деятельности России в целом.

Ключевые слова: Цифровая экономика, промышленный Интернет вещей (ПиоТ), цикл зрелости технологии (Hype cycle) Gartner, передовые технологии, цифровизация.

SOME ISSUES OF DIGITALIZATION OF THE ECONOMY IN RUSSIA

T.A. Timoshenko

student of the specialty / direction of World Economy and Law,

Siberian State Transport University, Novosibirsk

Scientific supervisor: Yu.I. Demyanenko

senior lecturer,

Siberian State Transport University, Novosibirsk

Annotation. The article examines the essence and concepts of the "digital economy", as well as some aspects of its impact on economic processes in Russia. The

article analyzes the impact of digitalization on the functioning of economic activity in Russia as a whole.

Keywords: Digital economy, industrial Internet of Things (IIoT), Gartner technology maturity cycle (Hype cycle), advanced technologies, digitalization.

В настоящее время большое внимание уделяется постоянному росту цифровой экономики. Этому росту, без сомнения, способствует широко распространенный доступ к компьютерам и Интернету.

Кроме того, растет понимание того, что характер производства товаров и услуг и способы, с помощью которых они поступают на рынок, меняются быстрыми темпами. Однако, несмотря на быстрый рост в последние годы, можно рассматривать появление цифровой экономики как важную тенденцию, являющуюся лишь частью более общей изменяющейся структуры экономики, вызванной резкими изменениями в информационных технологиях.

Согласно определению Всемирного банка, под цифровой экономикой понимается система экономических, социальных и культурных отношений, основанных на использовании информационных компьютерных технологий [1].

Стоит отметить, что одним из ключевых элементов цифровой экономики является промышленный Интернет вещей (ПоТ). Некоторые помечают ПоТ как нечто большее, чем промышленная революция и вытекающая из этого инновация. ПоТ также была определена в Цикле зрелости технологии (Hype cycle) Gartner в качестве одной из появляющихся технологий.

Hype Cycle — это способ проиллюстрировать появление, принятие, влияние и зрелость появляющихся технологий.

Промышленный Интернет вещей играет ключевую роль в общем цифровом преобразовании в направлении цифровой цепочки поставок во многих частях и компонентах цепочки создания стоимости большой экосистемы, что, очевидно, также затрагивает аспекты, связанные с розничной торговлей / потребителем.

Однако с точки зрения промышленного Интернета интеллектуальные сети играют ключевую роль в поставках и передаче / распределении сетей. Другие включают эффективность завода, обслуживание и возможности, основанные на данных, благодаря интеллектуальным сеткам и операциям и услугам с поддержкой IoT.

Если рассматривать эволюцию ПоТ в области транспорта и логистики, можно увидеть растущее появление цифровой цепочки поставок и связанной логистической реальности [2]. Это является одной из проблем для обрабатывающей промышленности и рынка как такового, а так же для многих игроков нет цифровой стратегии, и им настоятельно рекомендуется ускорить свои усилия по цифровой трансформации.

Стоит отметить, что промышленный Интернет вещей все еще находится в зачаточном состоянии, поскольку некоторые из его концепций и технологий, которые могли бы обеспечить его полную реализацию, еще не стали концепциями, которые используются повсеместно.

В долгосрочной перспективе, когда она в конечном итоге получит признание и полное внедрение, на некоторых рынках, вероятно, будет наблюдаться бум, в который войдут определенные ключевые игроки отрасли.

Во-первых, это телекоммуникационная индустрия. Признано, что благодаря IoT миллиарды устройств будут подключены к сети, и эти устройства будут требовать подключения к сети. Расширение возможностей подключения устройств означает увеличение подписки на услуги передачи данных у поставщиков телекоммуникационных услуг.

Было установлено, что общий объем трафика для мобильных телефонов только в 2012 году превысил все предыдущие годы вместе взятые. Это увеличение вызвано увеличением количества подключенных устройств к Интернету. Появляется все больше смартфонов, которые активно подключены к Интернету.

Во-вторых, производители оборудования. Распространение микропроцессорных технологий привело к огромному росту производства аппаратных средств, поскольку в настоящее время возможны устройства меньшего размера из-за уменьшенного размера среднего микропроцессора. Это может привести к снижению стоимости изготовления оборудования, особенно когда стоимость материалов также снижается.

Однако большинство этих аппаратных устройств варьируются от мобильных до персональных вычислительных устройств. Несмотря на то, что носимые устройства все еще находят свое место на рынке технологий, они не полностью проникли в каждый уголок мира.

Ожидается, что с промышленным Интернетом вещей миллиарды устройств заполнят супермагистраль Интернета, и эти встраиваемые устройства должны будут производиться производителями оборудования.

В-третьих, информационные вычислительные блоки. Интернет сам по себе содержит множество информации, которую можно добывать и использовать в нескольких сферах жизни общества. Уже сейчас такие передовые технологии, как веб-службы, семантическая сеть и инструменты интеллектуального анализа данных, ведущие к искусственному интеллекту, могут использовать сложность данных и сделать межмашинное взаимодействие менее сложным. Следующим важным шагом является создание сценария, в котором передача, сбор и анализ данных инициируются не людьми, а машинами. С помощью Интернета вещей сбор и анализ информации могут быть инициированы машинами со встроенными датчиками и исполнительными механизмами, которые

запускаются в зависимости от определенных сценариев или событий, что устраняет необходимость участия человека в цепочке передачи и обработки данных. Это, в свою очередь, позволит получать данные в реальном времени, проанализированные на лету.

Кроме того, внедрение новых технологий и замена рабочей силы капиталом — это процесс, происходящий во всех отраслях с целью снижения затрат, повышения производительности и облегчения предоставления индивидуальных решений для клиентов.

К последствиям глубинных изменений относятся: изменение в рабочей среде, развитие навыков (обучения), рост экономики, устойчивость и изменение в окружающей среде, изменения в бизнес-процессах, цифровизация, интеллектуальная фабрика и интеллектуальное производство. В целом, ожидается, что будет потенциально нестабильная ситуация, когда работникам, выполняющим постоянные или рутинные работы, придется столкнуться с проблемой сохранения своей работы. Неустойчивые рабочие ситуации, давление на заработную плату и возможное сокращение рабочей силы являются одними из самых радикальных негативных воздействий, которые эта революция может оказать на общество.

В то же время, цифровизация также имеет ряд положительных эффектов: цифровизация производства может означать улучшение здоровья и безопасности работников на рабочем месте, когда работы могут (и должны) выполнять самые опасные работы (например, добыча высокорадиоактивных металлов). Другие задачи можно сделать более эргономичными. Некоторые задачи по контролю не требуют физического присутствия на заводе и могут означать, что работники с семьями, и в частности, женщины, смогут лучше сбалансировать семью и карьеру (улучшенный баланс между работой и жизнью).

Использование систем помощи и врожденный спрос на среднюю квалифицированную рабочую силу могут стать мощным стимулом для развивающихся рынков со средним уровнем образования и квалификации населения[3]. Децентрализация энергопроизводящей и распределительной сети дает новые возможности регионам мира и является более надежным источником энергии, как для производственных предприятий, так и для окружающих сообществ.

Тем не менее, потенциал и ожидания улучшений на рабочем месте станут реальностью только в том случае, если профсоюзы смогут добиться этого посредством политических действий, коллективных переговоров и промышленных действий.

Кроме того, основное преимущество заключается в достижении гибких и открытых цепочек создания стоимости в производстве сложных массовых продуктов для индивидуальной настройки в небольших сериях, что невозможно

при существующих способах производства и организационной структуре. Это также тесно связано с другой категорией: изменения в бизнес-системах и процессах. В этой категории одно из основных общих преимуществ цифровой экономики заключается в улучшении общего планирования и контроля.

Что касается возможных будущих последствий в области экономики или производства, цифровая экономика может внести существенный вклад в сохранение тенденции, при которой структура промышленного Индексы больше не соответствуют структуре ВВП, что говорит о том, что фондовый рынок больше не отражает экономику.

Техническая трансформация отраслевой цифровизации, вероятно, будет сопровождаться социальными трансформациями. Эти социальные преобразования будут отражены на рынке труда, где изменение потребностей рынка будет стимулировать изменения в образовательных системах.

Соответствующие ключевые компетенции будущего будут относиться к информационным технологиям [4], программному обеспечению, прикладным программам и автоматизированным системам. Эти компетенции будут включать не только базовые знания и умение использовать цифровые устройства, приложения, Web 2.0 и любые электронные инструменты, но также потребуются навыки, ориентированные на пользователя.

Список использованной литературы

- 1 Паньшин Б. Цифровая экономика: понятия и направления развития. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovaya-ekonomika-ponyatiya-i-napravleniya-razvitiya> (дата обращения 1.04.2021).
- 2 Сухарев О.С. Экономическая теория. Современные проблемы. Учебник для вузов.-М.: Юрайт, 2019.-385 с.
- 3 Демьяненко Ю.И. Оптимизация образовательных процессов в техническом вузе на основе информационных технологий. В сборнике: Цифровые трансформации в образовании (E-Digital Siberia'2020). Материалы IV Международной научно-практической конференции. Новосибирск, 2020. С. 69-72.
- 4 Демьяненко Ю.И. Математические дисциплины как средство формирования профессиональных компетенций. Демьяненко Ю.И. В сборнике: Актуальные проблемы модернизации высшей школы. Материалы Международной научно-методической конференции. Сибирский государственный университет путей сообщения, НТИ - филиал МГУДТ. 2014. С. 329-331.

ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ ОБЪЕКТАМИ СПОРТА

Э.Р. Фаязов

*Магистрант направления «Государственное управление в социальной сфере»,
Башкирская академия государственной службы и управления при Главе Республики
Башкортостан, г. Уфа*

Научный руководитель: З.Э. Сабирова

кандидат экономических наук, доцент

*Башкирская академия государственной службы и управления при Главе Республики
Башкортостан, г. Уфа*

Аннотация. В статье проведен анализ возводимых, уже введенных в эксплуатацию спортивных сооружений на территории Российской Федерации. Уделено внимание обеспечению населения бассейнами и разработке программы «Плавание для всех».

Автором проведен анализ профессиональных образовательных организаций, с наличием или отсутствием крытых спортивных сооружений.

В статье указано о мероприятиях по предоставлению субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, предполагающие использование механизма государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: спортивные сооружения, инвестиционные программы, спортивная подготовка, материально-техническая спортивная база, спортивная инфраструктура общеобразовательных организаций.

PROVISION OF THE POPULATION WITH SPORTS FACILITIES

E.R. Fayazov

*Master's student in the direction "Public administration in the social sphere",
Bashkir Academy of Civil Service and Management under the Head of the Republic of
Bashkortostan, Ufa*

Scientific adviser: Z.E. Sabirova

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
State Budgetary Educational Institution of Higher Education BAGSU, Ufa*

Annotation. The article analyzes the sports facilities under construction, already commissioned, on the territory of the Russian Federation. Attention was paid to providing the population with swimming pools and the development of the "Swimming for all" program.

The author analyzed professional educational organizations with or without indoor sports facilities.

The article indicates an event for the provision of subsidies from the federal budget to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation, involving the use of a public-private partnership mechanism.

Key words: sports facilities, investment programs, sports training, material and technical sports base, sports infrastructure of educational organizations.

В настоящее время в Российской Федерации имеется более трехсот тысяч спортивных сооружений, с учётом объектов городской и рекреационной инфраструктуры, приспособленных для занятий физической культурой и спортом.

В период с 2016 по 2019 годы в рамках инвестиционных программ Министерства спорта России построено и строится около 270 современных спортивных объектов. По итогам 2020 года введено в эксплуатацию 135 объектов спорта.

Планировалось больше, но 37 объектов, которые находятся в финальной стадии строительства, из-за пандемии пришлось перенести на 2021 год.

В 2021 году строительство ведется на 174 объектах, 120 будет введено в эксплуатацию [1].

По данным Всероссийского реестра объектов спорта, размещенном на официальном сайте Министерства спорта Российской Федерации в 2021 году (01.01.2021г.-23.03.2021г.) приняты 80 объектов [2].

Согласно поручений Совета по развитию физической культуры и спорта при Президенте Российской Федерации, особого внимания заслуживает вопрос обеспечения населения бассейнами и разработки программы «Плавание для всех». Количество плавательных бассейнов в Российской Федерации составляет 5855 единиц, в том числе 187 единиц 50-метровых и 2940 единиц 25-метровых.

Таким образом, на один муниципальный район и городской округ в среднем приходится 1,2 стандартных бассейна и 1 бассейн нестандартных размеров, в том числе для обучения детей плаванию (так называемый «лягушатник»). Данного количества бассейнов недостаточно для повсеместного обучения населения плаванию.

Учитывая опыт Швеции, где школьники младших классов обязаны сдать специальный экзамен по плаванию, опыт Германии, где обязательным навыком для получения высшего знака отличия для непрофессиональных спортсменов «Немецкий спортивный значок», приравненного к государственной награде, является умение плавать [3].

По данным Минпросвещения России, на 1 января 2019 года в Российской Федерации функционировало 41045 общеобразовательных организаций, в том числе 23500 общеобразовательных организаций или 57,3% расположены в

сельской местности [4]. Общеобразовательные организации располагают следующими спортивными сооружениями:

- спортивные залы – 36778 (в том числе 20242 – в сельской местности);
- крытые бассейны – 1978 (в том числе 341 – в сельской местности);
- оборудованная территория для реализации раздела «Лёгкая атлетика» программы по физической культуре – 21727 (в том числе 11938 – в сельской местности).

Кроме того, в по данным формы федерального статистического наблюдения № СПО-2 в Российской Федерации функционирует более 3,5 тыс. профессиональных образовательных организаций, из которых 680 не имеют крытых спортивных сооружений, в 348 образовательных организациях крытые спортивные сооружения требуют капитального ремонта, в 41 образовательной организации крытые спортивные сооружения находятся в аварийном состоянии.

Широко практикуется в субъектах Российской Федерации использование образовательными организациями, организациями, осуществляющими спортивную подготовку, а также спортивными клубами, не имеющими собственной инфраструктуры, спортивных сооружений, независимо от их ведомственной принадлежности.

Доступ населения на территорию и к объектам спортивной инфраструктуры общеобразовательных организаций не запрещен. Нормативные документы в области градостроительного проектирования допускают объединять физкультурно-спортивные сооружения сети общего пользования со спортивными объектами школ.

Минобрнауки России отмечает, что на сегодняшний день большое количество образовательных организаций высшего образования различной ведомственной принадлежности уже располагают полноценной материально-технической спортивной базой, по своим возможностям превосходящей ресурсы многих субъектов Российской Федерации в целом и муниципальных образований в частности, а также соответствующим кадровым потенциалом.

Кроме того, Минобрнауки России считает необходимым, учитывая опыт по реализации проекта «500 бассейнов», продолжить развитие материально-технической спортивной базы как для игровых видов спорта, так и для плавания, запланировав на их реализацию соответствующее финансовое обеспечение из федерального бюджета. Минобрнауки России готово провести мониторинг состояния материально-технической спортивной базы образовательных организаций высшего образования различной ведомственной принадлежности, участвующих в соревнованиях студенческих спортивных лиг, и проработать финансово-экономическое обоснование для ее реализации [5].

Создание спортивной инфраструктуры осуществляется также ПАО «Газпром» в рамках социального проекта «Газпром – детям» [6]. Цель проекта –

расширение возможностей для совместного участия детей и взрослого населения в спортивных и культурно-массовых мероприятиях, пропаганда здорового образа жизни. С начала реализации проекта в 2007 году построено 1659 объектов спорта различной направленности.

Только в 2018 году введён в эксплуатацию 51 объект спорта в Республике Мордовия, Ставропольском и Хабаровском краях, Амурской, Астраханской, Белгородской, Брянской, Волгоградской, Воронежской, Калужской, Кировской, Курганской, Курской, Псковской, Ростовской, Саратовской областях и г. Санкт-Петербурге, в том числе:

- 18 физкультурно-оздоровительных комплексов;
- 1 конноспортивная школа;
- 2 легкоатлетических манежа;
- 7 пришкольных стадионов;
- 23 многофункциональные спортивные площадки.

Наиболее крупными социально-значимыми объектами, введенными в эксплуатацию в 2018 году, являются физкультурно-оздоровительный комплекс с бассейном и универсальным залом в г. Комсомольске-на-Амуре, конноспортивная школа в г. Курске, легкоатлетический манеж в г. Кирове и физкультурно-оздоровительный комплекс с катком в г. Ставрополе.

Благодаря реализации проекта, современные объекты спорта появились как в крупных городах с сильными спортивными традициями, так и в отдаленных малонаселенных пунктах.

В Федеральную целевую программу «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации» включено мероприятие по предоставлению субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, предполагающие использование механизма государственно-частного партнерства [8; 9]. К примеру, в рамках муниципально-частного партнёрства в Республике Татарстан заключено соглашение о строительстве ООО «Аква-Регион» в г. Набережные Челны спортивно-оздоровительного комплекса (сроки строительства - III квартал 2018 года – IV квартал 2021 года, объем инвестиций – 221,0 млн. рублей) [10].

Список использованных источников

1. [Национальные проекты России \(xn--80aaparmpemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai\)](http://xn--80aaparmpemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai)
2. Официальный сайт Министерства спорта Российской Федерации. - [Электронный ресурс]. – [URL: https://minsport.gov.ru/](https://minsport.gov.ru/)
3. Профиль немецкой конфедерации олимпийских видов спорта- [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.dosb.de/en/organisation/philosophie/dosb-profile/>

4. Официальный сайт Министерства просвещения Российской Федерации. - [Электронный ресурс]. – [URL: https://edu.gov.ru/](https://edu.gov.ru/)
5. Официальный сайт Министерства науки и высшего образования Российской Федерации. - [Электронный ресурс]. – URL: <https://minobrnauki.gov.ru/>
6. Зайнашева З.Г., Сабирова З.Э. Реализация проектов государственно-частного партнерства в социально значимых отраслях // Вестник Университета: теоретический и научно-методический журнал. – Москва, 2014. №2. С. 43-45.
7. Официальный сайт «Газпром» - [Электронный ресурс]. – [URL: https://www.gazprom.ru/social/supporting-sports/projects/children/](https://www.gazprom.ru/social/supporting-sports/projects/children/)
8. Сабирова З.Э. Развитие социально значимых услуг в регионе на принципах государственно-частного партнерства // «Государственно-частное партнерство в России: новый инструмент развития инфраструктуры»: труды научно-практической конференции 09-11 октября 2013 года / Санкт-Петербургский государственный политехнический университет. - Санкт-Петербург, 2013. - С. 136-139.
9. Сабирова З.Э. Приоритеты и направления развития государственно-частного партнерства в сфере социальных услуг // Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий). Серия: Экономика. - 2012. №2 (14). С. 119-136.
10. Новости Татарстана и Казани — Татар-информ - [Электронный ресурс]. – URL: <https://tatar-inform.ru>

УДК 338.24

ГРНТИ 06.52.13

КАК БУДЕТ РАБОТАТЬ ЦИФРОВОЙ РУБЛЬ

В.А. Фильчакова

студент специальности 38.05.02,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Научный руководитель: С.Е. Воронин

доцент кафедры «Таможенное дело»,

Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск

Аннотация. В данной статье рассматривается pilotный проект цифрового рубля, который планируется к запуску в режиме эксперимента в 2022 году. Суть данной, уже третьей формы денежного выражения, заключается в переводе и расчете денежных средств, подобно безналичной форме. Однако цифровой рубль – уникальный элемент, который возможно отследить Центральному банку России. В статье приводится анализ преимуществ и

недостатков цифрового рубля, которые станут более понятными уже после запуска тестирования данной модели.

Ключевые слова: цифровой рубль, Центральный Банк России, деньги, электронный кошелек.

HOW THE DIGITAL RUBLE WILL WORK

V.A. Filchakova

student of the specialty 38.05.02,

Siberian State Transport University, Novosibirsk

Scientific supervisor: S.E. Voronin

Associate Professor of the Department of Customs,

Siberian State Transport University, Novosibirsk

Annotation. This article discusses a pilot project for the digital ruble, which is planned to be launched as an experiment in 2022. The essence of this, already the third form of monetary expression, is the transfer and calculation of funds, like a non-cash form. However, the digital ruble is a unique element that can be traced by the Central Bank of Russia. The article provides an analysis of the advantages and disadvantages of the digital ruble, which will become clearer after the launch of testing this model.

Keywords: digital ruble, Central Bank of Russia, money, electronic wallet.

Восьмого апреля 2021 года Центральный банк Российской Федерации представил концепцию цифрового рубля, которая описывает преимущества цифрового рубля, целевую модель, подходы в части денежно-кредитной политики при введении цифрового рубля, а также ключевые этапы реализации проекта [1].

Согласно прогнозам, уже к концу текущего года планируется создание платформы цифрового рубля, в январе 2022 года разработать законодательство, регулирующее данную область и запустить тестирование цифрового рубля.

По подсчетам на начальном этапе Банк России будет проверять переводы между физическими лицами, а затем и другие операции (оплату налогов и расчёты с бюджетом).

Под цифровым рублем понимается уникальный цифровой код, существующий в третьей форме денег по сравнению с наличными и безналичными деньгами.

По сравнению с безналичными расчетами, каждый цифровой рубль это уникальный элемент, а соответственно его можно будет проследить, как он перемещается от одного владельца к другому, кто и кому его перечисляет.

Выпускать цифровые рубли будет Центральный банк России, храниться они будут на электронном кошельке, доступ к которому предоставляют исключительно коммерческие банки. Посредством их приложений появляется

возможность проверять баланс кошелька или оплачивать покупки. Однако ответственность за сохранность денег лежит на Центральном Банке России.

Процесс пользования цифровым рублем достаточно простой: например, если на счете в банке лежит 100 российских рублей, то по просьбе банк открывает электронный кошелёк и переводит на этот счет российских рублей. Коммерческий банк одновременно и переводит деньги, и списывает эти деньги в адрес Центрального банка. Банк России, в свою очередь, эти 50 российских рублей принимает и эмитирует 50 цифровых рублей. В итоге получается вместо счёта в банке электронный цифровой кошелёк, на котором 50 российских рублей [2].

Перевод в цифровые рубли можно будет осуществлять как с безналичными деньгами со счетов, так и с наличными (с помощью банкомата и карты банка, а в дальнейшем уже на кошелёк в виде цифровых рублей).

Цифровой рубль обладает следующими преимуществами:

1. Низкий процент за переводы и большие лимиты на перечисление денег без комиссии для физических лиц. Если сейчас клиент банка может перевести в месяц без комиссии 100 000 российских рублей, с цифровым рублём лимита не будет: физлицам разрешат переводить друг другу любые суммы без платы за операции.
2. Скорость переводов. Поскольку деньги будут перемещаться внутри одной системы, поэтому транзакции станут быстрее.
3. Офлайновые платежи. По планам Банка России, переводы цифровой валюты будут осуществляться без подключения к интернету.

Однако, есть и недостатки у данной формы денег, к числу которых относятся:

1. Повышение ставок по кредитам. С появлением цифрового рубля безналичных и наличных денег станет меньше, поскольку частично их заменят цифровые. Они будут находиться в Центробанке. У коммерческих банков станет меньше денег, которые они могут выдавать в кредит. Соответственно, им нужно будет эти деньги либо брать под процент у Банка России, либо повышать ставки по депозитам, чтобы привлечь средства граждан. И в том, и в другом случае стоимость денег станет выше, а значит, вырастут ставки по кредитам.

2. Больше вероятность блокировки счетов. Все платежи с цифровым рублём Центральным Банк будет проверять на соответствие закону о противодействии отмыванию доходов, полученных преступным путём. Если банку платеж покажется подозрительным, его могут заблокировать.

3. Отсутствие процентов на остаток на счёте. В настоящее время доступны проценты на остаток по счету, кэшбэк за покупки по карте, но после появления цифрового рубля на остаток по счёту на электронном кошельке проценты начислять не будут, кэшбэка тоже не будет.

4. Невозможность расплачиваться за границей. Рассчитаться цифровым рублём России можно только в рамках нашей страны. Это будет до тех пор, пока другие государства не выпустят свои цифровые деньги и не договорятся о конвертации одной цифровой валюты в другую.

5. Риски банковской системы. С появлением цифрового рубля часть транзакций будет проходить в этом цифровом рубле на площадке Банка России. Коммерческие банки к таким переводам не будут иметь отношения, а соответственно - не будут получать с них комиссию. Следовательно, появится риск ухода с рынка компаний, которые строили свой бизнес на развитии платёжных систем.

Также есть риск сбоя проекта цифрового рубля, который в случае наступления будет весьма масштабный и затронет большую часть Российской Федерации. Однако, Банк России обладает надежной системой, которая сможет обслуживать такой глобальный проект.

Таким образом, на данном этапе не совсем понятна цель перехода населения России на цифровой рубль. Однако у Центрального банка появится возможность лучше контролировать инфляцию, курс рубля, ставки по кредитам и депозитам, занятость населения и другие экономические показатели. Он будет контролировать политику в области цифрового рубля.

Конечно, после запуска пилотного проекта станет более понятными плюсы и минусы данной формы денег, тогда уже будут сформированы какие-то промежуточные результаты, выводы и направления развития данного элемента Центрального банка.

Список использованных источников

1. Банк России: официальный сайт URL: <http://www.cbr.ru> (дата обращения 14.04.2021).
2. Как будет работать цифровой рубль и выгодно ли будет хранить в нём сбережения // Сравни.ру [сайт] URL: <https://www.sravni.ru> (дата обращения 14.04.2021)

УДК 657

ГРНТИ06.81.30

ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

A.A. Харьков, Е.А. Шевченко

студенты группы ЭК-19-6,

Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург

Научный руководитель: Т.Ю. Девятова

старший преподаватель кафедры бухгалтерского учета и аудита,
Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург

Аннотация. Сегодня ситуация на финансовых рынках нестабильна и неопределенна и осложняется мировой пандемией. В этой связи организации должны обеспечивать финансовую устойчивость своего бизнеса. Авторы предлагают систему классификации с точки зрения рисков снижения и восстановления финансовой стабильности. Рассмотрены основные показатели финансовой устойчивости и предложены концепции формирования расчетных моделей для оценки риска снижения финансовой устойчивости компаний.

Ключевые слова: финансовая устойчивость, классификация финансовой устойчивости, управление рисками.

FINANCIAL STABILITY OF ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS

A. A. Kharkiv, E. A. Shevchenko

students of the EC-19-6 group,
Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Scientific supervisor: T. Yu. Devyatova

Senior lecturer of the "Accounting and Auditing" Department,
Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Abstract: Today, the situation in financial markets is unstable and uncertain and it is complicated by the global pandemic. In this regard, organizations should ensure the financial stability of their business. The authors propose the classification system in terms of the risks of reducing and restoring financial stability. The main indicators of financial stability are considered and the concepts of the formation of calculation models for assessing the risk of reducing the financial stability of the company are proposed.

Keywords: financial stability, classification of financial stability, risk management.

Финансовая устойчивость - одна из важнейших характеристик финансового состояния хозяйствующего субъекта, а также показатель его успешного функционирования. Авторы считают, что финансовая устойчивость - это оценка экономической деятельности корпорации, представляющая собой непрекращающийся, статический механизм ее развития, перераспределения и применения финансовых потоков, что характеризует достигнутый показатель финансового состояния, сказывающегося в финансовой (бухгалтерской) отчетности в части оценки и движения ее источников и капиталовложений, а также платежеспособности, ликвидности, рентабельности, уровня риска вероятности разорения.

В современном мире многие фирмы взаимодействуют друг с другом в различных областях, сохраняя при этом экономические взаимоотношения. Для выстраивания таких взаимоотношений корпорации должны соответствовать современному уровню финансово-экономической устойчивости, гарантирующей способность выполнять требования рынка. Необходимо защитить себя, выбирая другого контрагента с полной уверенностью в исполнении своих экономических обязательств.

Рыночная экономика предполагает активное участие в социально-экономической жизни государства всевозможных её участников - субъектов предпринимательства. Но не все участники могут грамотно реализовать свою деятельность в социально-экономических взаимоотношениях. Грамотный анализ кредитоспособности и экономической стабильности позволяет руководству своевременно принимать нужные меры для своевременного экономического оздоровления кризисного состояния фирмы и, для внешних пользователей, своевременно спланировать необходимость взаимоотношений с определенными фирмами [3].

Таблица 1 - Трактовка научных понятий "финансовая устойчивость" и "финансовая стабильность"²

Автор	Понятие «финансовая устойчивость»	Понятие «финансовая стабильность»
Градов А.П.	Финансовое состояние организаций является одним из главных факторов, которые определяют экономический рост в стране.	Автор не дает четкого определения финансовой стабильности.
Куприянова Л. М.	Финансовая устойчивость предприятия — это способность субъекта хозяйствования функционировать и развиваться, сохранять равновесие своих активов и пассивов в изменяющейся внутренней и внешней среде, гарантирующее его платежеспособность и инвестиционную привлекательность в долгосрочной перспективе в границах допустимого уровня риска	Определения финансовой устойчивости и финансовой стабильности у данного автора совпадают
Савицкая Г. В	Финансовая устойчивость предприятия — это способность субъекта хозяйствования функционировать, развиваться и сохранять постоянную платежеспособность.	Определения финансовой устойчивости и финансовой стабильности у данного автора совпадают
Шеремет А. Д.	Финансовая устойчивость наряду с ликвидностью баланса и платежеспособностью предприятия определяется как соотношение оборотных активов и источников их формирования.	Данный автор не дает четкого определения финансовой стабильности.

² Составлено авторами по: [1,4,6,7]

По мнению А.П. Градова [1, с. 89] финансовая устойчивость корпорации способствует формированию экономики страны, поскольку вовремя оплачивает налоги, взносы во всевозможные социальные фонды, не имеет долгов по заработной плате перед своими работниками, совладельцы своевременно получают дивиденды, а банки имеют гарантию по выплате кредитов и процентов по ним.

Под финансовой стабильностью Л.М. Куприянова понимает: «Финансовая устойчивость является одним из критериев оценки финансового состояния, определяющим стабильность положения организации в рыночных условиях. Расчет данного показателя позволяет определить оптимальное соотношение между активами и источниками их формирования в целях дальнейшего улучшения показателей функционирования предприятия и в частности финансового состояния» [4, с.132].

А. Д. Шеремет, считает, что сущностью финансовой устойчивости представляет собой предоставление запасов формирующими источниками, при этом кредитоспособность реализуется как её внешнее явление [7, 294].

Управление финансовой стабильностью - одна из первостепенных задач, стоящих перед менеджментом фирмы. Это связано с тем, что с помощью анализа экономической стабильности можно определить, насколько рационально фирма располагает ресурсами и управляет ими, чтобы устранить вероятность недостатка финансовых ресурсов.

Индикатором финансовой стабильности является превышение или отсутствие источников средств для формирования резервов и затрат, получаемое в виде разницы между величиной источников средств. Этот критерий позволяет классифицировать экономические ситуации по степени их стабильности. Существует четыре типа финансовой стабильности:

1. Смысл абсолютной устойчивости финансового состояния заключается в том, что денежные резервы в финансовой единице меньше величины собственного оборотного капитала банка в пересчете на товарно-материальные запасы [2].

2. Нормальная финансовая устойчивость, при которой платежеспособность хозяйствующего субъекта гарантирована. Запасы и затраты хозяйствующего субъекта равны сумме его оборотных средств и банковских кредитов на приобретение товарно-материальных ценностей [2].

3. Нестабильное финансовое состояние, когда запасы и затраты эквивалентны сумме собственных оборотных средств, банковские ссуды на инвентаризацию и временно свободные источники средств. Нестабильное финансовое состояние характеризуется тем, что остается возможность восстановления платежеспособности [2].

4. Финансовый кризис, при котором баланс платежного состояния обеспечивается краткосрочными выплатами по заработной плате, банковским кредитам, бюджету, то есть в этой ситуации наличные деньги, краткосрочные ценные бумаги и дебиторская задолженность не покрывают ни свои обязательства, ни просроченные ссуды [2]:

– финансовая устойчивость может быть восстановлена как за счет увеличения кредитования и заимствования, так и за счет рационального снижения уровня запасов и затрат;

– неустойчивая финансовая ситуация обуславливается нарушением финансовой дисциплины, перебоем в зачислении средств на расчетный счет и снижении рентабельности деятельности.

Финансовый кризис характеризуется, помимо указанных признаков нестабильной финансовой ситуации, наличием регулярных дефолтов (просроченными банковскими кредитами, задолженностью перед поставщиками, наличием просрочек бюджета).

Нормальная и абсолютная стабильность финансового положения характеризуется отсутствием нарушений платежной дисциплины, а также высоким уровнем доходности.

На финансовую устойчивость компаний влияют многие факторы, такие как соотношение собственного и заемного капитала, кредиторская и дебиторская задолженность. Таким образом, финансовая стабильность является следствием множества условий. Эта универсальность относится к возрастающему риску снижения финансовой стабильности, поскольку для того, чтобы управлять ею, необходимо одновременно управлять многими факторами.

Риск снижения финансовой стабильности в экономической литературе определяется по-разному. К примеру, П. А. Глеков и Л. В. Шульгина определяют риск снижения финансовой устойчивости как вероятность финансовых потерь из-за неэффективной структуры капитала, приводящей к дисбалансу денежных потоков [8].

Мы считаем, что наступление какого-либо рискового события, например, изменение внутренней или внешней среды компании, которое поспособствовало бы ухудшению её финансового состояния, может вызвать риск снижения финансовой устойчивости. Считается, что именно снижения финансовой устойчивости компании или предприятия играет ведущую роль в структуре финансовых рисков.

Сегодня существует множество способов оценки риска снижения финансовой устойчивости компании, основанных на методе коэффициентов. При оценке рисков рассчитываются относительные финансовые показатели компаний, из которых в дальнейшем сформируются системы коэффициентов, на

основании которых будет сделан вывод об уровне риска снижения финансовой устойчивости компании.

Но, Шайхутдинова К.Р. и Пупенцова С.В. в своей научной работе считают, что лучшим способом оценки риска снижения финансовой устойчивости компании является построение многофакторной модели. Эти модели позволяют определить не только общую величину риска, но и влияние каждого из факторов на этот показатель. Преимущество многомерных моделей заключается в возможности включать как относительные, так и абсолютные показатели (к примеру, показатели ликвидности, размер собственного капитала и привлеченных средств, размер дебиторской и кредиторской задолженности) [5].

Подводя итоги, можно сделать вывод, что финансовая устойчивость - это такое состояние организации, при котором у нее достаточно собственных средств для эффективного функционирования в условиях финансовой независимости в постоянно меняющейся внешней среде.

В современных рыночных условиях финансовая стабильность рассматривается как важный фактор экономического становления организации. Чтобы обеспечить его нормальное функционирование в конкурентной рыночной среде, необходимо реалистично оценивать стабильность экономического состояния. Этим объясняется актуальность темы исследования и ее важность для хозяйствующих субъектов.

Список использованных источников

1. Градов А.П. Национальная экономика: учеб / А.П. Градов. - Спб. Издательство «Питер», 2016, – 218 с.
2. Классификация типов финансовой устойчивости [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://helpiks.org/5-54293.html>
3. Кряквина Е. Д. Финансовая устойчивость предприятия как одно из условий успешного взаимодействия между контрагентами / Е. Д. Кряквина. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 48 (286). — С. 378-380. — URL: <https://moluch.ru/archive/286/64564/>
4. Куприянова Л. М. Финансовый анализ: Учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2015., 157 с.
5. Риск снижения финансовой устойчивости предприятия в современных условиях [Электронный ресурс] // Режим доступа <https://cyberleninka.ru/article/n/risk-snizheniya-finansovoy-ustoychivosti-predpriyatiya-v-sovremennyh-usloviyah-1>
6. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб. Пособие / Г. В. Савицкая. — 7-е изд., испр. — Мн.:Новое знание, 2019, с.619

7. Шеремет А. Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности. М.: ИНФРА-М, 2015. — 307 с.

8. Шульгина Л. В., Глеков П. А. Принцип устойчивого развития предприятий в условиях финансового кризиса: уточнение понятий // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия - 2012 - №10 - С. 5-9.

УДК 657.6

ГРНТИ 06.35.35

ОСОБЕННОСТИ АУДИТА ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОРГАНИЗАЦИИ

V.E. Хозикова

Экономика 38.03.01, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: Т.А. Цыркунова

Канд. эконом. наук, доцент, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. Финансовый результат компании является основным индикатором успешности ее деятельности. Аудит финансовых результатов осуществляется для подтверждения корректности отражения финансового результата предприятия в бухгалтерском учете и соблюдения положений соответствующих нормативных актов.

В данной статье рассмотрены основные задачи аудита финансовых результатов, а также обусловлены характерные черты, типичные ошибки при проведении аудита финансовых результатов.

Ключевые слова: аудит, задачи аудита, проверка, финансовые результаты.

FEATURES OF THE AUDIT OF THE FINANCIAL RESULTS OF THE ORGANIZATION

V. E. Khozikova

Economy 38.03.01,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: Т. А. Tsyrkunova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. The financial result of the company is the main indicator of the success of its activities. The audit of financial results is carried out to confirm the

correctness of the reflection of the financial result of the enterprise in the accounting and compliance with the provisions of the relevant regulations.

This article discusses the main tasks of the audit of financial results, as well as the characteristic features, typical errors in the audit of financial results.

Keywords: audit, audit tasks, audit, financial results.

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что при проведении аудита особое внимание уделяется финансовым результатам, которые в конечном итоге формируют чистую прибыль компании. Значение прибыли в современной экономике огромно. Как экономическая категория определяет финансовый результат деятельности предприятия. Почти все пользователи заинтересованы финансовой отчетностью компании, а также проявляют особый интерес финансовым результатам организации.

Целью исследования является теоретическое обобщение и систематизация задач аудита финансовых результатов, определение его особенностей и обоснование рекомендаций по совершенствованию аудиторской проверки финансовых результатов организации.

По мнению большинства авторов, аудит финансовых результатов включает в себя три этапа (см. таблица 1), а именно: подготовительный этап; проведение аудиторской проверки; заключительный этап.

Таблица 1 – Этапы аудита финансовых результатов

Наименование этапа	Суть
Подготовительный этап	Оформление рабочих документов аудитора, которые помогают сформировать мнение об организации, а также ситуациях в отраслевой структуре и особенностях предприятия.
Проведение аудиторской проверки	Проверка первичной документации, регистров бухгалтерского учета и соотношение данных из оборотно – сальдовой ведомости и бухгалтерской (финансовой) отчетности.
Заключительный этап	Формирование аудиторского мнения, которое может быть как положительным, так и отрицательным. А также составление письма к руководству.

Задачи аудита финансовых результатов представлены на рисунке 1.

Согласно Федеральному закону “Об аудиторской деятельности” от 30.12.2008 № 307-ФЗ [1], целью аудита является выражение мнения о достоверности мнения бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Для достижения поставленной цели необходимо произвести проверку:

– правильности формирования финансового результата от обычных видов деятельности;

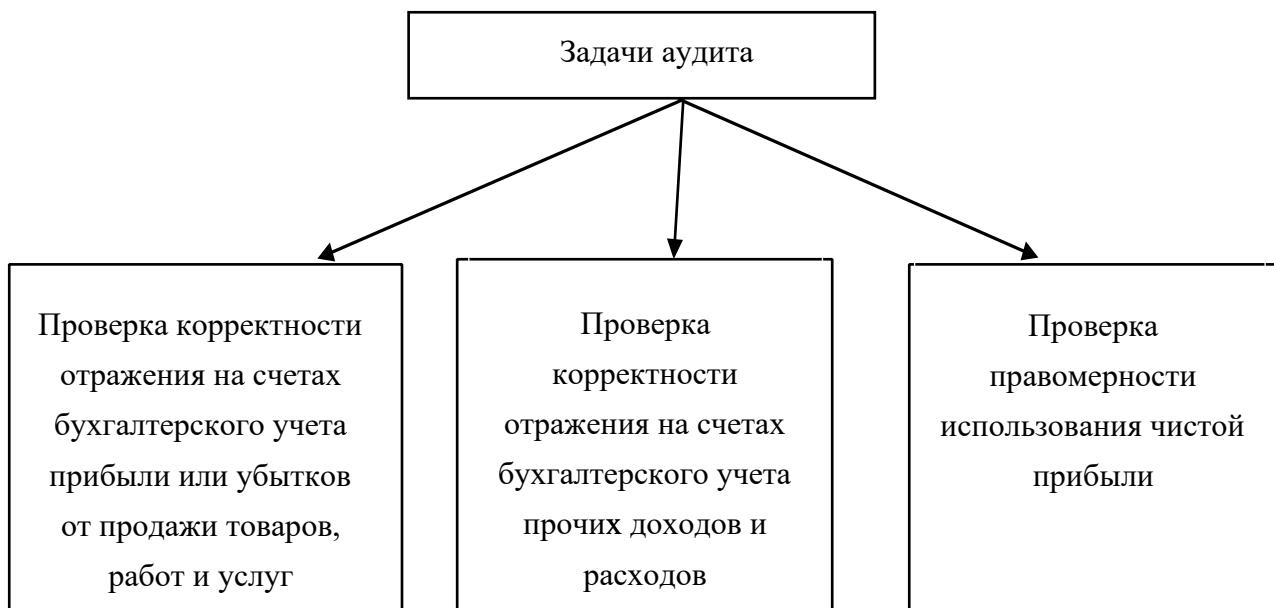


Рисунок 1 – Задачи аудита финансовых результатов

- обоснованности и правильности учета финансового результата от прочих видов деятельности;
- правильности формирования и распределения чистой прибыли;

В процессе аудита финансовых результатов организация решает комплекс взаимосвязанных задач, которые указываются в плане аудита и позволяют выявить ошибки в учёте. Наиболее распространенные ошибки, которые выявляются при проведении аудита финансовых результатов, систематизированы в таблице 2 [3].

Таблица 2 – Система аудиторских процедур и выявляемые ошибки при их реализации

Аудиторские процедуры	Суть аудиторской процедуры	Распространённые ошибки
Изучение и оценка организаций систем внутреннего контроля	Позволяет ознакомиться с методами бухгалтерского учёта в организации, утверждёнными в учётной политике, изучить акты о проведении обязательной годовой инвентаризации, которая позволяет сделать выводы о достоверности данных годовой бухгалтерской отчётности, а также выявить расхождения между фактическим наличием имущества и данными бухгалтерского учёта.	Несоответствие выбранного метода учёта в учётной политике действительности; обязательная годовая инвентаризация не проводится отсутствие графика документооборота и других внутренних документов.

Аудиторские процедуры	Суть аудиторской процедуры	Распространённые ошибки
Проверка правильности документального оформления операций по учёту доходов и расходов	Позволяет выявить достоверность и правильность оформления первичных документов	Ошибки в оформлении документов, следствием чего является неправильное распределение операций по счетам бухгалтерского учёта
Проверка правильности корреспонденции счетов	Позволяет выявить ошибки в корреспонденции счетов, что влечёт за собой неверное отражение данных в регистрах бухгалтерского учёта	Ошибки в корреспонденции счетов, а именно отнесение прочих расходов на расходы основного вида деятельности и наоборот
Проверка соответствия бухгалтерского баланса учетным регистрам, а также соответствия отчета о финансовых результатах с учетными регистрами	Позволяет выявить расхождения в учётных регистрах и бухгалтерской (финансовой) отчётности. Проводится сплошным или выборочным методом в зависимости от целей проверки.	Ошибки в отражении учетных данных по статьям баланса и отчёта о финансовых результатах несоответствие показателей баланса и отчёта о финансовых результатах

Данные полученные в процессе проверки вносятся в рабочие документы, которые аудитор разрабатывает самостоятельно для каждой процедуры.

Данные из рабочих документов являются основанием для формирования мнения в письме к руководству, а также в аудиторском заключении, который включает в себя анализ совокупного воздействия неисправленных искажений, оценку того, был ли превышен уровень или уровня существенности в отношении определенных видов операций, остатков по счетам или раскрытия информации, если такие имеются. Информация в документе должна быть чёткой, краткой и содержательной и не иметь неточностей.

Таким образом, аудит финансовых результатов выполняет важную функцию в отношении достоверности и реалистичности информации для внутренних и внешних пользователей бухгалтерской (финансовой) отчётности, на основе которой они смогут принимать правильные управленческие и инвестиционные решения. Поэтому в условиях рыночной экономики преимущество и доверие внешних пользователей отдается тем предприятиям, хозяйственная деятельность которых подтверждена положительным аудиторским заключением.

Список использованных источников

1. Об аудиторской деятельности: Федеральный закон № 307-ФЗ от 30.12.2008 (ред. от 15.03.2021). 42 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Оценка искажений, выявленных в ходе аудита: Международный стандарт аудита 450 введен в действие на территории Российской Федерации Приказом Минфина России от 09.01.2019 № 2н. 21 с. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Трофимова Л. Б. Аудит: учебное пособие. Москва: Юрайт, 2020. 242 с.

УДК 332.05

ГРНТИ 06.61.33

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Д.С. Холкина., В.В. Хлюстова

студенты экономического направления,

Уральский государственный экономический университет (УрГЭУ), г. Екатеринбург

Научный руководитель: П.В. Бочков

кандидат экономических наук, доцент,

Уральский государственный экономический университет (УрГЭУ), г. Екатеринбург

Аннотация. Пандемия нанесла большой ущерб и привела к серьезным изменениям в обществе, особенно это коснулось экономики, а в частности больше всего пострадал малый и средний бизнес. Коммерческая деятельность играет важную роль для экономики страны. Государство делает все возможное, чтобы привести все процессы в порядок и вернуться к обычной жизни. В данной статье рассмотрены особенности государственного регулирования коммерческой деятельности в условиях пандемии.

Ключевые слова. Коммерческая деятельность, малый и средний бизнес, государство, коронавирус, антикризисные меры.

STATE REGULATION OF COMMERCIAL ACTIVITY IN THE CONTEXT OF A PANDEMIC

D.S. Kholkina., V.V. Khlyustova

students of "Economics" Field of Training,

Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Scientific supervisor: P.V. Bochkov

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Abstract. The pandemic caused great damage and it led to serious changes in society, especially in the economy, and they were small and medium-sized businesses which suffered the most in particular. Commercial activity plays an important role for the country's economy. The state is doing everything possible to put all the processes

in order and return to normal life. This article discusses the features of state regulation of commercial activity in the context of a pandemic.

Keywords. *Commercial activity, small and medium-sized businesses, the state, coronavirus, anti-crisis measures.*

Предприниматель в России сталкивается со многими проблемами: пробелы в налоговом законодательстве, нехватка экономических ресурсов, недобросовестность со стороны крупного бизнеса, неграмотность самих предпринимателей и высокая кредитная ставка. Решение данных проблем важнейшая задача государства. [4, с.204].

Быстрое распространение COVID-19 и введение карантина на территории Российской Федерации существенно сказалось на коммерческой деятельности. Бизнес практически в каждой сфере оказался под негативным влиянием коронавирусной инфекции. Вследствие этого, законодательные и исполнительные органы государственной власти приняли различные меры, направленные на поддержку представителей коммерческой деятельности и снижение негативных последствий.

Ключевой мерой в период пандемии стало сокращение контрольно-надзорных мероприятий для экономии ресурсов бизнеса и обеспечении возможности сфокусироваться на основной деятельности. [5. с.2] В связи с этим, Правительство РФ ввело нейтралитет, отменив 100 тыс. плановых и 400 тыс. внеплановых проверок для субъектов малого и среднего предпринимательства до конца 2020 года. Уже результаты первого полугодия 2020 года показали, что МЧС России провело 50,3 тыс. проверок (47 % от показателя прошлого года), Роспотребнадзор – 52,3 тыс. проверок (52 % от показателя прошлого года), Роструд – 44,1 тыс. проверок (67 % от показателя прошлого года) и Ростехнадзор – 29,5 тыс. проверок (59 % от показателя прошлого года). [5, с.13]

Минэкономразвития России были приняты меры для поддержки бизнеса в части разрешительной деятельности. Принятое от 3 апреля 2020 года постановление Правительства РФ № 440 «О продлении действия разрешений и иных особенностях», которое было подготовлено Минэкономразвития, автоматически продлило лицензии и другие разрешительные документы. Так же были перенесены сроки подтверждения соответствия обязательным требованиям в таких сферах как: транспорт, туризм, строительство и т.д. Кроме этого, данным постановлением был отменен плановый лицензионный контроль более чем для 19 тыс. проверок для обладателей лицензий в 52 сферах экономической деятельности. [5, с.17]

В 2020 году Правительство РФ утвердило предложенные Минэкономразвития правила предоставления субсидий кредитным организациям на беспроцентные кредиты бизнесу для поддержки их зарплатных

фондов. Максимальный срок такого кредитования составляет 1 год. В течение 6 первых месяцев пользование заёмными средствами бесплатное, но по истечении полугода начинают начисляться аннуитетные платежи. Таким образом, предприятия из наиболее пострадавших отраслей экономики получили возможность получить кредит под 0% на выплату заработной платы и уплату страховых взносов.

Также с 3 апреля 2020 года были введены кредитные каникулы для предпринимателей. Льготный период по кредитам получат те, чей доход снизился минимум на 30% по сравнению с прошлым периодом. Отсрочку платежей по кредитам можно было получить, имея просрочки по кредитам.

Одной из антикризисных мер в период пандемии стало предоставление права на отсрочку (рассрочку) по налогам и страховым взносам (кроме акцизов и НДПИ). Так, организации и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность в наиболее пострадавших сферах обрели возможность получить отсрочку в отношении налоговых и страховых взносов, срок уплаты которых приходится на 2020 год.

Что касается нефинансовых мер, то к такому виду поддержки можно отнести: разнообразные консультации по вопросам маркетинга, патентно-лицензионного сопровождения финансового планирования, а также ведения бизнеса и правового обеспечения предпринимательской деятельности в нашей стране;

- организация конференций, форумов на дистанционной основе для малого и среднего предпринимательства;
- оказание помощи в выдвижении товаров на экспорт в условиях пандемии;
- организация семинаров, тренингов на дистанционной основе;
- проведение выставок для товаров и услуг субъектов малого и среднего предпринимательства [3, с. 125].

Последствия пандемии для российской экономики имеют долгосрочный характер, поэтому перед коммерческим сектором по-прежнему стоит вопрос принятия решений в условиях кризиса.

Правительство продолжает помогать коммерсантам, которые больше всего пострадали в период пандемии. Одна из мер новая льготная кредитная программа «ФОТ 3.0», на которую будет направлено 7,7 млрд. рублей. [1]

Пандемия короновируса стала неожиданным событием, которая распространилась с огромной скоростью на весь мир и привела всю экономику и жизнь к рецессии и спаду. Развитие коммерческого сектора является одним из приоритетных направлений государственной политики России. Именно поэтому государством были разработаны и предприняты меры по оказанию помощи и регулированию коммерческой деятельности. Но все равно малый и средний бизнес оказался в ситуации, когда система поддержки предпринимательства

стала весьма малоэффективной и не позволяет, тем самым, сохранить бизнесу его текущее состояние без каких-либо потерь. [2, с. 203].

Список использованных источников

1. Постановление Правительства от 27 февраля 2021 г. №279 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским кредитным организациям на возмещение недополученных ими доходов по кредитам, выданным в 2021 году юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на восстановление предпринимательской деятельности». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
2. Гапов М.Р., Хубиева Д.К. Малое и среднее предпринимательство в период пандемии// Московский экономический журнал 2020.№9.С.200-204
3. Крюкова И.В., Харитонова Н.А. Анализ государственной поддержки малого бизнеса до пандемии, дальнейшие перспективы // E-Scio. 2020. № 6 (45). С. 125-154.
4. Никонов И. А. Влияние пандемии коронавируса на малый и средний бизнес / Издательство Уральского университета: Екатеринбург , 2020. С. 204-208
5. Государственное регулирование в условиях пандемии. Итоги 2020 года. Министерство экономического развития Российской Федерации: официальный сайт URL: <https://www.economy.gov.ru/> (дата обращения 15.04.2021)

УДК 331.06:81

ГРНТИ 06.71.09

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ КОМПАНИИ «СКА»

М. С. Хомякова, В.В. Серенкова

студентки направления «Экономика», КриИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель КриИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В данной статье рассматривается работа автотранспортной компании «СКА», которая занимается грузовыми и пассажирскими перевозками.

Ключевые слова. «СКА», консалтинг, аутсорсинг, грузоперевозки, пассажирские перевозки.

SKA OPERATING COSTS

M. S. Khomyakova, V. V. Serenkova

*students of the direction «Economics»,
Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific supervisor: V. A. Levitskaya
Senior teacher

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Announcement. This article examines the work of the SKA trucking company, which is engaged in freight and passenger transportation.

Keywords. SKA, consulting, outsourcing, cargo transportation, passenger transportation.

«СКА» – это транспортная компания, которая оказывает автотранспортные услуги по всей России с 2009 года. Головной офис компании находится в г. Иркутске, а офисы региональных подразделений находятся в Хабаровске, Иркутске, Красноярске, Санкт-Петербурге и Ростове-на-Дону. В оперативном управлении находится больше 4500 единиц автомобилей и полувагонов. В компании числится более 5000 человек.

Если говорить простыми словами, то консалтинг – это консультирование и рекомендации экспертов в той или иной области.

Аутсорсинг – это процесс привлечения стороннего лица или компании, которая является экспертом в данной области, для выполнения определенной работы.

Преимущества и достижения:

- Разработана эффективная технология работы парка транспортных средств;
- Внедрена автоматизация оперативного контроля за работой организации и управления автомобильным транспортом;
- Получены уникальные компетенции в решении задач по переходу предприятий на аутсорсинг автотранспорта.
- Получена лицензия на проведение предрейсовых медицинских осмотров и оборудованы собственные медицинские кабинеты.
- Создана единая центральная диспетчерская служба, которая управляет транспортными средствами по всей России в режиме 24/7.
- Организованы ремонтные мастерские во всех регионах присутствия.

Главными клиентами автотранспортной компании являются: ОАО «РЖД», ПАО «Трансконтейнер», ЗАО «РФП», АО «ВРК-1», ОАО «Федеральная пассажирская компания», ПАО «Транснефть», ООО «Деловые линии», ПАО «Газпром», ПАО «НК «РОСНЕФТЬ», АО «СК «МОСТ». «СКА» соответствует высоким требованиям качества по оказаниям автотранспортных услуг своим клиентам.

Компания имеет богатый опыт работы в отдаленных и северных районах Сибири и Дальнего Востока, работает с ресурсодобывающими компаниями, а также на проектах по развитию инфраструктуры (модернизация Байкало-Амурской магистрали, перешивка железнодорожного пути на о. Сахалин).

Главный приоритет компании - развитие долгосрочных партнёрских отношений.

«СКА» предлагает своим клиентам:

- Грузоперевозки автомобильным и железнодорожным транспортом;
- Услуги спецтехники различного назначения;
- Пассажирские перевозки;
- Ремонт и технический осмотр автомобильного транспорта;
- Установку БСМТ/таксографов.

Таким образом, основные расходы компании в 2019 году в сравнении с 2018 годом увеличились на 10,7%. Это произошло по большей части из-за увеличения расхода на отчисления на социальные нужды, которое составило 62,8%. Заработная плата увеличилась на 36,4%, материальные затраты на 4,8%, расходы на амортизацию на 7,9%. И только прочие затраты снизились на 17,3%, что является незначительным изменением на фоне других показателей.

Расходы по основной деятельности уменьшились на 6%. Этому способствовало уменьшение расходов по пассажирским перевозкам на 3% и уменьшение расходов по подсобно-вспомогательной деятельности на 96%.

Если рассмотреть каждый показатель расходования трудовых материальных ресурсов, то мы увидим, что абсолютно каждый показатель способствует уменьшению расхода ресурсов. Эксплуатационные расходы по пассажирским перевозкам уменьшились примерно на 11%, Пассажирооборот уменьшился примерно на 6%, приведенная продукция в миллионах на километр уменьшилась примерно на 2%, Себестоимость 10 километров примерно на 9%, себестоимость 10 пассажиро-километр примерно на 4%, себестоимость 10 приведенных километров примерно на 7%.

Список использованных источников

1. Лебедев Е.А., Миротин Л.Б. Основы логистики транспортного производства : учебное пособие. Москва : Инфра-Инженерия, 2017. 103 с.
2. Тохиров Т.И. Управление экономической безопасностью автотранспортной системы региона. Москва: ЛитРес, 2020. 4 с.
3. СКА транспортная компания : официальный сайт URL: <https://ska.su> (дата обращения 27.02.2021)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

E. С. Чередниченко

студентка специальности 051 Экономика

НУБиП Украины, г. Киев

Научный руководитель: Е. А. Чередниченко

канд. техн. наук, доцент, НУБиП Украины, г. Киев

Аннотация. В статье проанализирована хозяйственная деятельность предприятия ООО «КЕТ УКРАИНА», которое специализируется на оптовой торговле сельскохозяйственной техникой и оборудованием. Для успешной работы и развития коммерческого предприятия необходимо постоянно анализировать текущую деятельность. Представлен SWOT-анализ, позволяющий отметить угрозы развития, разработать определенные направления и перспективы предприятия. Для комплексной оценки эффективности предприятия рассчитаны и проанализированы общие показатели его экономической эффективности.

Ключевые слова: предприятие, SWOT-анализ, прибыль, рентабельность, экономическая эффективность.

ECONOMIC EFFICIENCY OF THE COMPANY'S COMMERCIAL ACTIVITY

E. S. Cherednichenko

student of "Economics" Field of Training of

NUBiP of Ukraine, Kiev

Scientific supervisor: E. A. Cherednichenko

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, NUBiP of Ukraine, Kiev

Abstract: The article analyzes the economic activity of the company "KET UKRAINE" LLC, which specializes in the wholesale trade of agricultural machinery and equipment. For the successful operation and development of a commercial enterprise, it is necessary to analyze current activities constantly. A SWOT analysis is presented, which makes it possible to note the threats of development, to develop certain directions and prospects of the enterprise. For a comprehensive assessment of the efficiency of the enterprise, the general indicators of its economic efficiency are calculated and analyzed.

Keywords: enterprise, SWOT analysis, profit, profitability, economic efficiency.

Украина стремится к достижению европейского уровня жизни. Сельское хозяйство - одна из самых мощных отраслей в Украине, поэтому развитие и заимствование опыта передовых стран является важной миссией.

ООО «КЕТ УКРАИНА» создано в мае 2009 г. гражданами Украины и гражданином Германии. Основным учредителем, оказывающим решающее влияние на управление предприятием, является компания-резидент Австрийской Республики. ООО «КЕТ УКРАИНА» специализируется на оптовой торговле сельскохозяйственной техникой и оборудованием.

С самого начала компания стремилась внедрять новые продукты и технологии для увеличения рентабельности сельскохозяйственного производства. Важно отметить, что ООО «КЕТ УКРАИНА» перенимает опыт зарубежных стран в сфере сельского хозяйства.

Основными партнерами компании являются: KOVERIS (Австрия), RKV AG (Германия), Mammut Maschinenbau GmbH (Австрия), Muting GmbH (Германия), Einböck GmbH (Австрия), Strautmann (Германия) [1].

Ассортимент представлен следующей продукцией: тара для кормов, обмотчики тюков, смесители кормов, мульчеватели, разбрасыватели навоза, пружинные бороны, культиваторы рядные, прицепы для перевозки сеносilage, культиваторы для предпосевной обработки почвы, сенокоса, уплотнители. Также основным направлением в ассортименте предприятия является сельскохозяйственная техника для органического земледелия. Этот фактор положительно влияет на развитие компании, так как Украина все больше перенимает европейский стиль управления, в том числе органическое земледелие.

К 2018 г. компания увеличила выручку от продаж. Это свидетельствует об увеличении операционной деятельности компании, в том числе за счет расширения ассортимента товаров и услуг, предлагаемых покупателям, расширения рынков сбыта продукции, увеличения доли рынка сельскохозяйственной техники. Однако в 2019 г. наблюдается резкое снижение чистой прибыли от продажи, что влечет негативные последствия для деятельности этого предприятия. Причины столь резкого снижения чистой прибыли компании - это прежде всего внешние факторы, а именно: нестабильная ситуация в экономике страны, вариативность законодательной системы, реформа аграрного сектора Украины.

Для успешной работы и развития коммерческого предприятия, как и любого другого, необходимо постоянно анализировать поточную деятельность, чтобы увидеть сильные и слабые стороны, эффективность и стабильность экономической ситуации.

Для общего понимания сильных и слабых сторон ООО «КЕТ УКРАИНА» представлен SWOT-анализ, который позволяет не только увидеть состояние

компании, но и разработать определенные направления, перспективы и отметить угрозы развития (таблица 1). Такой анализ дает более четкое представление об уровне задействованности ресурсов компании, ее конкурентных преимуществах.

Таблица 1 - SWOT-анализ ООО «КЕТ УКРАИНА»

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Продажа сельхозтехники мировых производителей (высокого качества). 2. Опыт и профессионализм сотрудников.	1. Небольшой ассортимент продукции по сравнению с конкурирующими компаниями.
Возможности	Угрозы
1. Расширение ассортимента, то есть увеличение рынка. 2. Выведение нового продукта на внутренний рынок.	1. Нестабильная политическая ситуация в аграрном секторе Украины. 2. Высокая конкуренция на рынке, есть риски демпинга цен конкурентами.

На основе SWOT-анализа были определены доступные возможности развития компании. У ООО «КЕТ УКРАИНА» также есть угрозы, но они общие для всех конкурентов компании. Компаниям необходимо обратить внимание на расширение ассортимента продукции.

Проблема экономической эффективности присуща любой существующей организации. С ранних этапов человеческого развития люди ставят перед собой цель выполнять работу быстрее, лучше и с меньшими ресурсами. В современном мире существование предприятия без оценки экономической эффективности невозможно. Ставя новые цели, совершенствуя принципы ведения бизнеса и стремясь к развитию, а не к упадку, компании оценивают свои экономические показатели и сравнивают их в динамике. Результаты экономической оценки становятся основой для принятия управленческих решений.

Для комплексной оценки экономической эффективности компании ООО «КЕТ УКРАИНА» и формирования целостного портрета экономического состояния предприятия рассчитываем и анализируем общие показатели экономической эффективности (таблица 2).

Таблица 2 – Показатели эффективности деятельности ООО «КЕТ УКРАИНА»

Показатели	2015 г.	2017 г.	2019 г.	2019 г. в % к 2015 г.
Норма прибыли, %	2,87	23,55	14,53	х
Уровень рентабельности, %	1,46	13,96	16,42	х
Затраты на единицу товарной продукции, грн	0,74	0,73	0,68	91,89
Прибыль на единицу общих затрат, грн	0,01	0,11	0,12	1 200,00
Производство чистой продукции на единицу стоимости ресурсов, грн	0,99	1,11	1,11	112,12

Норма прибыли в 2019 г. была больше на 11,66 процентных пункта по сравнению с 2015 г., этот показатель характеризует размер чистой прибыли на единицу инвестиций. 2016 и 2018 годы характеризуются повышением нормы прибыли, а 2017 и 2019 годы отражают негативные изменения этого показателя.

Уровень рентабельности в абсолютном выражении в 2019 г. по сравнению с 2015 г. увеличился на 14,96 п.п. Наибольший уровень рентабельности наблюдается в 2018 г. - 21%.

Уровень рентабельности, а также норма прибыли являются основными показателями экономического анализа предприятия. Уровень рентабельности в целом характеризует экономическую эффективность предприятия, при которой предприятие за счет выручки полностью возмещает себестоимость продукции и получает прибыль как основной источник экономического роста.

Расходы на единицу товарной продукции имеют тенденцию к снижению, поэтому в 2017 г. этот показатель снизился на 1,35% по сравнению с 2015 и 2016 годами, а в 2019 г. по сравнению с 2017 и 2018 годами показатель снизился на 6,89%.

Прибыль на единицу общих затрат увеличилась в 2019 г. по сравнению с 2015 г. в 12 раз. Наибольшее значение наблюдается в 2018 г. - 0,18 грн.

Производство чистой продукции на единицу потребления ресурсов увеличилось в 2019 г. на 12,12% по сравнению с 2015 г. Тенденция наибольшего значения, как при анализе предыдущих показателей, прослеживается в 2018 г.

Таким образом, анализируя экономическую эффективность ООО «КЕТ УКРАИНА», можно сделать вывод, что предприятие имеет достаточно продуктивный характер хозяйственной деятельности. Сравнивая 2015 и 2019 годы, мы видим существенные положительные отличия. 2016 г. сопровождался повышением показателей экономической эффективности, но в 2017 г. наблюдалось небольшое снижение. 2018 г. значительно превзошел предыдущие показатели, а 2019 г. негативно повлиял на экономический климат компании. Таким образом, экономические результаты предприятия неоднородны, с нестабильной динамикой.

Список использованных источников

KET-UKRAINE [сайт] URL: <http://www.ket-ukraine.com.ua/>.

РАЗВИТИЕ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ В РОССИИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Т.А. Черушев, П.А. Щербакова

Экономика(38.03.01),

Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург

Научный руководитель: П.В. Бочков

канд. эконом. наук, доцент,

Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург

Аннотация. На сегодняшний день интернет-торговля является быстроразвивающимся направлением экономики России, в развитии которого заинтересованы как продавцы, так и покупатели. За несколько лет численность пользователей ресурсами интернет-торговли значительно увеличилась. Различные интернет-платформы и интернет-магазины – это основа интернет-торговли, роль которых возросла в условиях пандемии. В данной статье рассмотрено развитие интернет-торговли, в том числе влияние пандемии коронавирусной инфекции на неё, а также различные факторы, влияющие на это.

Ключевые слова: интернет-торговля, интернет-магазин, покупатели, интернет-платформа, пандемия коронавирусной инфекции, интернет-ресурсы

DEVELOPMENT OF ONLINE COMMERCE IN RUSSIA IN THE CONTEXT OF A PANDEMIC

T. A. Cherushev, P. A. Shcherbakova

"Economics" Field of Training,

Ural State University of Economics, Yekaterinburg

Scientific supervisor: P. V. Bochkov

Candidate of Economics, Associate Professor,

Ural State University of Economics, Ekaterinburg

Abstract. To date, e-commerce is a rapidly developing area of the Russian economy, in the development of which both sellers and buyers are interested. Over the past few years, the number of users of e-commerce resources has increased significantly. Various Internet platforms and online stores are the basis of online commerce, the role of which has increased in the context of the pandemic. This article examines the development of online commerce, including the impact of the coronavirus pandemic on it, as well as various factors affecting it.

Keywords: online commerce, online store, buyers, online platform, coronavirus pandemic, Internet resources.

В последние годы интернет-торговля в России развивается активными темпами. Под этим понятием подразумевается такая форма торговли, при которой вся деятельность, связанная с куплей-продажей товаров и услуг, осуществляется через интернет[1].

Ещё несколько лет назад интернет-торговля не имела такой охват потребителей, ведь большинство из них скептически относилось к покупкам через интернет. Но сейчас многие потенциальные покупатели активно пользуются интернет-магазинами и онлайн-сервисами. Прежде всего это связано с такими факторами, как: экономия сил и времени; отсутствие очередей; наличие дополнительных скидок и акций; возможность доставки на дом; доступ практически к любым категориям товаров и магазинам из разных стран; наличие отзывов от реальных покупателей.

Различные компании переходят на интернет-торговлю, чтобы завоевать доверие покупателей и извлечь из этого выгоду. Существует ряд причин, по которым они стремятся занять определённую нишу в сети Интернет: отсутствие дополнительных затрат на арендную плату; удобство в представлении и размещении товаров и услуг с помощью интернет-ресурсов; возможность привлечения большой аудитории с помощью современных маркетинговых методов и т.д.

Всё это привело к тому, что интернет-торговля стала популярна. Но особый вклад в развитие интернет-торговли внесло распространение пандемии коронавирусной инфекции 2019-nCoV, которое усилило сложившиеся тенденции роста прошлых лет.

Действительно, пандемия коронавируса изменила как экономику и социальную сферу страны в целом, так и жизнь каждого её гражданина. В связи с введением режима самоизоляции, люди были вынуждены изменить привычный образ жизни, что привело к необходимости в использовании интернет-ресурсов. Закрывались границы между государствами, вводились ограничения на перемещение внутри страны, в городах временно приостанавливали работу торговые центры, заведения общественного питания и любые места массового скопления людей. Не все компании смогли подстроиться под новые ограничения, и поэтому они были вынуждены закрыться [2].

Дистанционная работа и дистанционный формат обучения стали нормой повседневной жизни. Введённые ограничения не позволяли людям покидать их место фактического проживания без особых причин, что создавало трудности в приобретении необходимых товаров и услуг. Они были вынуждены искать все нужное рядом с домом, однако не всегда необходимые товары имелись в наличии в шаговой доступности. Поэтому многие стали покупать товары через интернет-магазины и прибегать к использованию различных интернет-платформ, на которых можно было найти всё то, что нужно, и заказать это с

доставкой на дом или в ближайший пункт выдачи, расположенный поблизости. Это стало оптимальным решением в сложившейся ситуации. Наиболее популярными интернет-платформами стали «Ozon» и «WildBerries», которые лидируют среди онлайн-ретейлеров.

Период самоизоляции принес миллионы новых клиентов различным интернет-платформам, интернет-магазинам. Потребители, которые перешли на интернет-платформы и впервые попробовали делать покупки удаленно, продолжат это делать и после снятия ограничений. За 2020 год россияне потратили на покупки в интернет-магазинах более 3 трлн. рублей, а интернет-торговля в России выросла на 58,5% по сравнению со значением предыдущего года. Это говорит о том, что интернет-торговля развивается активными темпами в условиях пандемии [3].

Таким образом, на сегодняшний день интернет-торговля — это динамично развивающееся направление во всем мире, в том числе и в России. Значительное влияние на ее развитие оказало распространение коронавирусной инфекции 2019-nCoV. Она изменила привычный образ жизни населения, которое было вынужденно совершать покупки через различные интернет-магазины и интернет-платформы. Скорее всего люди привыкнут к преимуществам интернет-торговли и даже после окончания пандемии не перестанут пользоваться ими, поэтому интернет-торговля будет развиваться дальше.

Список использованных источников

- 1 Брагин, Л. А. Организация розничной торговли в сети Интернет: учебное пособие / Л. А. Брагин, Т. В. Панкина. — Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2020. — 120 с.
- 2 Магомедов А. М. Развитие интернет-торговли в условиях пандемии // УЭПС. 2020. №3. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitiye-internet-torgovli-v-usloviyah-pandemii> (дата обращения: 14.04.2021).
- 3 Ассоциация компаний интернет-торговли. Аналитика. Интернет-торговля 2020 г. [сайт] URL: <https://akit.ru/internet-torgovlya-v-rossii-2020/> (дата обращения 13.04.2021).

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ ПАО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»

П.А. Чернышова, У.И. Чижова

студенты направления «Экономика», КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: В.А. Левицкая

старший преподаватель, КриЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. Деятельность Первой грузовой компании заключается в грузовых железнодорожных перевозках. Целями данной компании является развитие клиентского сервиса, повышение эффективности, развитие цифровых платформ, а также нахождение таких сегментов, куда можно будет инвестировать в будущем. Простои вагонов, которые выполняют грузовые операции и на путях необщего пользования занимают важное значение в структуре производственного цикла подвижного состава. И решение данной проблемы является важным направлением в компании.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, вагонный парк, эксплуатационные расходы, подвижной состав, стратегия, услуги, грузооборот.

ORGANIZATIONAL ACTIVITIES AND OPERATING EXPENSES OF PJSC "FIRST FREIGHT COMPANY"

P.A. Chernyshova, U.I. Chizhova

students of the direction «Economics»,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Supervisor: V.A. Levitskaya

Senior lecturer,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. The activities of the First Freight Company are freight railroad transportation. The goals of this company are to develop customer service, increase efficiency, develop digital platforms, as well as find such segments where you can invest in the future. Downtime of wagons that carry out cargo operations and on non-public tracks occupy an important role in the structure of the production cycle of rolling stock. And the solution to this problem is an important direction in the company.

Key words: railway transportation, car fleet, operating costs, rolling stock, strategy, services, freight turnover.

«ПАО» Первая грузовая компания» занимается деятельностью, связанной с грузовыми железнодорожными перевозками по России, так и за ее пределами. Компания создана в 2007 году и в том же году приступила к самостоятельному управлению вагонным парком.

Основным видом деятельности ПАО «ПГК» считается:

- эксплуатация подвижного состава, предоставление вагонов в аренду
- промышленная логистика для компаний-партнеров
- комплексная логистика
- экспедирование грузов

-ремонт и подготовка вагонов на промывочно-пропарочных станциях.

«ПАО» ПГК имеет обширное географическое присутствие по стране, это является главным преимуществом перед другими компаниями – конкурентами. Данная компания предоставляет свои услуги в таких странах, как Казахстан, Финляндия, в странах Прибалтики и других. Также стоит отметить, что ПАО «ПГК» планирует расширять свою филиальную сеть и выходить на новые рынки.

Вагонный парк ПАО «ПГК» состоит почти из 109 тыс. грузовых вагонов, в том числе полувагонов для перевозки различных видов грузов, цистерн для сырой нефти и нефтепродуктов, крытых вагонов для пакетированных, насыпных и других видов грузов, цементовозов, минераловозов, а также платформ для перевозки оборудования и продукции для машиностроения. Компания приняла стратегическое решение продать свои нефтебензиновые цистерны в 2020 г., чтобы сосредоточиться на более привлекательных рынках, но продолжая эксплуатировать их на лизинговой основе. [5]

Стратегической целью ПГК является максимизация акционерной стоимости компании в результате развития клиентских и цифровых платформ, повышения эффективности бизнес-модели и инвестирования в наиболее привлекательные сегменты грузовых перевозок. Также целью является повышение эффективности бизнес-модели и инвестирование в такие проекты, которые для нас считаются привлекательными и связанные с перевозками.

Развитие клиентского сервиса – Компания регулярно проводит исследования клиентского опыта для того, чтобы повышать качество услуг, которые предоставляет, а также повышать клиентскую удовлетворенность. ПГК стремится сохранить и укрепить свое лидерство в отрасли по предоставлению высоких стандартов обслуживания, тем самым увеличивая как количество и долю долгосрочных контрактов с клиентами в существующем портфеле, так и количество новых бизнес-партнеров.

Повышение эффективности – Основными мерами в этом направлении являются внедрение собственной производственной системы для роста вовлеченности персонала в процесс внедрения непрерывных улучшений, оптимизация и автоматизация текущих бизнес-процессов, в том числе путем

передачи их на аутсорсинг, оптимизация механизмов управления техническим состоянием вагонного парка с целью повышения эффективности его использования.

Развитие цифровых платформ - Компания продолжает углублять степень интеграции процессов и потребностей клиентов за счет разработки клиентских интерфейсов, таких как «Мобильный репортер», личный кабинет клиента и других разработок, а также расширять сферу применения цифровых инструментов для эффективного управления парком и его технического обслуживания, в том числе за счет прогнозных механизмов технического обслуживания на основе накопленной аналитики.

Анализ финансовых результатов

В 2019 году рынок железнодорожных перевозок показал незначительный спад (-0,9 %). Благодаря благоприятным условиям, которые сложились на рынке грузовых железнодорожных перевозок, в основном в первом полугодии 2019 г., а также незначительное увеличение парка в эксплуатации (без учета цистерн) и повышение эффективности использования подвижного состава, ПГК удалось увеличить консолидированную выручку до 86 091 млн. рублей (+4 % к 2018 г.).

94% выручки Компании приходится на выручку от железнодорожных перевозок, которая за отчетный период увеличилась на 3%, в основном за счет следующих факторов:

- положительная динамика общего грузооборота железнодорожного транспорта и улучшение ценовой конъюнктуры на рынке перевозок полувагонами и крытыми вагонами;

- повышение эффективности использования подвижного состава: снижение коэффициента порожнего пробега, сокращение простоев, в том числе ремонтных.

Выручка от операционной аренды подвижного состава в 2019 года увеличилась на 29% и составила 2 655 млн рублей по сравнению с 2 053 млн. рублей годом ранее. Увеличение этого показателя в основном связано с увеличением количества крытых вагонов и цементовозов, сдаваемых в аренду.

Операционные расходы в 2019 году выросли на 8 % до 55 911 млн рублей по сравнению с 51 623 млн рублей годом ранее, в первую очередь за счет увеличения амортизации. Значительное увеличение амортизации по сравнению с 2018 г. обусловлено вступлением в силу с 2019 г. нового стандарта IFRS 16 «Аренда», с переоценкой остаточной стоимости вагонов и комплектующих изделий за счет снижения стоимости лома на рынке, а также за счет установки запасных частей на вагоны при ремонте по ценам, значительно превышающим исторические цены, используемые в модели учета комплектующих.

Одной из значимых статей затрат в структуре себестоимости является стоимость эксплуатации порожних вагонов, которая осталась на уровне

прошлого года, несмотря на индексацию тарифов РЖД на 3,6 %, обусловленную снижением объема перевозок за счет сокращения парка, а также оптимизацией логистики в рамках программ снижения стоимости порожнего пробега и непроизводительных рейсов. Увеличение расходов на 6 % до 4 096 млн рублей по статье «Материалы, ремонт и техническое обслуживание» произошло в основном за счет количества проведенных плановых ремонтов и индексации стоимости ремонтных услуг.

Затраты на операционный лизинг снизился на 54 % до 2 870 млн рублей в связи с вступлением в силу нового стандарта IFRS 16 «Аренда», по которому долгосрочные договоры учитывались разными способами. Налог на имущество снизился до 39 млн руб. в связи с изменением Налогового кодекса РФ, в результате чего был отменен налог на движимое имущество, в том числе на подвижной состав. [5]

Список использованных источников

1. Дягель, О. Ю. Денежные потоки холдинга "РЖД": результаты оценки основных тенденций формирования // Экономика и предпринимательство. 2016. № 3-2(68). С. 630-636.
2. Ефименко, Ю. И. Железные дороги. Общий курс : учеб. для ВУЗов ж.-д. трансп. / Ю. И. Ефименко. Москва : ФГБОУ "УМЦ ЖДТ", 2016. 504 с.
3. Терешина, Н. П. Конкурентоспособность железнодорожного транспорта: оценка имущественного и финансового потенциала : Учеб. пособие для студентов вузов ж.-д. трансп. / Н.П. Терешина, Л.В. Шкурина. Москва. : УМЦ ЖДТ, 2018. 157 с.
4. Терешина, Н. П. Управление качеством транспортного обслуживания грузовладельцев: монография / Н. П. Терешина. Москва : Московский гос. ун-т путей сообщения (МИИТ), 2016. - 156 с.
5. Общие сведения об ПАО «ПГК» // Первая грузовая компания. URL: <https://www.pgkweb.ru>. (Дата обращения: 01.04.2021)

УДК 657.6

ГРНТИ 06.35.31

АУДИТ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ МАЛЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

К.А. Шаманская

Экономика 38.03.01, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Научный руководитель: Т.А. Цыркунова

канд. эконом. наук, доцент, КрИЖТ ИрГУПС, г. Красноярск

Аннотация. В данной статье рассмотрена важность проведения аудита финансовых результатов для малых предприятий в связи с изменениями в законодательстве Российской Федерации, в частности, в Федеральном законе № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности». Главной целью являлось выявление значимости аудита финансовых результатов, разработка плана (программы) конкретно для субъектов малого предпринимательства. В заключении была выявлена значимость проведения аудита финансовых результатов. В качестве методического инструментария выступал системный подход к изучению объекта и предмета исследования.

Ключевые слова: аудит, аудит финансовых результатов, финансовый результат, малые предприятия

AUDIT OF FINANCIAL RESULTS OF SMALL ENTERPRISES

K.A. Shamanskaya

Economy 38.03.01,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Scientific Supervisor: T.A. Tsyrkunova

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,

*Krasnoyarsk Railway Transport Institute, branch of Irkutsk State Transport University,
Krasnoyarsk*

Annotation. This article discusses the importance of conducting an audit of financial results for small businesses in connection with changes in the legislation of the Russian Federation, in particular, in Federal Law №. 307-FZ "On Auditing". The main goal was to identify the significance of the audit of financial results, to develop a plan (program) specifically for small businesses. In conclusion, the importance of conducting an audit of financial results was revealed. A systematic approach to the study of the object and subject of research was used as a methodological tool.

Keywords: audit, audit of financial results, financial result, small enterprises

В связи с изменением стоимостных критериев обязательного аудита в статье 5 Федерального Закона от 30 декабря 2008 г. №307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» (доход, полученный от осуществления предпринимательской деятельности повысился с 400 до 800 млн руб., а сумма активов бухгалтерского баланса с 60 до 400 млн руб.) у малого бизнеса пропала необходимость проведения обязательного аудита, кроме случаев, предусмотренных федеральными законами [1].

Однако, полный отказ от аудиторских услуг грозит существенными ошибками в бухгалтерском и налоговом учете, при проведении налоговой проверки могут возникнуть немалые доначисления, поэтому важно проводить аудит, особенно в части финансовых результатов.

В связи с вышесказанным возникает важность проведения аудита финансовых результатов малых предприятий, правильность которого помогает своевременно минимизировать и исправлять ошибки, а также положительно сказывается на финансовом благосостоянии предприятий.

Финансовый результат представляет собой обобщающий систематический показатель, отражающий результат производственной и коммерческой деятельности предприятия в виде разности доходов и расходов, которые в свою очередь могут иметь как положительное сальдо (прибыль), так и отрицательное (убыток) сальдо на конец отчетного периода.

Финансовые результаты являются ключевыми показателями эффективности деятельности предприятия, поэтому важно, чтобы они были достоверными и возникает необходимость проведения их аудита.

Цель аудита финансовых результатов представляет собой выражение мнения о достоверности данных показателей бухгалтерской отчетности, отражающих суммы прибыли (убытка) [4].

Для проведения качественной аудиторской проверки финансовых результатов аудитору, в первую очередь, необходимо ознакомиться с предприятием, оценить систему внутреннего контроля, рассчитать аудиторский риск и существенность, чтобы убедиться в отсутствии существенных искажений в финансовой отчетности [2].

Существенными считаются отклонения, если ожидается, что они в отдельности или в совокупности повлияют на экономические решения пользователей, принимаемые на основе финансовой отчетности [3].

Только после вышеупомянутых процедур аудитору необходимо разработать стратегию и план (программу) аудита финансовых результатов, которыми он будет руководствоваться при проведении аудита. План аудита может содержать в себе следующие этапы проверки (таблица 1).

Таблица 1 – План аудита финансовых результатов для малых предприятий

Наименование этапа проверки	Источник аудита	Аудиторские процедуры
I этап		
Аудит приказа об учетной политике в части учета финансовых результатов)	Учетная политика	Инспектирование, формальные проверки
II этап		
Аудит финансовых результатов от обычных и прочих видов деятельности (проверка первичных документов, бухгалтерских проводок и правильности формирования финансовых результатов)	Первичные документы, регистры по счетам 90, 91 бухгалтерская отчетность	Инспектирование, арифметические проверки, формальные проверки
III этап		

Наименование этапа проверки	Источник аудита	Аудиторские процедуры
Аудит реформации баланса (проверка налогооблагаемой базы и непосредственно аудит процедуры реформации баланса)	Бухгалтерская отчетность, декларации, регистры по счетам 90, 91, 99, 84	Инспектирование, арифметические проверки, формальные проверки
Подведение итогов и оформление аудиторского заключения		

Таким образом, при проведении аудита финансовых результатов аудитор должен четко руководствоваться разработанным планом, так как правильная последовательность этапов имеет важное значение и каждый этап взаимосвязан с другими.

На заключительном этапе аудитор обобщает все полученные результаты проверки и дает рекомендации для устранения выявленных ошибок.

Предположительно малые предприятия, в связи с отменой обязательного для них аудита по стоимостным критериям, будут находиться в большой зоне риска, так как есть высокая вероятность того, что отчетность будет содержать ошибки, которые могут быть как преднамеренными, так и из-за человеческого фактора. Поэтому малым предприятием стоит задуматься о проведении инициативного аудита, особенно в части финансовых результатов. Ведь именно при аудите финансовых результатов можно выявить многие недостатки и избежать нежелательных действий со стороны контрольных органов.

Список использованных источников

1. Об аудиторской деятельности : Федеральный закон N 307-ФЗ от 30.12.2008 (ред. от 09.03.2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
2. Основные цели независимого аудитора и проведение аудита в соответствии с международными стандартами аудита : Международный стандарт аудита 200 введен в действие на территории Российской Федерации Приказом Минфина России от 09.01.2019 N 2н (ред. от 30.12.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
3. Существенность при планировании и проведении аудита : Международный стандарт аудита 320 введен в действие на территории Российской Федерации Приказом Минфина России от 09.01.2019 N 2н (ред. от 09.01.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»
4. Федоренко И. В. Аудит : учебник. Москва: ИНФРА-М, 2020. 281 с.

Научное издание

МОЛОДЕЖНАЯ НАУКА

Труды XXV Международной студенческой научно-практической конференции
КрИЖТ ИрГУПС (г. Красноярск, 22.04. – 24.04. 2021 г.)

Том 4 : Секция «Экономика»

Редакционная коллегия

Виктор Сергеевич РАТУШНИК (отв. ред.), канд. техн. наук.;

Олег Витальевич КОЛМАКОВ, канд. техн. наук, доцент;

Оксана Юрьевна ДЯГЕЛЬ, канд. эконом. наук, доцент;

Жанна Михайловна МОРОЗ, канд. физ.-мат. наук, доцент;

Екатерина Михайловна ЛЫТКИНА, канд. техн. наук, доцент;

Виталий Олегович КОЛМАКОВ, канд. техн. наук, доцент;

Дмитрий Викторович ЗИНОВЬЕВ, канд. педагог. наук, доцент;

Наталья Геральдовна ЧИСТОВА, д-р. техн. наук, профессор.

Равиль Нургаянович ГАЛИАХМЕТОВ, канд. техн. наук, доцент

Подписано в печать 1.09.2021 г.

Формат бумаги 60×84/16

9,82 авт. л. 13,75 печ. л.

экз.

План издания 2021 г. № п/п КрИЖТ ИрГУПС

Отпечатано в КрИЖТ ИрГУПС
Красноярск, ул. Н.Заря, 2И