

Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации
Курский филиал

Курская областная Дума

Курская региональная общественная организация
Вольного экономического общества России

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА И ЭКОНОМИКИ

Сборник научных статей

2-й Всероссийской научно-практической конференции

27-28 апреля 2023 года

ТОМ 2



Курск 2023

УДК 338
ББК 65.290
А43 ФА-23

Редакционная коллегия:

Ильин А.Е. – директор Курского филиала Финуниверситета,
д-р экон. наук, проф. – председатель оргкомитета конференции;
Беспарточный Б.Д. – зав. кафедрой «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», д-р социол. наук, проф. –
зам. председателя оргкомитета, *отв. редактор сборника*;
Мохов И.А. – доцент кафедры «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», канд. экон. наук, доц.;
Спицына А.О. – доцент кафедры «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», канд. филос. наук.

А43 Актуальные вопросы устойчивого развития современного общества и экономики: сборник научных статей 2-й Всероссийской научно-практической конференции (27-28 апреля 2023 года, г.Курск) / Курский филиал Финансового университета при Правительстве РФ. В 3 томах, Том 3. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023. – 527 с.

ISBN 978-5-907744-08-0

Авторами включенных в сборник научных статей исследуются актуальные проблемные вопросы результативности функционирования и устойчивости развития современного общества и экономики, формируются подходы к их эффективному сбалансированному решению, предлагаются направления и методы совершенствования деятельности, основанные на современной методологии научных исследований в области управления, экономики, социологии, философии, права и других смежных отраслей науки.

Для научных работников, преподавателей, студентов бакалавриата и магистратуры, аспирантов и докторантов, а также всех специалистов, интересующихся современной проблематикой влияния экономических, управленческих, конъюнктурных, социальных, технологических, экологических, демографических, политических процессов на уровень и динамику устойчивого развития современного общества и экономики.

Текст печатается в авторской редакции. Авторы и научные руководители несут ответственность за содержание статей и достоверность приведенных в них материалов и сведений, гарантируют отсутствие незаконных заимствований. В случае обнаружения плагиата статья будет ретрагирована, факт плагиата – обнародован.

ISBN 978-5-907744-08-0

УДК 338
ББК 65.290 М 65

© Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации, Курский филиал, 2023
© Авторы статей, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Экономические аспекты (продолжение)..... 10

<i>Лазарев А.С., Щербаченко Е.Р.</i> ИНВЕСТИРОВАНИЕ В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ, КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ	10
<i>Лазаренко Д.Ю., Бассараба К.С.</i> ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ	14
<i>Ламжиева Ф.Р., Шуколюков Ю.В., Калабиев А.Н.</i> АНАЛИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ АДЫГЕЯ	17
<i>Лендбел А.В.</i> ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ОРГАНОВ САНАТОРНО-КУРОРТНОЙ СФЕРЫ	20
<i>Лендбел А.В.</i> СТРУКТУРА И ФУНКЦИИ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ САНАТОРНО-РЕКРЕАЦИОННЫМ КОМПЛЕКСОМ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ	22
<i>Лихошерстов А.В., Голицова Н.Н.</i> УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ФАРМАЦЕВТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ	25
<i>Лозовая О.В., Пятышев И.В.</i> КОНЦЕНТРАЦИЯ МЕР ПОДДЕРЖКИ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ	28
<i>Лужина А.И.</i> ДРОБЛЕНИЕ БИЗНЕСА – ЗАКОННАЯ РЕОРГАНИЗАЦИЯ ИЛИ СПОСОБ УКЛОНЕНИЯ ОТ УПЛАТЫ НАЛОГОВ	33
<i>Лунова М.А.</i> ОПЕРАЦИИ АО «ТИНЬКОФФ БАНК» С ПЛАСТИКОВЫМИ БАНКОВСКИМИ КАРТАМИ	38
<i>Лютенко Р.В., Гарьковенко В.Э.</i> ПРАКТИКА ПЛАНИРОВАНИЯ НЕПРЕРЫВНОСТИ И УСТОЙЧИВОСТИ БИЗНЕСА	41
<i>Мазин А.С., Жердев М.Р., Родионова И.Н.</i> АНАЛИЗ РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2022 ГОД	45
<i>Майдебурова А.В.</i> ЗАКУПКИ ПРОИЗВЕДЕНИЙ ИСКУССТВА И КУЛЬТУРЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД	51
<i>Майорова Д.А.</i> СТРАТЕГИИ ПОСТОЯННОГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОДУКЦИИ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ	56
<i>Макарова С.Н., Турлыбекова Ю.В.</i> ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ И КЛАССИФИКАЦИИ БЮДЖЕТНЫХ РИСКОВ	60
<i>Максимова-Кулиева Е.А., Рычков Д.Р.</i> РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ КАК ЭЛЕМЕНТА ТОВАРНОГО ОБМЕНА В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ	65
<i>Максимова-Кулиева Е.А., Серячков М.Е.</i> ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ В РАМКАХ ПОЛИТИКИ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	69
<i>Малютин П.В.</i> РОЛЬ ИННОВАЦИЙ В ЭКОНОМИКЕ РОССИИ	74
<i>Малютин П.В.</i> ПОТЕРИ, ВЫЗВАННЫЕ НЕДОСТАТКОМ КАДРОВ В ЭКОНОМИКЕ: ПРИЧИНЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ	77
<i>Матвиешина Е.А., Ветров А.С.</i> МАРКЕТИНГОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АУДИТОРСКИХ УСЛУГ	80
<i>Мехтиева С.И., Миниахметов М.А.</i> Ильясов Д.М. РАЗВИТИЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА	84

<i>Микертумов Г.Б., Углова О.В.</i> ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ИХ ВОЗМОЖНОСТИ	86
<i>Микертумов Г.Б., Углова О.В.</i> СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	90
<i>Микертумов Г.Б., Углова О.В.</i> ОСОБЕННОСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	94
<i>Милько В.О.</i> ПРОГНОЗИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ РЫНКА ФАРМАЦЕВТИКИ В РОССИИ	97
<i>Милько В.О.</i> E-RHARM КАК ДРАЙВЕР ЭКОНОМИКИ РЫНКА ФАРМАЦЕВТИКИ	100
<i>Мирзаянов Р.А.</i> ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ	104
<i>Мирзаянова А.Х.</i> ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ ПРЕДПРИЯТИЯ	107
<i>Мирзаянова А.Х.</i> РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	110
<i>Мирошниченко А.А.</i> СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ	114
<i>Михайлов Д.Д., Князькина О.В.</i> МАРШРУТИЗАЦИЯ, КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	116
<i>Михайлов Д.Д.</i> ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА, КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ В УСЛОВИЯХ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	120
<i>Морозова Е.И., Чеховская И.А.</i> СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СТРАХОВОГО РЫНКА РФ	123
<i>Морозова Е.И., Чеховская И.А.</i> ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СТРАХОВОГО РЫНКА РФ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ	128
<i>Муратова М.Д., Морозова Л.А.</i> ВНЕДРЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ	131
<i>Мырин В.А.</i> СТРОИТЕЛЬСТВО ЭКСПОРТНОГО ТЕРМИНАЛА В ТУАПСЕ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ МАСЛОЖИРОВОГО БИЗНЕСА ГК «РУСАГРО»	134
<i>Мялкина Д.Б., Берлизеев Р.С.</i> ИННОВАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ E-ROAD PRICING	137
<i>Мялкина Д.Б., Берлизеев Р.С.</i> НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ В ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМАХ	139
<i>Наталуха С.Н., Калинин М.В.</i> НАЛОГОВЫЙ УЧЕТ КАК НЕОТЪЕМЛЕМЫЙ ЭЛЕМЕНТ СОВРЕМЕННОЙ НАЛОГОВОЙ СИСТЕМЫ	143
<i>Ндонг Окоуэ Н.Р.</i> ИНСТРУМЕНТЫ РЫНКА ЦЕННЫХ БУМАГ	148
<i>Ндонг Окоуэ Н.Р.</i> ИНСТРУМЕНТЫ КРЕДИТНОГО РЫНКА И ИХ РАЗВИТИЕ	151
<i>Нигарян И.А., Афанесян М.К.</i> ФАКТОРЫ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	154
<i>Новиков В.В., Калякин Е.В.</i> ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ТРУДА	156
<i>Новиков К.А.</i> МЕССЕНДЖЕР-МАРКЕТИНГ КАК ЦИФРОВОЙ ИНСТРУМЕНТ КОММУНИКАЦИЙ С ЦЕЛЕВОЙ АУДИТОРИЕЙ	159
<i>Новикова П.К., Трофимов Д.С., Давыдова И.В.</i> ПОСТРОЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ВНУТРЕННИХ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ КОММУНИКАЦИЙ	164

1. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры.
2. Импортозамещение.
3. Обеспечение технологического суверенитета.
4. Цифровизация.
5. Стимулирование инвестиционной активности.
6. Развитие финансового рынка.
7. Повышение гибкости рынка труда.
8. Расширение предложения в отраслях, удовлетворяющих растущий внутренний спрос.
9. Развитие социальной сферы.
10. Развитие интеграции в рамках ЕАЭС и со странами-партнерами.
11. Активизация политики регионального развития.
12. Обеспечение макроэкономической стабильности [5].

Каждое из этих направлений послужит неким ориентиром в борьбе с негативными внешними эффектами, влияющими на российскую экономику в снижении их неблагоприятных воздействий и обеспечения устойчивости национальной экономики. В дополнение к этому можно указать на то, что есть и иные стратегические ориентиры в решении указанных задач. Так, например, есть понимание выделения следующих стратегических приоритетов:

- углубления интеграции с дружественными странами в разрезе торговли и логистики;
- привлечение инвестиций;
- поддержка регионов;
- развитие туризма [2].

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать вывод о том, что устойчивое развитие национальной экономики Российской Федерации и как следствие обеспечение ее постоянного развития, представляет собой сложный неоднозначный механизм взаимодействия на всех уровнях экономики и между всеми субъектами экономики страны. Данное понятие предполагает способность экономической системы как субъекта экономики, так и государства в целом не только выдерживать негативные факторы, но и иметь возможность своевременно адаптироваться и в ряде случаев оперативно восстановиться. Устойчивость развития национальной экономики подвержена как внешним, так и внутренним факторам, которые на государственном уровне должны быть отражены. На сегодняшний день в условиях санкций и ограничений, а также закрытия ряда компаний и ухода их с рынка. Экономика претерпевает колоссальные изменения. Отметим, что на сегодняшний день в тесной взаимосвязи представители бизнеса и государственных структур смогли выровнять экономику страны и сформировали четкий целостный курс на ее развитие и формирование механизма устойчивого развития национальной экономики, на которые не смогут оказывать сильное влияние внешние и внутренние факторы.

Список литературы

1. Бобылев С.Н. Устойчивое развитие: парадигма для будущего // Мировая экономика и международные отношения. – 2017. – Т. 61. № 3. – С. 107-113.

2. В преддверии отчета Правительства РФ депутаты пяти комитетов встретились с Максимом Решетниковым [Электронный ресурс]. // <http://duma.gov.ru/news/56520/> (дата обращения 17.03.2023).
3. Гузей В.А. Становление парадигмы устойчивого развития // Финансовые исследования. – 2021. – №4(73). – С. 56-72.
4. Леонова К.С. Формирование и реализация концепции устойчивого развития в Российской Федерации // Россия и современный мир. – 2022. – № 1(114). – С. 225-241.
5. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года [Электронный ресурс]. // <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/development-agenda/> (дата обращения 17.03.2023).
6. Харламов А.В. Санкции как фактор усиления нестабильности современной мировой экономики // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета технологии и дизайна. Серия 3: Экономические, гуманитарные и общественные науки. – 2022. – № 2. – С. 18-23.

Miroshnichenko Andrey A., post-graduate student,

Saint Petersburg State the University of Economics, St. Petersburg, Russia

(e-mail: aam@unecon.ru)

MODERN PROBLEMS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

Abstract. The article considers the main theoretical and practical aspects of the concept of sustainable development. The main directions with which work is carried out to ensure the sustainable development of the national economy of the Russian Federation in the context of global instability are given.

Keywords: national economy, sustainable development, negative external influences, economic instability, state regulation.

МАРШРУТИЗАЦИЯ, КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Михайлов Дмитрий Денисович, студент,

(e-mail: dima.mi1999@mail.ru)

Князькина Ольга Владимировна, канд. техн. наук, доцент,

(e-mail: dmtov@mail.ru)

Сибирский государственный индустриальный университет,

г. Новокузнецк, Россия

Изучены вопросы, связанные с маршрутизацией перевозок на железнодорожной дороге, развитием логистических средств инфраструктуры транспорта. Рассмотрена экономическая эффективность маршрутизации и сделан вывод о её целесообразности в условиях железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: маршрутизация перевозок, железнодорожный транспорт, доставка грузов в кратчайшие сроки.

Маршрутными на железной дороге называют поезда, которые идут до пункта назначения без изменения состава, сцепки вагонов, а маршрутизация перевозок – это процесс накопления, сортировки и формирования маршрутных со-

ставов на технических станциях. Такая система позволяет организовывать доставку грузов в кратчайшие сроки и с наименьшими трудовыми затратами [1].

В начале эпохи железнодорожного транспорта составы формировались случайным образом, без какой-либо системы. Такие поезда приходилось задерживать на промежуточных станциях для перецепки и нового формирования. Даже насыпные грузы весом в десятки тонн, могли неоднократно сортироваться по пути следования. Зачатки системы маршрутизации появились в начале XX века, но они носили хаотичный характер, во многом зависели от профессионализма и личного подхода служащих железнодорожного транспорта к своей работе.

Революция и стремительная индустриализация страны вскрыли недостатки существующей системы отправки грузовых составов. В 1926 году комиссариат путей сообщения заявил о существующей проблеме, предложив ввести сортировку вагонов на начальном этапе пути. В 1932 году Осипов В. Т. разработал новый способ формирования и сортировки маршрутов, назвав его ступенчатым. В 1944 году планирование и систематизация поездов в местах отгрузки стали обязательными для всех станций. Благодаря системе маршрутизации, к 1971 году количество перевезенных маршрутами грузов выросло в 3 раза по сравнению с послевоенным периодом [2].

Эффективность работы по составлению маршрутов определяется по нескольким показателям:

- количество вагонов и однотипных грузов, которые были отправлены в сутки и их общее число за указанный период;
- соотношение составленных маршрутных поездов к общему количеству вагонов, отправленных со станции;
- средняя длина пути для маршрутов, а также количество маршрутных поездов;
- общее число вагонов в составленных планах, распределенное по поясам дальности;
- сколько в среднем вагонов было отправлено по системе маршрутизации.

В итоговом отчете обязательно указывается, на сколько процентов выполнена задача по маршрутизации – соотношение реального и заданного числа вагонов.

На рисунке 1 представлен уровень отправительской маршрутизации при перевозке грузов железнодорожным транспортом за период 1980-2014 годы, в процентах.

Сформированные подвижные составы подразделяются на несколько основных типов:

- ступенчатые, вагоны предоставляются для нескольких грузоотправителей, могут загружаться на первой или нескольких следующих станциях по маршруту;
- отправительские, загружаются и формируются на одном пути для единственного, двух или более заказчиков;
- прямые, все вагоны едут до конечного пункта;

- в распыление, грузы выгружаются на двух и более станциях, расположенных на маршруте;
- кольцевые, сформированный состав загружается, едет до места разгрузки, после чего возвращается обратно на начальную станцию.

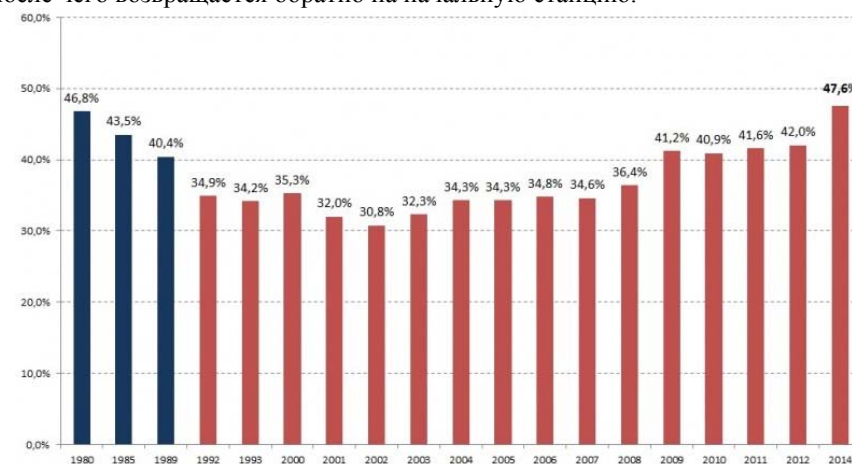


Рисунок 1 – Диаграмма отправительской маршрутизации [3]

Также различают кольцевые с постоянным составом, которые после разгрузки возвращаются на станцию отправления для новой загрузки в неизменном виде, и переменные, в которых вагоны меняются на аналогичные [4].

Маршруты составляются по договору грузоотправителя с железной дорогой. Чтобы сформировать определенную группу вагонов, сортировочная станция освобождается от других вагонов или составов. Сотрудники накапливают вагоны с нужными грузами и формируют состав, который отправляется к пункту назначения.

Содержимое грузов и маршруты регламентированы действующим договором. Для каждого состава оформляется документация – натурный лист, который должен находиться у машиниста в течение всего пути. В нем указываются данные о самом поезде, прицепленных вагонах и их содержимом, станциях выгрузки. Натурные листы заверяются подписями дежурного по станции и оператора тех-центра, печатью [5].

С самых первых лет внедрения обязательной маршрутизации на железной дороге показала свою эффективность:

- ускорила продвижение составов от пункта погрузки до места назначения, без задержек на промежуточных, технических и сортировочных станциях;
- сняла проблему перегруженности сортировочных станций, длительного времени ожидания формирования нового состава;
- позволила более эффективно использовать имеющиеся грузовые вагоны, платформы, цистерны, сократив время в пути;

- снизила затраты на перевозки, устранив необходимость маневровой работы на промежуточных станциях, найма дополнительных сотрудников;
- увеличила объем грузоперевозок в несколько десятков раз без строительства новых путей, станций, расширения имеющихся;
- позволила рационально использовать подвижной состав на железнодорожном транспорте [6].

Маршрутизация перевозок позволяет доставлять максимально возможные объемы грузов с минимальными расходами и в кратчайшие сроки. Что положительно сказывается на стоимости товаров и услуг, развитии отдаленных регионов страны.

Список литературы

1. Маршрутизация перевозок – терминология, область применения, достоинства и назначение на железной дороге. – URL: <https://studfile.net/preview/4545498/page:16/>
2. История маршрутизации. Появление инновационной системы сортировки и формирования составов. – URL: <https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/074/065.htm>
3. Хусаинов Х.И. Неоднозначная маршрутизация / Х.И. Хусаинов. – URL: <https://f-husainov.livejournal.com/348704.html>
4. Классификация маршрутов с мест погрузки. Основные виды формирования отдельных групп вагонов. – URL: <https://tran.bobrodobro.ru/34887>
5. Особенности маршрутизации. Оформление документации грузоотправителем на состав. – URL: https://studbooks.net/2456285/tehnika/osobennosti_marshrutizatsii_zheleznodorozhnom_transporte
6. Эффективность маршрутизации. Сокращение простоев и переработки вагонов на железной дороге. – URL: <https://rustrackers.ru/utilities/vidy-marshrutov-i-osnovnye-pokazateli-marshrutizacii-zhd/>

*Mikhailov Dmitry D., student,
(e-mail: dima.mi1999@mail.ru)*

*Knyazkina Olga V., candidate of technical sciences, associate professor,
(e-mail: dmtov@mail.ru)
Siberian State Industrial University, Novokuznetsk, Russia*

ROUTING AS A MEANS OF INCREASING EFFICIENCY IN THE CONDITIONS OF RAILWAY TRANSPORT

Annotation. The issues related to the routing of transportation on the railway, the development of logistics means of transport infrastructure have been studied. The economic efficiency of routing is considered and a conclusion is made about its necessity in the conditions of railway transport.

Key words: transportation routing, railway transport, delivery of goods in the shortest possible time.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА, КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ В УСЛОВИЯХ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

*Михайлов Дмитрий Денисович, студент
(e-mail: dima.mi1999@mail.ru)*

Научный руководитель –

*Князькина Ольга Владимировна, канд. техн. наук, доцент,
(e-mail: dmtov@mail.ru)*

*Сибирский государственный индустриальный университет,
г. Новокузнецк, Россия*

Изучены вопросы, связанные с оптимизацией производственного процесса на предприятиях, развитием логистических средств инфраструктуры транспорта. Рассмотрена экономическая эффективность от внедрения интеллектуальной логистики и сделан вывод о её необходимости в условиях промышленного предприятия.

Ключевые слова: развитие инновационных технологий, планирование и управление логистическими процессами.

Ключевым фактором развития любого предприятия является логистика. Поставки сырья, доставка готовой продукции или даже быстрое, грамотное распределение груза на складе – весь логистический механизм должен работать точно, как хорошие часы. В ином случае неизбежны сбои производства и задержки в поставках, что негативно влияет на все аспекты предприятия. Повысить эффективность и точность логистических процессов помогает внедрение новых технологий, включая и искусственный интеллект – с его помощью намного проще контролировать десятки производственных процессов, своевременно корректировать логистические схемы и принимать решения в чрезвычайных ситуациях [1].

Ключевым составляющим в интеллектуальной логистике является автоматизация процессов, в логистическую структуру внедряют следующие компоненты [2]:

- автомобильные терминалы;
- портативные терминалы;
- радиомаяки и навигационные датчики;
- оборудование для нанесения и считывания штрих-кодов;
- специализированные датчики;
- автоматическое оборудование для погрузо-разгрузочных работ;
- устройства и технологии сбора, хранения и обработки информации (включая облачные хранилища, приложения и программное обеспечение).

Эффективная интеллектуальная логистика также способствует сокращению цикла производства и продажи, что позволяет компаниям быстрее реагировать на изменения рынка и опережать конкурентов. Для примера возьмем склад