

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 – обнаружен.

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

<i>Санчай Е.Р., Фатьянова И.Р., Садыкова К.В.</i> К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ ЯПОНСКОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ	317
<i>Сапронова С.В.</i> ВНУТРЕННИЙ КОНТРОЛЬ И УПРАВЛЕНИЕ ДЕНЕЖНЫМИ ПОТОКАМИ В ОРГАНИЗАЦИИ	320
<i>Сапунова Т.А., Саксон В.Д.</i> АНАЛИЗ ПЕРВИЧНОГО И ВТОРИЧНОГО РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ ПРИ ВЗЯТИИ КВАРТИРЫ В ИПОТЕКУ В КАЧЕСТВЕ ИНВЕСТИЦИИ В ГОРОДЕ КРАСНОДАРЕ В 2023 ГОДУ	326
<i>Свеженцева К.И., Сергеева У.Р.</i> ЦИФРОВИЗАЦИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ СОВРЕМЕННЫХ КОМПАНИЙ	329
<i>Свекровин Е.Н.</i> ЕДИНЬЕ ЦИФРОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ КАК СПОСОБ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ	332
<i>Свиридова А.С., Гарьковенко В.Э.</i> ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	335
<i>Свиридова Д.С., Гарьковенко В.Э.</i> РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ ПЕРСОНАЛА	339
<i>Семенов Р.В.</i> ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ СТАРТАПА	344
<i>Смирнов К.А.</i> АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 2022 ГОД	349
<i>Снижко С.В.</i> КОРПОРАТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ	353
<i>Совмиз Д.М., Небавская Т.В.</i> К ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ В СФЕРЕ ЭНЕРГЕТИКИ	355
<i>Солод А.А.</i> ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ	359
<i>Сороколетова А.А.</i> БАНКОВСКИЕ ИННОВАЦИИ ПАО СБЕРБАНК	364
<i>Старкова М.И.</i> ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ КОНЦЕПЦИИ И СОДЕРЖАНИЕ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ	368
<i>Старостина А.П.</i> МОТИВЫ И ТЕНДЕНЦИИ СБЕРЕЖЕНИЙ НАСЕЛЕНИЯ В РОССИИ	372
<i>Степанян А.О.</i> АНАЛИЗ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПРИНЦИПОВ МЕНЕДЖМЕНТА РОССИЙСКИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЁТА	375
<i>Стручинская А.А.</i> ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРИПТОВАЛЮТ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	380
<i>Субботин Н.А., Астапенко К.А., Колмыкова Т.С.</i> ДЕНЕЖНО-КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА БАНКА РОССИИ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ СВО И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА НАЦИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ	385
<i>Сулейманова В.И.</i> ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА УРОВЕНЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	389
<i>Сундукова Г.М., Бобылева Н.В., Деревягина Л.Н.</i> ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ	391
<i>Сусликова Ю.С., Воронова Е.А.</i> ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА НА ПРИМЕРЕ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ	395

<i>Суслина Ю.С., Морозова Л.А.</i> ПРОБЛЕМЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ	400
<i>Сухарева А.О., Коробов С.А.</i> ВЛИЯНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА УРОВЕНЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ	403
<i>Сысоева Н.В., Дальченко Е.А., Хуринов Г.А.</i> ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ В ИНВЕСТИЦИОННЫХ БИЗНЕС-МОДЕЛЯХ	407
<i>Татаренкова К.О., Дорофеева В.В., Беляева Е.С.</i> САНКЦИОННОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ	410
<i>Терехина С.В.</i> ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ГРУППОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В УПРАВЛЕНИИ ОРГАНИЗАЦИЕЙ	413
<i>Тинькова П.И.</i> ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОТНОШЕНИИ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ	417
<i>Тоноян А.А., Кудинова Д.А., Сабутина Л.Е.</i> МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС В ЭКОНОМИКЕ ГОСУДАРСТВА	420
<i>Третьякова И.Н., Субботин Н.А., Владимирова А.Р.</i> ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ	423
<i>Трофименко О.А.</i> БАНКОВСКАЯ ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА: НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ И КЛЮЧЕВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	426
<i>Троянов А.С.</i> УПРАВЛЕНИЕ ЗАКУПОЧНОЙ ЛОГИСТИКОЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ	429
<i>Трухинова О.Л.</i> ИНСТРУМЕНТАРИЙ КОНЦЕПЦИИ ИНДУСТРИИ 4.0 В РОССИЙСКОМ СУДОСТРОЕНИИ	433
<i>Трухинова О.Л.</i> ПЕРЕДОВЫЕ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА	435
<i>Улитин Д.А., Родионова И.Н.</i> ОБОСНОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ВОЖДЕНИЯ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ	438
<i>Ульрих М.М.</i> ПРЕДПОСЫЛКИ ВНЕДРЕНИЯ САМОУПРАВЛЯЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССАХ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА	443
<i>Ульрих М.М.</i> ПРОБЛЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОБОК: АНАЛИЗ И ПОДХОД К РЕШЕНИЮ НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ	445
<i>Ульянцева К.С.</i> МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АНАЛИЗА И ОЦЕНКИ КРЕДИТОСПОСОБНОСТИ КОМПАНИИ	449
<i>Усачев И.Н., Пьянов Р.Р., Пьянова Н.В.</i> АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	454
<i>Успенская О.С.</i> ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА	457
<i>Файрукишина А.Г.</i> ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ ПРЕДПРИЯТИЯ	460
<i>Федорченко О.И., Верчук М.О.</i> ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ ФСБУ 6/2020 «ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА»	463
<i>Феоктистова А.Д., Найденов В.И.</i> ЭКОНОМИКА РОССИИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ: АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ПУТИ РЕШЕНИЯ	466

2. Истории на колесах: сколько в России водителей грузовиков? [Электронный ресурс] // sernur-log.ru; URL: <https://sernur-log.ru/tpost/> (дата обращения: 09.04.2023).

3. Условия труда водителей грузовиков в России. [Электронный ресурс] // trans.info; URL: <https://trans.info/ru/usloviya-truda-voditeley-gruzovikov-v-rossii-delovyie-linii-o-tom-kak-privlech-vnimanie-novyih-dalnoboyshhikov-i-uvelichit-personal-kompanii-262259> (дата обращения: 09.04.2023).

4. Сколько зарабатывают водители [Электронный ресурс] // 5koleso.ru; URL: <https://5koleso.ru/articles/novosti/skolko-zarabatyvayut-voditeli-nazvany-realnye-zarplaty-v-rossii/> (дата обращения: 09.04.2023).

5. 3 способа облегчить нагрузку на дальнობойщиков [Электронный ресурс] // trucking.org; URL: <https://www.trucking.org/news-insights/3-ways-help-lighten-load-truckers> (дата обращения: 09.04.2023).

6. Беспилотные автомобили в России [Электронный ресурс] // tadviser.ru; URL: <https://www.tadviser.ru/index.php/> (дата обращения: 09.04.2023).

Ulrich Mikhail M., student,

(e-mail: MiIsShHaAu@yandex.ru)

Scientific adviser - Serebryakova Anna A.,

(e-mail: aserebrakova87@gmail.com)

Siberian State Industrial University

PREREQUISITES FOR THE IMPLEMENTATION OF SELF-GOVERNED CARS IN LOGISTICS PROCESSES OF CARGO TRANSPORT

Abstract. The interaction between logistics trucking companies and truck drivers is considered. A solution to the problem is proposed through the introduction of self-driving freight transport. The reasons contributing to the introduction of self-driving freight transport are analyzed, in particular, aspects of the labor activity of truck drivers.

Keywords: cargo transportation, transport logistics, drivers, competition, self-driving cars.

ПРОБЛЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОБОК: АНАЛИЗ И ПОДХОД К РЕШЕНИЮ НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ

Ульрих Михаил Максимович, студент

(e-mail: MiIsShHaAu@yandex.ru)

Научный руководитель -

Серебрякова Анна Александровна, преподаватель

(e-mail: aserebrakova87@gmail.com)

Сибирский государственный индустриальный университет,

г. Новокузнецк, Россия

Приведен анализ результата опроса по способам решения проблемы пробок. Рассмотрено влияние автомобильного и общественного транспорта на интенсивность движения. Найдена закономерность между количеством общественного и автомобильного транспорта. Предлагается решение проблемы путем выявления точки индивидуального равновесия.

Ключевые слова: автомобильные пробки, общественный транспорт, транспортная инфраструктура

Проблема автомобильных пробок в крупных городах с каждым годом становится все более актуальной. Число машин на дорогах растет. При этом качество

самых дорог оставляет желать лучшего: проблемы с дорожным покрытием, неудобные развязки, отсутствие отдельных полос для общественного транспорта, а также автомобили, припаркованные на обочинах за неимением парковочных мест, создают многочисленные препятствия для автомобилистов [1].

В Московской области был проведен опрос среди жителей Москвы с целью определения причины и непосредственной ликвидации возникновения пробок на дорогах. Самыми популярными и в тоже время типичные способы решения наличия пробок были следующими: есть необходимость в расширении дороги и добавлении ещё одной полосы, убрать трамвайные пути и светофоры, и прочее [2]. Это кажется очевидным: если все стоит, то мы увеличиваем место и все сразу начинает ехать. Но на практике это не работает. На самом деле новые дороги ведут к увеличению автомобилизации.

Как только строятся новые дороги и парки, мы провоцируем людей покупать машины, потому что они видят, что город делается для автомобилей, а не для людей. Кажется, что в создании автомобильного города нет проблемы. Однако ни в одной стране мира не получилось построить ни один город, удобный для автомобилей. Любые попытки, которые предпринимались на протяжении двадцатого века построить город, удобный для автомобилей, ни разу не увенчались успехом по нескольким причинам.

Во-первых, автомобили занимают слишком много места и для строительства города, удобного для автомобилей, придется снести старый город.

Во-вторых, город для автомобилей будет несправедливым город, потому что в нем невозможно будет жить людям, кто машину себе не может позволить.

С дорогами есть не очевидная для обывателя, но давно известная специалистам проблема: чем больше строишь автомобильные дороги, тем больше в городе становится пробок.

Теоретическую базу под этим представил немецкий математик Дитрих Браес ещё в 1968 году (Парадокс Браеса) [3]. Работает это следующим образом: транспортная система города состоит из двух основных способов перемещения: частный автомобиль и общественный транспорт. Мэрии многих российских городов почему-то считают, что автомобилисты и пассажиры общественного транспорта – разные группы людей, которые никак друг с другом не пересекаются. Люди выбирают, на чем ездить по городу, и могут выбрать одну систему или вторую. Влияет на их выбор три параметра: скорость, комфорт, цена проезда.

Никто не поедет на трамвае, если это дороже, дольше и менее комфортно, чем на автомобиле. Когда общественный транспорт плохой и медленный или забитый, все стремятся купить личные автомобили, а они сейчас достаточно доступны. В результате возникают пробки.

Две системы отличаются для города одним базовым свойством:

- 1) если машин не много, по дороге проедут 2700 чел. в час (60 км/ч);
- 2) если машин побольше – 1300 чел. в час (30 км/ч);
- 3) когда машин очень много – 400 чел. в час [4].

Каждый дополнительный пользователь снижает эффективность автомобильной системы. Чем больше людей пользуются автодорогой, тем дольше путь из точки А в точку Б.

С общественным транспортом все ровно наоборот: чем больше людей пользуются общественным транспортом, тем он эффективнее и тем быстрее и менее затратно все приедут из точки А в точку Б [5].

В Москве сейчас зарегистрировано более трех с половиной миллионов автомобилей, но девять баллов пробок наступает тогда, когда около шестьсот тысяч из них едут по улице города [6]. Это означает, что примерно 80% поездок в городе совершается на общественном транспорте. Соответственно если мы строим дополнительную дорогу, то для девяти баллов нам нужно будет не шестьсот тысяч машин, а шестьсот двадцать тысяч машин. Они легко добавятся из тех четыре с половиной миллионов, которые просто стоят на парковках.

Строительство дополнительной дороги или развязки приводит к тому, что часть людей просто пересаживаются из общественного транспорта на уже имеющийся у их дома автомобиль. И пробок становится только больше [7].

Даже если заставить весь город дорогами, уместить всех желающих обладателей автомобилей на улице, то у нас останется ещё пять миллионов жителей, у которых пока автомобиля нет. И большинство из них могут спокойно его себе позволить, если будет возможность дешево и быстро ездить по городу, они очень быстро приобретут автомобиль. Чтобы уместить в городе все это, вся Москва должна будет состоять из сплошных хайвэев и паркингов.

Все вышесказанное можно представить в виде графика (рисунок 1)

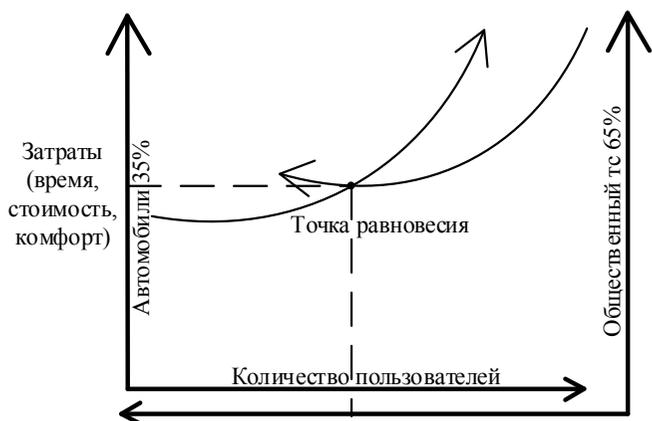


Рисунок 1 – зависимость затрат на количество пользователей.

Разместим на одном графике автомобильную систему. По одной оси у нас количество пользователей, а по другой - средний уровень затрат. Если ездят

мало людей, системе выгодно ехать быстро. Если же выехало много машин, возникла пробка, система работает не эффективно.

На втором графике разместим общественный транспорт. Пока никто не ездит, это дорого и некомфортно. Автобусы едут редко. Когда людей больше, транспорт ходит чаще. Затраты на перевозку одного пассажира меньше.

Если наложить один график на другой, то они встречаются в одной точке. Весь пассажиропоток принимает решение, ехать ему на общественном транспорте или на автомобиле. В какой-то момент система приходит в равновесие. Происходит это потому, что оба этих вида передвижения одинаково выгодны.

Подводя итог, можно отметить, что каждый автомобилист теряет скорость, если на дорогу выезжает другой автомобилист. А каждый пассажир общественного транспорта выигрывает в скорости и комфорте, если по его маршруту едет другой пассажир, так как для их перевозки можно чаще запускать транспорт и строить такие системы, как скоростной трамвай.

Список литературы

1. Пробки и платные дороги [Электронный ресурс] // polit.ru URL: <https://polit.ru/article/2010/06/15/probki/> (дата обращения: 03.04.2023).
2. Как победить пробки на дорогах? [Электронный ресурс] // inklincity.ru; URL: <https://inklincity.ru/news/obshchestvo/kak-pobedit-probki-na-dorogah-opros-s-takoy-temoy-startoval-na-dobrodele> (дата обращения: 03.04.2023).
3. Проблемы эгоистов: дорожные пробки и парадокс Браеса [Электронный ресурс] // habr.com; URL: <https://habr.com/ru/post/346574/> (дата обращения: 03.04.2023).
4. Как бороться с пробками и почему мэрия сейчас делает это плохо / business-gazeta.ru; URL: <https://www.business-gazeta.ru/blog/200316> (дата обращения: 03.04.2023).
5. Что выгоднее: личный автомобиль или общественный транспорт? [Электронный ресурс] // journal.tinkoff.ru; URL: <https://journal.tinkoff.ru/personal-car-vs-public-transport/> (дата обращения: 03.04.2023).
6. Сколько автомобилей в российских городах-миллионниках? [Электронный ресурс] // autostat.ru; URL: <https://www.autostat.ru/news/51667/#:~:text=%D0%A1%D1%83%D0%BC%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BD%D0%BE%20%D0%B2%20%D1%8D%D1%82%D0%B8%D1%85%2016%20%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%85,3%2C7%20%D0%BC%D0%BB%D0%BD%20%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D1%85%20%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D0%B9> (дата обращения: 03.04.2023).
7. Почему строительство дорог не избавляет город от пробок [Электронный ресурс] / lookatme.ru; URL: <http://www.lookatme.ru/mag/how-to/books/216555-excerpt-jams#:~:text=%D0%94%D0%B5%D0%BB%D0%BE%20%D0%B2%20%D1%82%D0%BE%D0%BC%2C%20%D1%87%D1%82%D0%BE%20%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B5,%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%83%D1%8E%20%D1%81%D0%B5%D1%82%D1%8C%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%83%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83> (дата обращения: 03.04.2023).

*Ulrich Mikhail M., student,
(e-mail: MiIsShHaAu@yandex.ru)
Scientific adviser - Serebryakova Anna A.,
(e-mail: aserebrakova87@gmail.com)*

Siberian State Industrial University,

THE PROBLEM OF TRAFFIC: ANALYSIS AND APPROACH TO SOLUTION ON THE EXAMPLE OF THE MOSCOW TRANSPORT SYSTEM.

Abstract. An analysis of the results of the survey on ways to solve the problem of bottlenecks is given. The influence of automobile and public transport on the intensity of traffic is considered. A regularity was found between the number of public and automobile transport. A solution to the problem is proposed by identifying points of individual equilibrium.

Keywords: traffic jams, public transport, transport infrastructure

МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АНАЛИЗА И ОЦЕНКИ КРЕДИТОСПОСОБНОСТИ КОМПАНИИ

Ульянцева Кристина Сергеевна, студент

(e-mail: dr.ul2013@yandex.ru)

Научный руководитель –

Симонов Сергей Вадимович, к.э.н, доцент

(e-mail: simonov.orel@mail.ru)

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
г. Орел, Россия

В последние несколько лет Россия находится в нестабильном положении, как политическом, так и экономическом. Данная ситуация сильно сказывается на всех субъектах экономической деятельности, в частности на компаниях. Многие предприятия, чтобы поддержать свое производство, берут кредитные и заемные средства. Статья посвящена оценке кредитоспособности коммерческой организации ПАО «Газпром». Приведена методика Сбербанка России по определению категории и класса кредитоспособности данного предприятия.

Ключевые слова: анализ, кредитоспособность, финансовая устойчивость, финансовая независимость, балльная оценка.

В современном мире кредитование играет важную роль в развитии предприятия и всей экономики в целом. То, насколько активно происходит процесс инвестирования в экономико-хозяйственную деятельность предприятия, определяет уровень эффективного функционирования бизнеса на всех его уровнях. Повышение доступности получения заемных денежных средств в банковских организациях позволяет предприятиям компенсировать недостаток собственных активов, расширить производственный процесс, а также модернизировать его.

Кредитование предприятий различного уровня предполагает под собой определенную степень риска для кредитных организаций. Оценка кредитоспособности заемщика позволяет определить его надежность и способность своевременно и в полном объеме погасить долг в соответствии с кредитным договором. Данная оценка происходит на основе анализа различных показателей финансового положения заемщика и позволяет установить оптимальный объем кредитования и его сроки [5].

В общем виде кредитоспособность – это финансовая и правовая возможность заемщика привлекать заемные средства, а также его готовность и желание в системе определенных условий своевременно и в полном объеме вернуть полученный кредит с начисленными процентами.

Существует довольно широкий «арсенал» способов оценки кредитоспособности заемщика. Каждый банк и кредитная организация использует собственные подходы к данной оценке.

Банками широко применяются как теоретические, так и практические методы. В общем к методам оценки относятся: качественные методы, методы анализа финансовых коэффициентов, метод анализа денежных потоков, рейтинговый метод, скоринг.

Значительное количество коммерческих банков в своей практике оценки кредитоспособности заемщика используют именно рейтинговую оценку из-за простоты ее использования и четко установленных значений нормативов. Составляемая рейтинговая шкала позволяет разделить заемщиков на две группы: способных и неспособных исполнить кредитные обязательства.

В данной статье представлен практический пример расчета оценки кредитоспособности по методике Сбербанка России на примере ПАО «Газпром» [3].

Расчет показателей по строкам бухгалтерского баланса и отчета о финансовых результатах представлен в таблице 1 [1,2].

Таблица 1 - Расчет финансовых показателей

Показатель	Формула расчета
Коэффициент абсолютной ликвидности	(стр. 1250 + стр. 1240) / стр. 1500 - (стр. 1530 + стр. 1540 + стр. 1550)
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	(стр. 1250 + стр. 1240 + стр. 1230) / (стр. 1500 - (стр. 1530 + стр. 1540 + стр. 1550))
Коэффициент текущей ликвидности	стр. 1200 / (стр. 1500 - (стр. 1530 + стр. 1540 + стр. 1550))
Коэффициент соотношения собственных и заемных средств	(стр. 1300 - стр. 1200) / (стр. 1400 + стр. 1500) - (стр. 1530 + стр. 1540 + стр. 1550)
Рентабельность продукции	стр. 2200 / стр. 2110
Рентабельность деятельности предприятия	стр. 2400 / стр. 2110

Весовые значения оценочных показателей представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Весовые значения показателей

Показатель	Вес показателя
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,05
Коэффициент промежуточной (быстрой) ликвидности	0,1
Коэффициент текущей ликвидности	0,4
Коэффициент соотношения собственных и заемных средств	0,2
Рентабельность продукции	0,15
Рентабельность деятельности предприятия	0,1
Итого	1

Категории показателей для значений представлены в таблице 3.

Научное издание

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА
И ЭКОНОМИКИ**

Сборник научных статей
2-й Всероссийской научно-практической конференции

27-28 апреля 2023 года

ISBN 978-5-907744-08-0



9 785907 744080 >

Компьютерная верстка и макет *А.А. Горохов*

Подписано в печать 15.05.2023. Формат 60x84 1/16. Бумага офисная.
Усл. печ. л. 15,3. Уч.-изд. л. 13,9. Тираж 100 экз. Заказ 1858

Отпечатано в типографии
Закрытое акционерное общество "Университетская книга"
305018, г. Курск, ул. Монтажников, д.12ИНН 4632047762
ОГРН 1044637037829 дата регистрации 23.11.2004 г.
Телефон +7-910-730-82-83