

Курская региональная общественная организация
Общероссийской общественной организации
«Вольное экономическое общество России»
Северо-Кавказский федеральный университет,
Пятигорский институт (филиал) (Россия)
Совет молодых ученых и специалистов Курской области

БУДУЩЕЕ НАУКИ: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества

Сборник научных статей
Всероссийской молодежной
научной конференции

30 мая 2023 года

Ответственный редактор *Горохов А.А.*

в 3-х томах

ТОМ 1

**Экономика
Гуманитарные науки**

Курск 2023

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67
М75 МЛ-01

Председатель организационного комитета -

Вертакова Юлия Владимировна, д.э.н., профессор, руководитель КРОО "ВЭО России", Россия

Члены оргкомитета:

Тохириён Бонсджони, д.т.н., доцент кафедры управления качеством и экспертизы товаров и услуг, Уральский государственный экономический университет.

Штапова Ирина Сергеевна, д.э.н., доцент, зав.кафедрой экономики, менеджмента и государственного управления, Пятигорский институт (филиал) СКФУ.

Таран Игорь Леонидович, к.э.н., доцент, Пятигорский институт (филиал) СКФУ.

Куликова Елена Александровна, к.э.н., доцент, Пятигорский институт (филиал) СКФУ.

Okulicz-Kozaryn Walery, Dr. habil, Doctor Honoris Causa, Professor of Wyższa Szkoła Biznesu - National Louis University, Poland.

Утаев Собир Ачилович, доцент, д.ф.т.н. (PhD), кафедра Альтернативные и возобновляемые источники энергии, Каршинский государственный университет, Узбекистан.

Горохов Александр Анатольевич, к.т.н., доцент, ЗАО «Университетская книга».

Куц Вадим Васильевич, д.т.н., профессор, ЮЗГУ, Россия.

Агеев Евгений Викторович, д.т.н., профессор ЮЗГУ, Россия.

БУДУЩЕЕ НАУКИ: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества: сборник научных статей Всероссийской молодежной научной конференции (30 мая 2023 года), в 3-х томах, Том 1, - Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023, - 477 с.

ISBN 978-5-907744-20-2

Содержание материалов конференции составляют научные статьи отечественных и зарубежных молодых ученых. Излагается теория, методология и практика научных исследований.

Для научных работников, специалистов, преподавателей, аспирантов, студентов.

Материалы в сборнике публикуются в авторской редакции.

ISBN 978-5-907744-20-2

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67

© Авторы статей, 2023
© Северо-Кавказский федеральный университет,
Пятигорский институт (филиал) (Россия)

СОДЕРЖАНИЕ

Экономика	10
АБДУЛЛАЕВА К.Т. К ВОПРОСУ О СУЩНОСТИ ИННОВАЦИЙ	10
АБЛЯЛИМОВА С.Э. ФИНАНСОВЫЕ РЫНКИ: СТРУКТУРНЫЙ АСПЕКТ.....	12
АБРАМОВ М.А., МАХНЫЧЕВА О.В., НАУМОВ Е.В. ВИДЫ БИЗНЕС-МОДЕЛЕЙ КОММЕРЧЕСКИХ БАНКОВ.....	14
АРТЕМОВ Д.Н. ЦИФРОВИЗАЦИЯ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА	18
АХМЕДОВА С.Х. ЦЕЛЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТНОГО ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В СИСТЕМЕ СТАТИСТИКИ.....	21
АХРОМКИНА А.В., РУСИНОВА О.С. ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА	29
АХТЯМОВ А.Ф. КОРПОРАТИВНЫЕ ЦЕННЫЕ БУМАГИ КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ	33
АХТЯМОВ А.Ф. УПРАВЛЕНИЕ БАНКОВСКИМИ РИСКАМИ	36
АХТЯМОВ А.Ф. УПРАВЛЕНИЕ КАДРАМИ В КОММЕРЧЕСКОМ БАНКЕ	39
БАБАЯНЦ Э.Э. ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТОРГОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ.....	42
БАЛДАНОВА Д.Ч. РЫНОК ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ Г.УЛАН-УДЭ: ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ	45
БЛЯГОЗ Р.Н. ПОДДЕРЖКА ИНФОРМАЦИОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ПРОЦЕССА МУНИЦИПАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ЖКХ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД КРАСНОДАР	49
БУРЦЕВ А.П., МУРЗИНА М.В. ОБ СИТУАЦИИ С ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕМ В СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ	53
БУТЫЛКИНА Я.С. АНАЛИЗ АССОРТИМЕНТА ЭЛЕКТРОННЫХ МУЗЫКАЛЬНЫХ КЛАВИШНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ, РЕАЛИЗУЕМЫХ НА ПОТРЕБИТЕЛЬСКОМ РЫНКЕ	57
БЫЧКОВА Л.В., ТЕРЕЩЕНКО А.А. АНАЛИЗ АПХ «МИРАТОРГ» ПОСРЕДСТВОМ ПРИМЕНЕНИЯ МАТРИЦЫ БКГ	60
ВАСИЛЬЕВ А.Д., ДОЛМАТОВ М.С., ПАВЛОВ А.Д. ОСОБЕННОСТИ ПРОДАЖ АВТОМОБИЛЕЙ В УСЛОВИЯХ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА	64
ВАСИЛЬЕВ Е.А. ИМПОРТ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЕГО КОМПЛЕКТУЮЩИХ И СОСТАВЛЯЮЩИХ В РФ	66
ВЛАДИМИРОВА А.Р., СУББОТИН Н.А., МАХНЫЧЕВА О.В. РАЗВИТИЕ ЗЕЛЁНОЙ ЭКОНОМИКИ В РОССИИ	69
ВНУКОВА А.В. ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ДИНАМИКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА СЕЛЬХОЗ ПРОДУКЦИИ ГК «АГРОТЕХ- ГАРАНТ» ЗАДОНЬЕ В ИЗМЕНЯЮЩИХСЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ	73
ВОЛУЕВА Е. АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ	76
ВОРОНОВА А.Д. АНАЛИЗ И РАСЧЕТ ТОЧКИ БЕЗУБЫТОЧНОСТИ.....	79

ВОРОНОВА А.Д. УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ И ЕГО РОЛЬ В ОРГАНИЗАЦИИ	82
ГОЛОЛОВОВА М.А. ВЛИЯНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ПАО «ГАЗПРОМ»	85
ГОНЧАРОВ Д.С. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ИНСТИТУТА ТАМОЖЕННЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ..	88
ГРИДЧИН И.Ю. ДОХОДНАЯ И РАСХОДНАЯ ЧАСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТА КАК МЕХАНИЗМ ВЫДЕЛЕНИЯ, ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И КОНТРОЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЕСУРСОВ	91
ДЖЕМАКУЛОВА С.М. УСЛОВИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РФ	94
ДОРОФЕЕВА В.В. КОРРЕЛЯЦИОННО-РЕГРЕССИОННЫЙ АНАЛИЗ ЧИСЛЕННОСТИ	97
ДОСТОВАЛОВ А.В., ЁЛГИНА Е.А. ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В УЧЕТЕ И ОТЧЕТНОСТИ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАНДАРТОМ IFRS 17	100
ДЫМОВ А.И., СМОТРОВА Т.И. ОСОБЕННОСТИ МАШИННОГО ОБУЧЕНИЯ ПРИ ПРОГНОЗИРОВАНИИ СПРОСА	108
ЁРКИН И.Э. ОСОБЕННОСТИ ПРОТЕКАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В РОССИИ В 2020-2021 ГГ. И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЦИФРОВИЗАЦИЮ	111
ЖЕРДЕВ С.С., САМАРИЧЕВА Е.Ю. КОГНИТИВНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ КОНТРОЛЛИНГА БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ	115
ЗАЙЦЕВА Е.В. ОЦЕНКА РИСКОВ НА ПРЕДПРИЯТИИ	118
ЗАМОСКИНА А.С., СПЕРАНСКИЙ С.Н. ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ КОНТРОЛЛИНГА В РОССИИ.....	121
ЗАНГИЕВА Е.А., ТАРАН И.Л. УПРАВЛЕНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ КАПИТАЛОМ В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ.....	124
ИКЕАНИ Ч.К., ЛОМАКИН Н.И. ЦИФРОВОЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ РЕАЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ РФ	128
КАЗАЧКОВ А.Л., ПЛОХОТНИКОВА Г.В. АВТОМАТИЗАЦИЯ ЭНЕРГООБЪЕКТОВ КАК ОБЪЕКТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ.....	131
КАЗЫМОВА Н.Ш. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ И САНКЦИЙ.....	135
КАЛУЦКИХ М.Ю. РОССИЯ В МИРОВОМ СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ: ОБЗОР СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ.....	138
КАРАПЕТЯН М.А. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТОРГОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	140
КАТРАНОВ Ф.И., ВИРАБОВА М.Р. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА И САНКЦИЙ	143
КАЧМАЗОВ Р.Э. КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ	147
КАЧМАЗОВ Р.Э. ПОЛОЖЕНИЕ МОЛОДЕЖИ НА РЫНКЕ ТРУДА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ.....	150

сегмента автомобилей в бюджетный класс. Это продолжалось до 2020 года, когда мир захватила пандемия коронавируса. Приостановленное производство и дефицит электроники на рынке серьёзно «урезали» общее число автомобилей, что повлекло их подорожание и смещение продаж в сектор автомобилей с пробегом. Таким образом, мы приходим к выводу, что уменьшение доли продаж автомобилей зарубежных марок не было внезапным и молниеносным. К тому же практика ухода автопроизводителей с нашего рынка не нова (вспомним уход американского «Форда» и др.).

Крупные автопроизводители начали уход с Российского рынка с 26 февраля 2022 года [1]. Первыми остановили производство и отгрузку новых автомобилей «Мерседес» и «БМВ». За ними последовал концерн «VAG» («Фольксваген», «Шкода», «Ауди» и др.). Данные автопроизводители имели собственные сборочные линии на территории РФ. В дальнейшем большинство зарубежных марок покинули наш рынок, кроме китайских (Статья: «Китайские автомобили на российском рынке», 9-я Международная молодежная научная конференция «Юность и знания - гарантия успеха – 2022»).

Что же делать в ситуации, когда есть спрос, но нет предложения, наверное, обеспечить это предложение. С этой целью в прошлом году был официально организован параллельный импорт (в просторечии «серый» импорт) – ввоз товара (в нашем случае автомобилей) на территорию страны без согласования с правообладателями. Таким образом, в дилерских центрах по-прежнему можно купить автомобили проверенных марок, однако вопрос послепродажного обслуживания и гарантийного ремонта лежит на плечах «продавца». Как показала практика, данный метод рабочий и даже пользуется стабильной популярностью [2].

Хочется немного затронуть тему обслуживания автомобилей, потому что в данном секторе всё даже интересней, чем с продажей автомобилей. В данный момент на вопрос: «есть ли запчасти?» - можно ответить однозначное «да!». Если перейти к конкретике, то оригинальные запчасти по-прежнему есть на автомобилях всех популярных азиатских марок, тогда как неоригинальные детали без каких-либо проблем можно заказать у китайских производителей на любой авто, плюс вышеупомянутый параллельный импорт убирает ряд ограничений в данном вопросе. Предсказываемого «опустошения» складов запасных частей не произошло и не предвидится в ближайший год точно. Из неприятных особенностей нашего времени необходимо затронуть цену на содержание любого иностранного автомобиля и время на доставку запчастей.

Теперь поговорим о перспективах развития автомобильного рынка в России. На сегодняшний день можно выделить 3 направления. Первым является развитие собственных автомобильных брендов как своими силами, так и с помощью партнёров (возвращение бренда «Москвич»). Основная задача данного пути состоит в том, чтобы снизить зависимость от иностранных производителей путём максимально возможной локализации производства автомобилей и комплектующих.

Второе направление заключается в новых партнёрских соглашениях, что для потребителя означает наличие новых автомобильных марок. В настоящее время наблюдается «захват рынка» китайскими автопроизводителями. В перспективе ожидается приход на наш рынок автомобилей из Ирана [3].

Третье направление – это поддержание параллельного импорта со всеми вытекающими последствиями для потребителей и «продавцов».

Подводя итоги, хочется отметить, что рынок автомобилей России не прекратит своё развитие. На сегодняшний день его можно охарактеризовать как гибкую систему, которая способна подстроиться под любые условия.

Список литературы

1. Влияние санкций на автомобильную отрасль в России [Электронный ресурс] - <https://www.autostat.ru/articles/51062>
2. Опыт работы под санкциями [Электронный ресурс] - <https://tass.ru/opinions/1392782>
3. Как будет работать параллельный импорт в России [Электронный ресурс] - <https://www.autonews.ru/news/63ada0999a79472985649c9>

ВАСИЛЬЕВ ЕГОР АЛЕКСАНДРОВИЧ, студент

Научный руководитель –

КНЯЗЬКИНА ОЛЬГА ВЛАДИМИРОВНА, к.т.н., доцент

Сибирский государственный индустриальный университет,

г. Новокузнецк, Россия

(e-mail: dmtov@mail.ru)

ИМПОРТ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЕГО КОМПЛЕКТУЮЩИХ И СОСТАВЛЯЮЩИХ В РФ

Рассматривается импорт грузовых транспортных средств, его комплектующих и составляющих в Россию. Изучены данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» представляющие ведущие марки грузовых автомобилей на российском рынке, а также объем вторичного рынка автокомпонентов и запчастей, необходимых для грузовиков.

Ключевые слова: грузовой транспорт, логистика, импорт, комплектующие, рынок грузовых автомобилей

В настоящее время транспортировка грузов отличается от транспортировки товаров, поскольку обеспечение потребностей розничных торговых предприятий, строительных предприятий, агрокомплексов, малых и средних предприятий требует адекватного грузового автотранспорта. Эти предприятия преимущественно используют грузовой автотранспорт в связи с тем, что более 80% промышленных предприятий не имеют другого подъездного пути, кроме автотранспорта. Практически все перевозки грузов в смешанном сообщении осуществляются с участием автомобильного транспорта, обеспечивающего своевременный завоз/вывоз грузов на терминалы [1].

Логистика является важнейшим компонентом прибыльной и перспективной продажи товаров, и без налаженной инфраструктуры ни одна страна не сможет построить эффективную экономику. Чтобы доставить товар вовремя и в нужном количестве, необходимо определить место назначения и выбрать транспорт, который подходит для этих нужд. В связи с этим, скорее всего, малые и средние предприятия прибегнут к использованию иностранного транспорта.

В условиях современной экономики, производство миллионов единиц грузового транспорта в мировом масштабе является неизбежным явлением. Россия, благодаря своим огромным территориям и границам, расположенным на большом расстоянии друг от друга, имеет потребность в качественном транспортном средстве. Именно поэтому, наша страна активно проводит импорт грузовых автомобилей в больших объемах.

Импортные грузовики ввозят из различных стран ближнего и дальнего зарубежья. Страны постсоветского пространства на сегодняшний день считаются производителями самых надежных грузовиков. Белорусские автомобильные заводы успешно проводят импорт грузовиков, используя сниженные таможенные тарифы [2]. Производители грузовых автомобилей из Японии или Швеции прочно зарекомендовали себя на мировом рынке грузовой техники нового поколения, а грузовые автомобили из Франции и Германии считаются самыми качественными в плане надежности и безопасности. Для доставки горюче-смазочных материалов целесообразно выбирать грузовики из французских производственных линий, в то время как автомобили из Германии будут лучшим выбором для доставки товаров в труднодоступные места нашей родины.

Рынок грузовых автомобилей в России является довольно разнообразным, включая в себя как отечественные, так и импортные марки. Важно отметить, что часть импорта грузовиков приходится на подержанные автомобили из-за границы, но такой выбор вовсе не означает отсутствие качества, и при правильной эксплуатации техники, срок ее службы может значительно увеличиться.

Опираясь на данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» рассмотрим ведущие марки грузовых автомобилей на 2022 год, представленные в таблице 1.

Среди стран-поставщиков подержанных грузовиков на российский рынок чаще всего попадают Германия, Польша и другие европейские страны. Полученные данные за 2022 год заявляют о падении объема продаж новых грузовых автомобилей на 15,6% по сравнению с предшествующим периодом. Всего было куплено 84,2 тыс. единиц. При этом данную отраслью по-прежнему лидирует КАМАЗ с долей рынка в 37,41%, что составляет 31,5 тыс. единиц, демонстрируя падение продаж на 11,8%.

В 2022 году, на второе место в рейтинге продаж грузовиков поднялся китайский бренд Shacman (Shaanxi), который годом ранее не входил в первую пятерку. В результате роста продаж в 3,4 раза, объемы продаж Shacman (Shaanxi) составили 9,7 тыс. единиц, что увеличило долю данной марки в четыре раза до 11,5%. Таким образом, китайские грузовые автомобили могут стать достойной

альтернативой для покупки на российском рынке и привлечь внимание покупателей [3].

Таблица 1 –Топ-10 марок на рынке грузовиков в 2022 году (шт.) [3]

Марка	2021		2022	
	Кол-во, шт.	Доля, %	Кол-во, шт.	Доля, %
KAMAZ (Россия)	35707	35,80	31496	37,41
SHACMAN (Китай)	2832	2,84	9682	11,50
GAZ (Россия)	9593	9,62	5396	6,41
URAL (Россия)	4945	4,96	5162	6,13
FAW (Китай)	1759	1,76	4536	5,39
MAZ (Белоруссия)	5525	5,54	4388	5,21
HOWO (Китай)	1563	1,57	3741	4,44
VOLVO (Швеция)	5773	5,79	1008	2,15
SITRAK (Китай)	-	-	3462	4,11
JAC (Китай)	1221	1,22	2584	3,07
Итого по России	99752	100,0	84196	100,0

Из восьми, приведенных в таблице 1 марок новых грузовиков в 2022 году, можно сделать вывод о том, что среди моделей лидерство завоевал КАМАЗ – именно данная марка грузового транспорта имеет большую долю рынка, также лидирующие позиции занимает SHACMAN, за 2021-2022 годы, для рынка данной марки возросла с 3% до 11%.

В рассмотрении вопроса импорта грузовых транспортных средств, не малую важную роль играет импорт компонентов и составляющих для данного вида транспорта. В рамках подготовки отчета «Расчет емкости рынка автокомпонентов и запчастей для грузовых автомобилей в России» эксперты аналитического агентства «АВТОСТАТ» исследовали вторичный рынок компонентов и определили его основные параметры. Согласно результатам исследования, общий объем вторичного рынка автокомпонентов и запчастей для грузовиков в 2021 год составил 247,5 млн. единиц. При этом в денежном выражении емкость рынка составила 548 млрд. рублей [4]. В тройке лидеров здесь традиционно присутствуют следующие сегменты: шины, масла и топливные системы. На долю

шин пришлось около 36%, что эквивалентно 195 млрд рублей. Второй категорией оказались масла и эксплуатационные жидкости, на которые ушло 55 млрд рублей, что соответствует доле 10%. В тройку лидеров попали также узлы и детали топливной системы с долей более 7% (40 млрд рублей) [4].

В заключении можно сделать вывод о том, что крупнейшим представителем автомобильной промышленности является КАМАЗ. На сегодняшний день, количество импортных грузовиков в отечественном автопарке возросло в 2,5 раза. Рост импорта грузовых автомобилей, а также его комплектующих на российский рынок заключается не только в качественных характеристиках западных грузовиков и его составляющих, но и в финансовых схемах, практикуемых в части сбыта.

Список литературы

1. Титов, И.В. Грузовой автомобильный транспорт в России: состояние и перспективы развития / И.В. Титов, И.И. Батищев // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – №5. – С. 44-48.
2. Воронов, А.А. Конкурентная среда российского грузового автомобилестроения: проблемы и перспективы / А.А. Воронов, Н.А. Овчаренко // Практический маркетинг. – 2011. – №1. – С. 28-40.
3. Рынок новых грузовых автомобилей в 2022 году: ТОП-10 марок и моделей // Автостат [сайт]. – URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/53564/> (дата обращения: 05.05.2023).
4. Расчет емкости рынка автокомпонентов и запчастей для грузовых автомобилей в России // Автостат [сайт]. URL: <https://www.autostat.ru/research/product/461/> (дата обращения: 05.05.2023).

ВЛАДИМИРОВА АНАСТАСИЯ РОМАНОВНА, студент

(e-mail: vladi21mirova07@mail.ru)

СУББОТИН НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, студент

(e-mail: ykmpbd@gmail.com)

МАХНЫЧЕВА ОЛЬГА ВИКТОРОВНА, студент,

(e-mail: olga.mahnycheva@yandex.ru)

Научный руководитель -

БЕЛЯЕВА ЕЛЕНА СЕРГЕЕВНА, канд. соц. наук, доцент

(e-mail: belena2107@yandex.ru)

Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Россия

РАЗВИТИЕ ЗЕЛЁНОЙ ЭКОНОМИКИ В РОССИИ

В данной статье рассмотрены актуальность и перспективы развития «зелёных» финансов, представлены первые результаты деятельности «зелёной» экономики, а также проведён анализ динамики развития рынка «зелёных» облигаций в России.

Ключевые слова: зелёная экономика, зелёные инвестиции, зелёное финансирование.

На сегодняшний день одним из главных векторов развития экономики в России является устойчивый рост «зелёных» финансов.

Понятие «зеленой» экономики и «зелёных» финансов относится к новому направлению экономических и финансовых знаний, которое находится на стыке различных отраслевых наук и экологических дисциплин [1].

В последние годы, с наиболее активным развитием сектора промышленности по всему миру, проблемы загрязнения окружающей среды принимают значительные масштабы. В связи с этим, от каждого государства требуется определённый мониторинг ситуации в своей стране. Люди должны не избегать эти проблемы, а искать наиболее эффективные способы их решения. Основными методами борьбы с экологическими проблемами на сегодня считаются затратные мероприятия по восстановлению природного баланса, а также перевод хозяйства на экологически чистые технологии, и необходимые для этого инвестиции.

Главную роль в решении данных проблем играют «зелёные» инвестиции, которые выступают катализатором технологической модернизации производства, в первую очередь в сфере энергоэффективности.

Первой российской компанией, разместившей «зелёные» облигации на внешнем рынке, стало ОАО «РЖД». Объём выпущенных облигаций составил 500 млн. евро. Привлечённые деньги пошли на покупку электровозов и пассажирских поездов «Ласточка» [2].

В 2021 году властями Москвы были выпущены «зелёные» облигации в объёме 70 млрд. рублей, что стало рекордным показателем для нашей страны. Эти средства были направлены на замену автобусного парка Москвы на электробусы, постройку новых станций метро и реставрацию старых. Спрос на такие облигации был значительным, и деньги были привлечены в полном объёме [3].

Главными преимуществами «зелёных» облигаций для эмитентов можно считать:

- улучшение имиджа организации как бизнеса, желающего способствовать сохранению окружающей среды;
- возможность привлекать группу новых, небезразличных к экологии инвесторов;
- более низкие расходы на привлечение иностранных инвесторов за счет скидок за «greenium».

Главными плюсами «зелёных» облигаций для инвесторов считаются:

- возможность финансировать проекты экологической направленности и достигать свои ESG-цели;
- упрочение репутации инвестора как экологически ответственной организации, инвестирующей в проекты устойчивого развития [4].

На рисунке 1 представлены данные, отражающие объём ESG-облигаций по данным Московской биржи за 2016-2022 гг. Исходя из этих данных, можно сделать вывод о том, что бум инвестиций в «зелёную экономику» в России приходится на 2021 год. В 2022 году в связи с обострением геополитической ситуации объём привлечённых денежных средств снизился на 35,8% и составил 81,2 млрд рублей.