

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

6-я Всероссийская
научная конференция
**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ РОССИИ:
МОЛОДЕЖНЫЙ ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ**

Сборник
научных статей

19-20 октября 2023 года

Ответственный редактор *Горохов А.А.*

ТОМ 1

в 3-х томах

*Экономика
Гуманитарные науки*

Курск 2023

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67
Ш67 МЛ-04

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.

Проблемы и перспективы развития России: Молодежный взгляд в будущее: сборник научных статей 6-й Всероссийской научной конференции (19-20 октября 2023 года)/ редкол.: А.А. Горохов (отв. редактор), в 3-х томах, Том 1, - Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023, - 448 с.

ISBN 978-5-907776-50-0

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 978-5-907776-50-0

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67

© Авторы статей, 2023
© Северо-Кавказский федеральный университет,
Пятигорский институт (филиал) (Россия)
© КРОО ООО «Вольное экономическое общество России», 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Экономика	9
АДЕЛЬБАЕВА Ю.Е., КРИВОВА А.В., ВАУЛИНА О.А., ОСНОВНЫЕ ОШИБКИ РУКОВОДИТЕЛЯ В УПРАВЛЕНИИ ПЕРСОНАЛОМ.....	9
АНЧУТКИНА Д.Д., ИСРАЕЛЯН Л.А. УПРАВЛЕНИЕ КОНФЛИКТАМИ В КОЛЛЕКТИВЕ	14
АРИСКИН С.С. ОСОБЕННОСТИ НАЛОГОВОГО УЧЕТА АМОРТИЗИРУЕМОГО ИМУЩЕСТВА	17
АФАНАСЬЕВА А.М., СЕМЕНОВА А.О. ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ БАНКОВСКИХ ПЛАСТИКОВЫХ КАРТ В РОССИИ.....	20
АЧМИЗ С.Н. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ МАССОВЫМ ГОРОДСКИМ ТРАНСПОРТОМ	24
АЧМИЗ С.Н. ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ И ЦЕЛИ ЛОГИСТИКИ	27
БАЛАНДИНА Я.А. ИНФЛЯЦИОННЫЕ ОЖИДАНИЯ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ИНФЛЯЦИИ В РОССИИ	29
БАХАРЕВ К.И. ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ КАК ДРАЙВЕР ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ.....	34
БЕРЕЖНОЙ Н.А., АЛЬПИДОВСКАЯ М.Л. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ИССЛЕДОВАНИИ ИНФЛЯЦИИ.....	37
БИРЮЧКОВА В.Н. К ВОПРОСУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СБЫТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	41
БОЙКО И.М., БЕН АФИА А.Б.А. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ МАРКЕТИНГОВОЙ СЛУЖБЫ НА ПРЕДПРИЯТИИ.....	44
ВАСИЛЬЕВ Е.А. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ..	47
ГАБАЧИЕВА А.З., ПЕХ К.А., ПЕХ А.А. АКТУАЛИЗАЦИЯ КАДАСТРОВОЙ СТОИМОСТИ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ В ТАРСКОМ СП ПРИГОРОДНОГО РАЙОНА РСО-АЛАНΙΑ ЗА 2018-2023 ГГ.....	51
ГЕНИНГ В.С. РЕСУРСНО-ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ НОВОСИБИРСКА ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДЕЛОВОГО И VLEASURE-ТУРИЗМА	55
ГОДУНОВА Е.В., КУБЛИН И.М. ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ НА РЫНКЕ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ	64
ГОРДЕЕВ Д.А. ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЫРЬЕМ ПРОИЗВОДСТВА	69
ГОРШИХИН А.Н., РАМАЗАНОВ Д.И. ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ТОВАРОВ И УСЛУГ	72
ГРИГОРЬЕВ Р.Н., ГРИГОРЬЕВ Н.Ф., НОРМОВА Т.А. БАНКРОТСТВО ОРГАНИЗАЦИИ В РАМКАХ ФИНАНСОВОГО АНАЛИЗА	75
ГУСЕВА Е.В. РИСК-КУЛЬТУРА БАНКОВСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	78
ДЕНИСОВА Е.А., МИШИНА О.С. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ	82
ДРОБЖЕВ А.А., ВАНЮШИНА О.И., БАРСУКОВА Н.В. ФОРМИРОВАНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОГО БЮДЖЕТА МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА	87
ЕФИМОВ Д.С. ТРАНСФОРМАЦИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ ПОД ВЛИЯНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ФАКТОРОВ	91

ЕФРЕМОВА К.А., ПРОНЯКИНА Е.С. ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ КОНФЛИКТАМИ В ОРГАНИЗАЦИИ	93
ЖАМПИСОВА А.А., КАЗАНКИНА О.А. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АУТСОРСИНГА В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ	97
ЗАЙМИДРОГА С.А. СРЕДНЯЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА В РОССИИ	102
ЗАХАРОВА К.С., ТЕРЯЕВА В.А. АНАЛИЗ РОСТА МАТЕРИНСКОГО КАПИТАЛА В РОССИИ.....	105
ЗВЯГИН А.А. ВЛИЯНИЕ МВФ НА РАЗВИТИЕ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ	108
ИСЕНОВ С.А. УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ КАРЬЕРЫ ЭКОНОМИЧЕСКИ АКТИВНОГО НАСЕЛЕНИЯ.....	111
КАПИШНИКОВА Д.А., ЗАВОДИЛО О.В. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОДВИЖЕНИЯ ПРОДУКЦИИ НА РЫНОК	115
КАХАРОВ А.С. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИПОТЕЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ	119
КАХАРОВ А.С., ИЛЬЯСОВА К.Х. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ИПОТЕЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ.....	122
КАХАРОВ А.С. МЕХАНИЗМ ИПОТЕЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ЖИЛИЩНОЙ ПОЛИТИКИ.....	125
КОРЧЕНКО М.Е. РОСТ ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА КАК ФАКТОР ЭКОНОМИИ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ	128
КРЕТОВ Д.И. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕНЕЖНО-КРЕДИТНОЙ ПОЛИТИКИ БАНКА РОССИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	131
КУЗИНА Е.И. ОФОРМЛЕНИЕ И УЧЕТ РАСЧЕТОВ С БЮДЖЕТОМ ПО НДФЛ	134
КУЗНЕЦОВА Ю.А., СТРОКОВА Е.А., ПОЛЯКОВ М.В. РЕГИОНАЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ РАЗВИТИЕМ ТЕРРИТОРИИ	138
КУРАЕВА Д.А. ОСОБЕННОСТИ КРЕДИТОВАНИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ.....	142
КУРАЕВА Д.А. СТРУКТУРА ПРИБЫЛИ БАНКОВ НА ТЕКУЩИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ.....	145
ЛИСИЦЫНА М.С. ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	148
ЛУКЬЯНОВА В.В., ТАРАСОВ Д.О. АНАЛИЗ ПОСТУПЛЕНИЙ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ РОССИИ.....	151
ЛУПИНА К.В. ОПТИМИЗАЦИЯ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ ПЛАНИРОВАНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ	155
ЛЯШЕНКО А.В., МИРОНОВ М.Г. СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ КОМПАНИИ.....	158
МАЛЫШКИН К.Д. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПЛАНИРОВАНИЯ И РАНЖИРОВАНИЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В НЕФТЕХИМИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ	162
МАРКОВА Л.А. ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: ИННОВАЦИОННАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ КОМПАНИИ КОСМОС-НЕФТЬ-ГАЗ	166
МАТИШОВА П.Д., ВАГНЕР Е.А., НИКУЛИНА О.В. РЕАЛИЗАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ «ЗЕЛЕННОГО» ФИНАНСИРОВАНИЯ	168

ГОРДЕЕВ ДАНИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ, студент

Научный руководитель –

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

Danilgordeev190392@gmail.com

Сибирский государственный индустриальный университет, г. Новокузнецк, Россия

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЫРЬЕМ ПРОИЗВОДСТВА

В статье исследуется проблема логистической системы взаимодействия транспорта и производства, выходные параметры транспортных систем, темпы подачи грузов грузополучателям. Предложено повысить устойчивость взаимодействия производственных и транспортных систем за счет рационального транспортного обслуживания.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, взаимодействие производственной и транспортной подсистем.

Промышленный транспорт, играя важную роль в процессе доставки грузов и в производстве в целом, является важным элементом систем транспортного обслуживания производства. На промышленном транспорте используется примерно 1/9 часть производственных фондов страны, занято около 15% численности работников сферы материального производства [1]. Частью транспортной системы промышленных предприятий является то, что для внутренних перевозок основным является железнодорожный транспорт. Основной объем транспортировки грузов выполняется для металлургических предприятий, а также для угольной, нефтяной, машиностроительной, лесной, пищевой промышленности. В адрес указанных потребителей ежедневно отправляются транспортные партии грузов, состоящие из десятков тысяч вагонов [2]. На них приходится около 85-90% суммарных объемов перевозок грузов [3].

Высокий уровень развития имеет транспорт металлургической промышленности. Объем железнодорожных перевозок и грузооборот на предприятиях этой отрасли составляют соответственно 45% и 37,7% от аналогичных показателей промышленного железнодорожного транспорта в целом по России. На металлургических предприятиях уложено более 16 тыс. км путей, парк локомотивов составляет более 25%, а вагонов - 29% от общего парка промышленного транспорта [2].

Взаимодействие производственной и транспортной подсистем определяет во многом эффективность работы производства. Методологии рационального взаимодействия придавалось большое значение в научных исследованиях на транспорте.

Задача взаимодействия скрытно присутствует в обсуждаемой сейчас проблеме согласованного развития инфраструктуры и согласования технологий различных видов транспорта и построения единой транспортной системы в рыночной экономике, и даже в проблеме реформирования железнодорожного транспорта при выстраивании взаимоотношений между компаниями ОАО РЖД и частными собственниками вагонов.

Организация взаимодействия определяет выходные параметры транспортных систем. Анализ показывает, что на практике ситуация не благополучна. Вагон в движении находится лишь чуть больше пятой части оборота, все остальное время – во взаимодействии с производством.

Производство страны рассматривалось лишь как внешняя среда. С условиями и ритмами транспорта всей экономике приходилось считаться, как с неизбежностью. В качестве объективного обстоятельства следует отметить то, что транспорт был «узким местом» вследствие недоразвитости и перегруженности. Поэтому транспортная теория разрабатывала наиболее комфортные условия для него, предлагая один режим работы. Переходные процессы в развитии транспорта всегда связаны с дополнительными затратами, особенно при сильной структурной и технологической связанности системы железнодорожного транспорта. Управлению отводилась подчиненная роль – поддержание выбранного режима. Все это закреплялось в утвержденном правительством нормативных документов, таких, как Устав железных дорог и Правила перевозок грузов. Предприятия, которые работали только днем, выгружали грузы и ночью, как следствие, им приходилось держать неоправданно большие склады резервы путей для неравномерно прибывающих поездов, завышенную перерабатывающую способность грузовых фронтов [3].

В данное время ситуация резко изменилась. Во-первых, возросла роль экономических факторов, а в условиях конкуренции необходимо оценивать полную транспортную составляющую, включая потери на стыке транспорт – производство. Но в естественной рыночной экономике экономические связи и условия производства меняются. Значит, от транспорта требуется гибкая технология, которая не разработана даже теоретически так как на предыдущем этапе основные исследования посвящались проблемам наилучшего использования пропускной способности линий и перерабатывающей способности станций [2].

То есть, задачу можно было бы сформулировать так – обеспечить комфортное экономическое взаимодействие поставщиков и потребителей за счет управления грузопотоками при рациональном использовании пропускных и перерабатывающих способностей. Сейчас во взаимодействии в системе поставщик – транспорт – потребитель «согласование» выносится за пределы транспорта. Предполагая, что если получатели дали согласие на отгрузку отправителям, то и те, и другие будут работать в удобном режиме, но даже если все поставщики будут отправлять грузы равномерно, последние будут прибывать неравномерно, вследствие не кратности ритмов работы и времени хода. Колебания в продолжительности продвижения грузопотоков также сыграют свою роль.

Целесообразно кардинально изменить постановку задачи. Транспорт должен забирать грузы в удобных для отправителей режимах и подвозить в ритмах, удобных для получателей. Внутри будет происходить преобразование режимов. Выполнять это транспорт может в значительной мере безболезненно, так как он обладает динамическими резервами [1]. Это резервы управления. Они по функции замещают фактические резервы вагонов, путей, грузов и складов. Но для их реализации нужна гибкая технология. Так к причинам увеличения времени

простота вагонов можно отнести технологические сбои. Экономическое взаимодействие производственных систем должно сопровождаться надежными и эффективными транспортными связями. Для этого транспортная инфраструктура должна быть хорошо развита, а технологические функции всех подразделений железнодорожного транспорта должны выполняться качественно и с должной надежностью.

В современной рыночной экономике возрастает роль надежного транспортного обслуживания, как основы надежных экономических связей. Неритмичный подвод сырья должен быть заменен на согласованный.

Динамические резервы необходимо активизировать и во внутреннем транспортном обслуживании. Традиционный контактный график на предприятиях целесообразно заменить на гибкий, который бы учитывал колебания длительности выполнения транспортных и производственных операций.

Причиной частых срывов планов транспортного процесса является нарушение норм содержания элементов инфраструктуры. Выход из строя технических устройств будет срывать ритм рационального транспортного обслуживания и в случае использования динамических резервов. Необходимо повысить устойчивость взаимодействия производственной и транспортной подсистем промышленных предприятий.

Таким образом, со сменой объективной роли транспорта должны существенно измениться направления научных исследований. Проблема взаимодействия должна исследоваться тщательно и глубоко. Недостаточное внимание к ней приводит к разнообразным потерям на разного рода технических и технологических стыках, простоям.

Список литературы

1. Резер, С.М. Комплексное управление перевозочным процессом в транспортных узлах / С.М. Резер. – М.: Транспорт, 1982. – 159 с.
2. Рахмангулов, А.Н. Методологические основы организации функционирования железнодорожных промышленных транспортно-технологических систем : специальность 05.22.01 «Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организация производства на транспорте (технические науки)» : дис. на соискание ученой степени док. техн. наук / А.Н. Рахмангулов ; науч. конс. В.В. Багинова ; МИИТ. – М : Изд. центр МИИТ, 2013. – 373 л. : – Место защиты: МИИТ
3. Панин, В.В. Проблемы организации перевозки массовых грузов / В.В. Панин, Е.С. Колесникова. – М.: Наука и техника транспорта. – 2011. – №1. – С.34-38.

ГОРШИХИН АНТОН НИКОЛАЕВИЧ, студент
РАМАЗАНОВ ДЖАЛАЛУДИН ИСАМУТДИНОВИЧ, доцент
 antonioiv615@gmail.com

Ивановский филиал РЭУ им. Г.В. Плеханова, г. Иваново, Россия

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ТОВАРОВ И УСЛУГ

В данной статье мы проанализировали как с течением времени экономическая сфера претерпевает качественные и значительные изменения, на это влияют увеличение уровня технологического развития и политические решения. Торговля как часть экономики, так же подвергается тенденциям прогресса. В процессе цифровизации постепенно купля-продажа переходит в дистанционный формат, что приводит к изменению спроса и предложения на рынке.

Ключевые слова: цифровизация; товары; услуги; маркетплейсы.

Одновременно с развитием общества развивается его производство, товарно-денежные отношения. В аграрном (доиндустриальном) обществе основу экономики представляло сельское хозяйство, в индустриальном – конкурентные рынки и частная собственность, преобладает промышленность, в постиндустриальном обществе большое внимание уделяется информации, сфера услуг становится преобладающей.

На сегодняшний день, по мнению большинства ученых, наша страна находится в переходном состоянии между индустриальным и постиндустриальным. Большое значение на данном этапе имеет процесс цифровизации.

Цифровизация – это улучшение и упрощение различных процессов путем внедрения информационно-коммуникационных технологий. За отправную точку начала процесса цифровизации в России принято считать 28 января 2002 года. В этот день была принята Федеральная целевая программа «Электронная Россия». В последующем правительство Российской Федерации выпустило еще несколько проектов направленных на регулирование процессов цифровизации на территории нашей страны [1]. Изменения не обошли стороной экономическую сферу жизни общества, IT-технологии стали частью процесса экономического развития торговли.

Развитие экономической системы основывается на производственном процессе, содержащем в себе этапы создания, распределения, сбыта и конечного потребления благ.

Важной частью экономической деятельности и ее вспомогательным звеном является торговля, она помогает устанавливать связь между производителем и потребителем, заключенную в совершении сделок купли-продажи, и включает в себя обслуживание, доставку, предпродажную подготовку и хранение [2].

В начале своего пути торговля была сопряжена с большим количеством трудностей и рисков. Купцы путешествовали на дальние расстояния и не всегда получалось доставить товар в целостности и полном объеме. В процессе технологи-