

Юго-Западный государственный университет (Россия)
Севастопольский государственный университет
Северо-Кавказский федеральный университет, Институт сервиса,
туризма и дизайна (филиал) в г. Пятигорске (Россия)
РГКП «Северо-Казахстанский государственный университет им. М. Козыбаева»
(Казахстан)

Каршинский государственный университет (Узбекистан)
Бухарский инженерно-технологический институт (Узбекистан)
Самаркандский филиал Ташкентского университета информационных
технологий имени Махаммада Аль Хорезмий (Узбекистан)
Бухарский филиал Ташкентского института инженеров ирригации
и механизации сельского хозяйства (Узбекистан)

ПОКОЛЕНИЕ БУДУЩЕГО: Взгляд молодых ученых-2021

Сборник научных статей
10-й Международной
молодежной научной конференции
11-12 ноября 2021 года

Ответственный редактор *Горохов А.А.*

ТОМ 1

в 4-х томах

Экономика
Гуманитарные науки

Курск 2021

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67
П48 МЛ-58

Председатель оргкомитета –
Чевычелов Сергей Александрович, к.т.н., доцент
заведующий кафедры МТиО, Юго-Западный государственный университет, Россия.

Члены оргкомитета:
Ивахненко Александр Геннадьевич, д.т.н., профессор кафедры
«Управление качеством, метрологии и сертификации», ЮЗГУ.
Горохов Александр Анатольевич, к.т.н., доцент, ЗАО «Университетская книга».
Okulicz-Kozaryn Walery, Okulich-KazarinValeriy - Dr. hab., Prof. Краковский педагогический университет (Польша).
Stych Marek, PhDin, Low Краковский педагогический университет (Польша);
Агеев Евгений Викторович, д.т.н., профессор кафедры ТМиТ Юго-Западный государственный университет, Россия.
Латыпов Рашит Абдулхакович, д.т.н., профессор, Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ), Москва;
Плотников Владимир Александрович, д.э.н., профессор, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Россия
Куц Вадим Васильевич, д.т.н., профессор кафедры МТиО Юго-Западный государственный университет, Россия.
Тохирйён Бонсджони, д.т.н., доцент кафедры управления качеством и экспертизы товаров и услуг, Уральский государственный экономический университет.

Поколение будущего: Взгляд молодых ученых- 2021: сборник научных статей 10-й Международной молодежной научной конференции (11-12 ноября 2021 года), Юго-Зап. гос. ун-т., в 4-х томах, Том 1. - Курск: Юго-Зап. гос. ун-т, 2021, - 444 с.

ISBN 978-5-9909299-0-8

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 978-5-9909299-0-8

УДК 338: 316:34
ББК 65+60+67

© Юго-Западный государственный университет, 2021
© Северо-Кавказский федеральный университет, Институт сервиса, туризма и дизайна (филиал) в г. Пятигорске, 2021
© Авторы статей, 2021

| | |
|--|-----|
| ЛЬВОВИЧ К.И., ПЛОТНИКОВ А.А. О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА ПРИ РАБОТЕ КОМПАНИИ..... | 146 |
| ЛЬВОВИЧ К.И., ПЛОТНИКОВ А.А. О ПРИМЕНЕНИИ МАРКЕТИНГОВЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ХОДЕ РАБОТЫ СОВРЕМЕННЫХ КОМПАНИЙ | 150 |
| МАМУТОВА Э.Р. ОЦЕНКА НАЛИЧИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА ПРИМЕРЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «КРЫМ КОНСАЛТИНГ ПЛЮС»..... | 154 |
| МЕДВЕДЕВА А.Н. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ АО ПБК «КРЫМ»..... | 158 |
| МЕДВЕДЕВА А.Н. МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ТОВАРНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЯ | 162 |
| МОСТОВЫХ Е.А. УЧЕТ И АНАЛИЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАЕМНЫХ СРЕДСТВ В ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ | 164 |
| НАЗАЕВА П.Х. МАРКЕТИНГОВЫЕ КОММУНИКАЦИИ: ВИДЫ И ЦЕЛИ..... | 168 |
| НИКИТИНА В.О. АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ КЛАСТЕРОВ В РЕГИОНАХ..... | 171 |
| НИКИТИНА В.О. ИССЛЕДОВАНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЩИХ НА ВНУТРЕННИЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК | 174 |
| НОВИКОВА В.Д., МАСЛЕННИКОВА Ю.С., ПАНКОВА В.Б. МЕТОДЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ В ОРГАНИЗАЦИЯХ | 177 |
| НОВИКОВА В.Д., МАСЛЕННИКОВА Ю.С., ПАНКОВА В.Б. К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ НАЛОГА НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ..... | 181 |
| ОВЧАРЕНКО А.Ю., БЕЛОУС С.А., КОЛОМЫЦ О.Н. ОПЛАТА ТРУДА, КАК ОДНА ИЗ НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ СОСТАВЛЯЮЩИХ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО ПРОЦЕССА НА ПРЕДПРИЯТИИ..... | 184 |
| ОМАРОВА К.А., ЖАКУПОВ А.А., ДУНГЕНИН Ш.А. ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID – 2019 НА ИНДУСТРИЮ РАЗВЛЕЧЕНИЯ..... | 188 |
| ОМАРОВА К.А., ЖАКУПОВ А.А., АБДРАХМАНОВА А.К. ТУРИЗМ КАЗАХСТАНА СЕГОДНЯ | 191 |
| ОСТАПЕНКО А.И., БОЧАРОВ В.А., КОЛОМЫЦ О.Н. МЕТОДЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ: КЛАССИФИКАЦИЯ И НАЗНАЧЕНИЕ | 193 |
| ПАНАРИНА Е.О. ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ МАРКЕТИНГОВОЙ ПОЛИТИКИ ОРГАНИЗАЦИИ | 196 |
| ПАРХЕНКО С.А., УСОВА А.С. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ..... | 200 |
| ПЛАТОНОВ Г.И., ПИКУШИНА М.Ю., КРИВОВА А.В. СОСТОЯНИЕ ЗАТРАТ И ИСЧИСЛЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ ЖИВОТНОВОДСТВА (СЧЕТ 20) НА ПРЕДПРИЯТИИ | 202 |
| ПОЛЯКОВА Н.А. НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ БАНКОВСКИХ УСЛУГ | 207 |
| ПОПОВ Р.О. УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ СЕГОДНЯ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ | 211 |

| | |
|---|-----|
| ПОПОВА С.Ю. РАЗВИТИЕ МАЛОГО БИЗНЕСА В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ | 214 |
| РЕШЕТНИКОВА Я.В., ДЕРЕВЯНКО А.Е., КОЛОМЫЦ О.Н. СУЩНОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ФУНКЦИИ, ВИДЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ | 217 |
| РЫБАЛКО Н.В., ПОЗДНЯКОВА М.А. ОПТИМИЗАЦИЯ ПОСТАВОК СЫРЬЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ СЕКТОРА АПК | 221 |
| САМОФАЛОВА М.А. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА ОРГАНИЗАЦИИ | 224 |
| САННИКОВА Д.А. СУЩНОСТЬ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ ИННОВАЦИЙ И ПРОБЛЕМЫ ИХ ВНЕДРЕНИЯ В КОМПАНИЯХ | 229 |
| СЕРГЕЕВА Ю.Ю. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ БИЗНЕСА | 231 |
| СЕРЕНКО Р.С. ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ РЕЛИГИОЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ..... | 235 |
| СЛАДКОВА А.Н., КНЯЗЬКИНА О.В. ПОСТАВКА КАМЕННОГО УГЛЯ ИЗ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ВОСТОК. ПРИНЦИП «SHIP-OR-PAY»..... | 238 |
| СМАИЛОВА Д.О. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫМ ФОНДОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН | 242 |
| СТЕБАКОВА П.С. СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ЛОГИСТИКЕ | 246 |
| СТОЛБОУШКИН В.А., ШИЛОВИЧ О.Б. ПАНДЕМИЯ КАК ФАКТОР ИЗМЕНЕНИЙ В СФЕРЕ БИЗНЕСА | 250 |
| ТИТОВА А.О. РАЗВИТИЕ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ТОРГОВЛЕ | 253 |
| ТРЕТЬЯКОВ В.Р., ШИЛОВИЧ О.Б. ВЛИЯНИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ГЛОБАЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ | 255 |
| ТРУБАЧЕВА А.А., НАЗАРОВ Д.С., ЛОСКУТОВА А.С., КУЗЬМИЧЕВА И.Г. ЭКОНОМИКА РОССИИ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ..... | 258 |
| УМЕРКИНА Л.Р., ШИТОВ В.Н. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК МЕГАРЕГУЛЯТОР ФИНАНСОВОГО РЫНКА | 262 |
| УМУРЗАКОВ И.Г. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ САНКЦИИ: ИСТОРИЯ И ПОСЛЕДСТВИЯ | 266 |
| ФИСЕНКО М.А. ГУДВИЛЛ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КОМПАНИИ..... | 270 |
| ФЛАКС Д.Б. МОДЕЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ ЦИФРОВОГО ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ | 274 |
| ЧЕМБУЛАТОВА М.Е. ИССЛЕДОВАНИЕ ПУТЕЙ ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ..... | 277 |
| ЧУКАРИНА С.А., ФИЛАТОВА В.В. МАРКЕТИНГОВЫЕ КАНАЛЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ИНТЕРНЕТ-РЕКЛАМЫ..... | 281 |
| ШЕВЧЕНКО А.С. АНАЛИЗ ДОХОДОВ И РАСХОДОВ БЮДЖЕТА МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ Г. НОВОСИБИРСКА | 285 |
| ШИРКОВА Е.С., ПАВЛОВА Т.И. МАРКЕТИНГ В ГОСУДАРСТВЕННОМ УПРАВЛЕНИИ..... | 292 |

Что касается земельного налога, то он не взимается в том случае, если земля находится в бессрочном пользовании религиозной организации и на ней расположены строения религиозного либо благотворительного назначения.

Налог на добавленную стоимость – еще один налог имеющий особенности, при взимании с религиозных организаций. В частности, налогообложению НДС не подлежит продажа товаров религиозного назначения. Из этого правила есть исключение – минеральное сырье и подакцизные товары, однако ювелирные изделия, которые являются подакцизным товаром, не облагаются НДС, если они являются предметами культа [5].

Безусловно, в данной статье рассмотрены далеко не все виды налогов, которыми может облагаться некоммерческая организации, однако, даже на основе всего вышеизложенного можно сформулировать некоторые представления об особенностях налогообложения религиозных организаций в Российской Федерации. Отвечая на вопрос поставленный в начале статьи можно с уверенностью утверждать, что религиозные организации должны платить налоги. Однако, в то же время, они наделены огромным количеством налоговых льгот.

Подводя итог, следует указать, что в современных условиях религиозные организации наделены всеми правами участников хозяйственной деятельности, могут владеть имуществом, как движимым, так и недвижимым, земельными участками, вправе проводить культурные мероприятия, и даже осуществлять предпринимательскую деятельность. При этом, со стороны государства прослеживается заметная поддержка такого рода организаций, в частности путем предоставления им налоговых льгот.

Список литературы

1. Федеральный закон от 26.09.1997 № 125-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «О свободе совести и религиозных объединениях» // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/>
2. Налоговый кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 №146-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/>
3. Шахов М. О. Правовые основы деятельности религиозных объединений в Российской Федерации. Монография. М.: Изд-во Сретенского монастыря, 2011.
4. Барабаш Е. Е. Особенности налогообложения религиозных организаций / Государство и право. – 2020. – С. 11-12.
5. Деревянкина А. В. Особенности налогообложения религиозных организаций / Мировая экономика: проблемы безопасности. – 2020. – № 4. – С. 117-129.

СЛАДКОВА АННА НИКОЛАЕВНА, магистрант
КНЯЗЬКИНА ОЛЬГА ВЛАДИМИРОВНА, к.т.н. доцент
 Сибирский государственный индустриальный университет, г. Новокузнецк, Россия
 sladkai.a@mail.ru

ПОСТАВКА КАМЕННОГО УГЛЯ ИЗ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ВОСТОК. ПРИНЦИП «SHIP-OR-PAY»

Рассмотрен вопрос поставок каменного угля из Кемеровской области в Азиатско-тихоокеанский регион, перспективы и проблемы данного направления. Описано применение принципа ship-or-pay (вези или плати) в перевозках каменного угля на Восток. Сделано заключение о том, что использование принципа «ship-or-pay» может ускорить процесс модернизации и обеспечить выполнение поставок по данному направлению.

Ключевые слова: Восточный полигон, экспортные поставки, планирование перевозок, пропускная способность, принцип ship-or-pay, железнодорожный транспорт.

Актуальность данного исследования обусловлено, тем что в последние два года произошла резкая смена рынков сбыта и будущее угольной промышленности Кемеровской области стало напрямую зависит от «прорыва» экспортных поставок угля на Восток, в Азиатско-Тихоокеанский регион. Поставки в данном направлении в настоящее время осложняется рядом факторов, сдерживающих грузовую и эксплуатационную работу крупнейшего углепогрузочного региона страны. Необходимы решения, которые обеспечат вывоз угля Кемеровской области в запланированных объемах. Одним из таких решений является принцип ship-or-pay («вези или плати»).

Кемеровская область – основной угледобывающий регион страны, главный поставщик угля практически во все регионы страны и за ее пределы. На долю Кузбасса приходится около 56% добычи каменных углей России, около 80% добычи всех коксующих углей России. 53 страны импортируют уголь Кузбасса. За 2020 год железнодорожным транспортом отгружено 215 млн. тонн угля (таблица 1) [1].

Таблица 1 – Экспорт угля Кузбасского региона по направлениям за 2020г.

| Направление | Объем поставки, млн. т. |
|-----------------------|-------------------------|
| Западное направление | 106,8 |
| Восточное направление | 55,8 |
| Местное | 52,4 |

За последние 2 года в Кемеровской области произошло снижение отгрузки угля на экспорт (таблица 2). Причины сокращения объективны: крутое падение ценового тренда на уголь (с конца 2018 – начала 2019 года) на мировых рынках, высокие логистические издержки и низкая пропускная

способность железной дороги в восточном направлении. В связи с кризисом отрасли некоторые добывающие предприятия Кузбасса даже приостановили рабочий процесс [1].

Таблица 2 – Отгрузка угля по Кемеровской области 2018-2020г.

| Год | Вагонов среднем в сутки | Тонн среднем в сутки |
|------|-------------------------|----------------------|
| 2018 | 8837 | 626356 |
| 2019 | 8770 | 621375 |
| 2020 | 8294 | 587475 |

В 2019 году между ОАО «РЖД» и правительством Кузбасса было подписано соглашение о взаимодействии по обеспечению перевозки железнодорожным транспортом продукции, производимой на территории региона, на период 2019 – 2035 годы. Оно предусматривало взаимодействие РЖД и угольных компаний по совершенствованию технологий взаимодействия перевозок. В марте 2020 года было заключено дополнительное соглашение, закрепляющее объемы перевозок угля из Кузбасса в направлении Восточного полигона, не менее 53 млн. тонн [2]. Помимо взаимных обязательств по предъявлению каменного угля и его транспортировке в установленном объеме, в документе также оговаривалась необходимость выработки оптимальной логистики для соразмерной загрузки инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в восточном направлении. О повышении ритмичности предъявления грузов к перевозке, а также исключения случаев непроизводительного нахождения на инфраструктуре общего и необщего пользования порожнего подвижного состава. Следовательно, соглашение обеспечит угольщикам гарантированные поставки до конца года, как следствие, лучшие цены, и возможность планировать свою работу, не создавая лишних запасов на складах. В декабре 2021 года соглашение было продлено. Более того угольные компании готовы экспортировать в восточном направлении объемы сверх уровня, установленного документом, но фактический размер ограничивается провозными способностями Восточного полигона.

ОАО «РЖД» не первый год сосредотачивает свои усилия в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона, проблема остается не решенной. Реализация началась еще с 2013 года и проделана большая работа по расшивке «узких» мест линии, модернизировано свыше 5 тысяч километров пути, построено и реконструировано 39 станций и 97 искусственных сооружений (мосты и тоннели) [3]. Однако с 2018 года отмечается тенденция смещения планируемых сроков реализации инвестиционных проектов и уменьшения объемов инвестиций. В 2020 году было решено восстановить объем инвестиций в развитие Восточного полигона на 2021 и 2022 годы, утвердить сроки реализации 212 приоритетных проектов Восточного полигона. В феврале 2020 года РЖД получили более 8 миллиардов рублей на реализацию программы «Комплексное развитие участка Междуреченск-

Тайшет». Этот участок еще называют воротами Восточного полигона. Всего РЖД вложат в модернизацию этой ветки суммарно за 2020 – 2024 годы 110 миллиардов рублей [2]. В составе проекта запланировано строительство двадцати двух объектов, в том числе укладка железнодорожных путей общей протяженностью 180 километров. В ближайшие четыре года пропускная способность полигона должна вырасти до 180 миллионов тонн – это примерно на четверть больше относительно 2020 года.

ОАО «РЖД» предложили провести эксперимент для Кемеровской области – на 3 года на перевозку угля в Восточном направлении ввести принцип ship-or-raw. Это принцип заключения договоров, который устанавливает обязательства транспортной компании вывезти определенный объем груза и подразумевает штраф для грузоотправителей в случае его недовозки.

Впервые принцип «Бери или плати» был введен между участниками поставок в 1950 году, в Нидерландах [4]. Там были обнаружены большие запасы газа, разработка оказалась очень дорогой. Для строительства инфраструктуры добычи и транспортировки газа были вложены государственные средства. И чтобы вернуть вложенные деньги, нужно было обеспечить бесперебойность поставок и их оплату. Для этого был придуман принцип «Бери или плати», а цены на газ привязаны к цене на нефть. С покупателями газа были заключены долгосрочные многолетние контракты, в которых зафиксированы объемы газа, который покупатель обязуется получить. Если покупатель не приобретает весь законтрактованный объем, то он обязан уплатить штраф. Цена на газ пересматривалась ежеквартально.

Введение принципа «ship-or-raw» в перевозке каменного угля может помочь разрешить проблему с ограниченностью инфраструктуры Восточного полигона – по БАМу и Транссибу угольные компании отправляют свою продукцию к портам Дальнего Востока, а оттуда – на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, где сохраняются спрос и высокие цены на уголь, в отличие от европейского направления [5]. Подразумевается, что с помощью принципа «бери или плати» минимизируются риски поставщика по сбыту на фоне капиталовложений, которые он вынужден сделать для обеспечения поставок в максимальном объеме. Данные риски в альтернативном случае поставщик был бы вынужден включить в формулу ценообразования. Также использование принципа ship-or-raw логично применять к развитию новой инфраструктуры. Это позволяет не нагружать дополнительными затратами тех грузовладельцев, которые не будут использовать данное направление. При этом необходимо учитывать и платежеспособность грузовладельцев, использующих этот принцип.

С другой стороны, очевидно, что новый принцип не обеспечивает приоритетный доступ к услугам и пока еще идет обсуждение данного проекта необходимо внести изменения в правила недискриминационного доступа к инфраструктуре. При наличии таких противоречий использование прин-

ципа «вези или плати» возможно, в экспериментальном режиме. Это позволит выявить все плюсы и минусы и взвесить все аргументы.

Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) – будущее Кузбасской угольной промышленности. Однако экспорт в страны АТР сегодня сильно затруднен из-за слишком медленной модернизации, так называемого Восточного полигона РЖД. Для успеха в данном направлении можно добиться лишь при совместной усиленной работе всех участников поставок. Использование принципа «ship-or-pay» может ускорить процесс модернизации и обеспечить выполнение поставок по данному направлению, в запланированных объемах, но, для того чтобы он заработал, необходимо разрешить ряд разногласий, например, долгосрочность и предсказуемость тарифов, гарантии вывоза объемов со стороны РЖД. При заключении договоров также следует сохранить равный доступ клиентов к услугам железнодорожного транспорта, обеспечить гибкость при изменении спроса на уголь в разных странах. Применение принципа в Кемеровской области в качестве эксперимента позволит в будущем выявить все его слабые и сильные стороны, скорректировать действия на улучшение поставок и в будущем использовать данный принцип в масштабах всей страны.

Список литературы

1. Угольная отрасль в цифрах / Администрации Правительства Кузбасса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mupk42.ru/ru/industry/>
2. Павлов В. Уголь остался на второй год / В. Павлов // Гудок, 2020. №229. [Электронный ресурс]. – Точка доступа: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1545736>
3. Долгосрочная программа развития ОАО «Российские железные дороги» до 2025 года : Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. N 466-р. [Электронный ресурс]. – Точка доступа: <http://www.consultant.ru/document/cons>
4. Салыгин В. И. Зарубежный опыт применения принципа «качай или плати» в сфере трубопроводного транспорта / В.И. Салыгин, И.А. Гулиев, А.О. Хубаев // Вестник МГИМО Университета, 2015. – №4(43). – С. 46-52.
5. Рудая А.В., Аршба Л.Н.. Формирование конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок // Международный студенческий научный вестник. 2021. № 2. С. 158.

СМАИЛОВА ДАРИГА ОМИРОВНА, студентка

Научный руководитель

ЦВИНГЕР ИРИНА ГЕННАДЬЕВНА, старший преподаватель
Северо-Казахстанский университет им. М.Козыбаева, Казахстан
igcvinger@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫМ ФОНДОМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Вопросы эффективного использования средств Национального фонда Республики Казахстан всегда остаются актуальными. Данная статья раскрывает использование и функционирование Национального фонда Республики Казахстан, выполнение им стабилизационной и сберегательной функций, определяет приоритеты деятельности фонда.

Ключевые слова: Национальный фонд, стабилизационная функция, сберегательная функция,

Казахстан – богатая страна с обширной территорией, практически равной территории всей Европы. Казахстан богат множеством полезных ископаемых и является одной из немногих стран мира, богатых нефтью, важнейшим источником энергии. В связи с тем, что нефть является не возобновляемым природным ресурсом, важным является осмотнительное управление доходами, поступающими от нефтяного сектора для достижения экономического и социального прогресса. Исходя из этих соображений, основываясь на международном опыте, на рубеже 2000 года в Казахстане было принято решение о создании Национального фонда РК.

Идея создания Национального фонда была активно поддержана Первым Президентом Республики Казахстан – Н.А. Назарбаевым. Он неоднократно отмечал, что «благодаря Национальному фонду мы укрепляем стабильность отечественной экономики, а также доверие мирового сообщества к нашей стране...» [1].

Будущее страны не возможно представить без залога независимости и самостоятельности республики – Национального фонда, в связи с чем, вопросы оптимального формирования, а самое главное, эффективного использования средств Национального фонда не теряют своей актуальности.

Данное исследование касается в первую очередь качественного управления, а самое главное эффективного использования средств Национального фонда. Также будут предложены авторские идеи для укрепления и расширения Национального фонда, иными словами, финансового резерва для будущего поколения казахстанцев.

Целью исследования является анализ деятельности Национального фонда РК и предложение альтернативной идеи его дальнейшего развития.

Для достижения поставленной цели изучены основные этапы развития Национального фонда, проведен анализ его деятельности в обеспечении стабильного социально-экономического развития страны, накопления фи-