

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Сибирский государственный индустриальный университет»

*Посвящается 100-летию
со дня рождения ректора СМИ,
доктора технических наук,
профессора Н.В.Толстогузова*

**НАУКА И МОЛОДЕЖЬ:
ПРОБЛЕМЫ, ПОИСКИ, РЕШЕНИЯ**

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

ВЫПУСК 25

*Труды Всероссийской научной конференции
студентов, аспирантов и молодых ученых
12 – 14 мая 2021 г.*

ЧАСТЬ IV

Под общей редакцией профессора Н.А. Козырева

Новокузнецк
2021

ББК 74.48.278

Н 340

Редакционная коллегия:

д-р техн. наук, профессор Н.А. Козырев,
канд. экон. наук, доцент Ю.С.Климашина,
канд. экон. наук, доцент О.П. Черникова,
канд. экон. наук, доцент Е.В. Иванова,
канд. экон. наук, доцент В.В. Шипунова,
канд. экон. наук, доцент Т.Н. Борисова,
канд. техн. наук, доцент И.Ю.Кольчурина,
канд. техн. наук, доцент Е.Г. Лашкова

Н 340

Наука и молодежь: проблемы, поиски, решения: труды Всероссийской научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, 12–14 мая 2021 г. Выпуск 25. Часть IV. Экономические науки / Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Сибирский государственный индустриальный университет ; под общ. ред. Н.А. Козырева – Новокузнецк; Издательский центр СибГИУ, 2021. – 372 с. : ил.

ISSN 2500-3364

Представлены труды Всероссийской научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых по результатам научно-исследовательских работ. Четвертая часть сборника посвящен актуальным вопросам экономики.

Материалы сборника представляют интерес для научных и научно-технических работников, преподавателей, аспирантов и студентов вузов.

ISSN 2500-3364

© Сибирский государственный
индустриальный университет, 2021

гия и бизнес. Кадры предприятия. – №11. – URL: [https://psycho.ru/ ibrary/ 649](https://psycho.ru/ibrary/649).

6 Этапы собеседования // «Как найти работу?»: – URL: [https:// nachalo-peremen.ru/jetapy-sobesedovanija/](https://nachalo-peremen.ru/jetapy-sobesedovanija/).

7 Отказ в приеме на работу // Институт профессионального кадровика. – URL: <https://profkadrovik.ru/articles/hiring/otkaz-v-prieme-na-rabotu/>.

8 "Трудовой кодекс Российской Федерации" от 30.12.2001. – № 197-ФЗ (ред. от 09.03.2021). – URL: [http://www.consultant.ru/ document/cons_doc_LAW_34683/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/).

9 Чемяков, В. Психолог в роли HR-менеджера: ЛУЧШИЕ КАДРЫ / В. Чемяков// «Кадровый вестник», № 4 (28), 2001 г. – URL: <https://best-staff.ru/Psiholog-v-rol-i-HR-menedzhera>.

УДК 658.788.5

**ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
ОКАЗАНИЯ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ПРИОСТАНОВКИ РАБОТЫ
ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
ООО «СИБИРСКАЯ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНАЯ КОМПАНИЯ»,
СВЯЗАННОЙ С ПАНДЕМИЕЙ ПО КОРОНАВИРУСУ**

Широ Ю.В.

Научный руководитель: канд. техн. наук, доцент Златицкая Ю.А.

*Сибирский государственный индустриальный университет,
г. Новокузнецк, e-mail: zlatitskaya@mail.ru*

Данная статья посвящена проблеме формирования конкурентоспособности оказания услуг в условиях приостановки транспортно-экспедиционных предприятий в период пандемии. В работе отражены основные проблемы транспортных перевозок различных типов, приведены возможные пути решения данной проблемы, рассмотрена на конкретном примере конкурентоспособность транспортно-экспедиционного предприятия и пути ее формирования в условиях пандемии.

Ключевые слова: пандемия, COVID-19, коронавирус, транспортно-экспедиционные предприятия, экономика, перевозка.

Транспортно-экспедиционное обслуживание – развивающаяся перспективная сфера деятельности, относящаяся к транспортной отрасли народного хозяйства. При организации доставки импортно-экспортных грузов всегда возникает вопрос, заниматься ли ею самостоятельно или перепоручить ведение агенту – фирме, предлагающей предприятию транспортно-экспедиторское обслуживание. Это предприятие готово предложить весь спектр деятельности транспортных услуг, связанных с перевозкой товара: оформление необходимой документации; заключение договора перевозки с транспортными фирмами; расчеты за транспортировку груза; организацию

погрузо-разгрузочных работ; мониторинг грузов; страхование; таможенные формальности и др. В условиях пандемии многие организации данной отрасли столкнулись с проблемами, с которыми, к сожалению, не все справились [1]. Основными проблемами стали: снижение выручки, неготовность к антикризисному управлению, сложности в логистических цепочках за счет приостановления внутренних и международных авиа и ж/д сообщений и т.д. ООО «Сибирская строительно-монтажная компания» г. Новокузнецка не стала исключением и с началом распространения коронавирусной инфекции COVID-19 в России в марте 2020 года прекратила свое функционирование длительностью в 3 месяца. После возобновления работы выйти на прежний уровень предприятию пока так и не удалось. Это, безусловно, негативно отразилось на производственном процессе, персонале, и жизнеспособности организации в целом. Компания не была готова к таким резким изменениям и претерпела значительные убытки.

Для рассмотрения формирования конкурентоспособности предоставляемых услуг транспортно-экспедиционных предприятия в условиях пандемии COVID-19 сформулированы следующие задачи: провести исследование влияния COVID-19 на транспортно-экспедиционную отрасль; провести исследование реструктуризации транспортно-экспедиционных компаний в период распространения коронавирусной инфекции.

Распространение коронавирусной инфекции оказало воздействие на все отрасли экономики. Пандемия существенно повлияла на транспортно-экспедиционную сферу деятельности – объем заказов уменьшился, сроки поставок увеличились, многие организации понесли убытки, некоторые навсегда прекратили свою деятельность как на отечественном, так и на международном рынках. Стоит отметить, что рецессия в строительной отрасли и ритейле, вынужденные меры самоизоляции водителей грузового транспорта, закрытие границ, которые повлекли за собой нарушение кооперационных цепочек, выстроенных годами, также повлияли на объем перевозок. Все это привело к снижению платежеспособности рассматриваемой отрасли экономики.

По прогнозам Международного транспортного форума ОЭСР, общее сокращение мировых транспортных перевозок, измеряемых в тонно-километрах, составит 36 % по сравнению с докризисными уровнями. Специалисты отмечают, что в России транспортные перевозки могут сократиться более чем вдвое. По оценкам экспертов, в России убытки транспортного сектора на начало мая 2020 превышают 230 млрд. руб. [2].

Больше всего из-за пандемии COVID-19 пострадали авиаперевозчики. Убытки авиакомпаний по оценкам экспертов составят 270 млрд. руб. Большое количество грузов доставляется авиационным путем в багажных отделениях пассажирских самолетов. Однако, специальные грузовые самолеты в России есть только у нескольких крупных компаний-лидеров, таких как «Аэрофлот» и «S7». В связи с закрытием границ и снижением пассажирского потока, авиаперевозчики стали использовать пассажирские самолеты для доставки грузов. Например, авиакомпания «Уральские авиалинии» полностью

переоборудовала 12 своих самолетов Airbus A-321 для перевозки грузов в мягкой упаковке в пассажирском салоне. Для этого авиакомпания убрала все кресла, разработала новые технологии и провела обучение проводников и наземного персонала.

Авиакомпания «Nordwind» задействовала все собственные самолеты Boeing 777 для перевозки грузов из Китая в Европу. Стоит отметить, что ранее авиакомпания не выполняла рейсы по данному маршруту. Для осуществления данной деятельности, авиакомпании пришлось также переоборудовать свои самолеты и переобучить персонал.

Авиакомпания «Azur Air» в мае 2020 года по примеру своих конкурентов значительно увеличила грузовые перевозки, а часть своих самолетов, таких как Boeing 777 и Boeing 767, задействовала под доставку гуманитарных грузов медицинского назначения.

Так, по данным Росавиации, в 2019 году, десятку крупнейших грузоперевозчиков вошли авиакомпании «Победа», «Уральские авиалинии», «Utair» и другие. Nordwind в апреле 2020 г. нарастила тоннаж перевезенных грузов почти в 3 раза по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, а Azur Air – в 17 раз [3].

Кризис не обошел стороной и железнодорожные перевозки. В этой отрасли погрузка уменьшилась по всем номенклатурам. Это обусловлено, в первую очередь, карантинными мерами, когда предприятия были вынуждены временно приостановить свою деятельность [4]. В период пандемии резко выросли требования грузоотправителей к качеству вагонов, и вместе с этим, у заказчиков появилась возможность их выбирать. При этом у организаций, оказывающих перевозку грузов железнодорожным путем, сложилась серьезная конкурентная борьба. Многие организации стали задумываться над тем, как содержать свои вагоны и улучшать их. Данная тенденция требует больших затрат, что весьма проблематично в условиях кризиса.

В настоящий момент операторам железнодорожных перевозок приходится снижать цены на тарифы и идти на уступки клиентам в период сложившейся ситуации для положительной конкурентоспособности. Например, РЖД снизили тарифы до 50 % на внутрироссийские перевозки грузов на короткие расстояния. Они распространяются на широкий спектр промышленных грузов, включая автомобили, сельхозпродукцию, продовольственные товары, строительные отделочные материалы и инструменты, а также химическую продукцию. В качестве стимулирования предоставляется скидка для перевозок в размере 42,5 % на социально-значимые грузы в крытых вагонах [5].

Главным грузовым транспортом в России является автомобиль. Эпидемия коронавирусной инфекции затронула и этот тип грузоперевозок. Ставки на перевоз груза из России в страны СНГ увеличилась примерно на 50%. Несмотря на то, что границы со странами СНГ открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры смогли замедлить скорость доставки грузов и сдвинуть сроки поставок. Следует отметить, что закольцовывать рейсы стало сложнее,

а перестраивать маршруты и сокращать частоту отправок рейсов оказалось, как никогда актуальной проблемой.

Тем не менее, автотранспорт является связующим звеном всей экономики, а в период пандемии стал особенно важной сферой. Несмотря на снижение объема перевозок, этот рынок показал достаточную устойчивость в кризисный момент.

В свою очередь, спрос на морские перевозки, как и на все другие, значительно уменьшился. Коронавирусная инфекция привела к снижению объемов перевозок контейнеров и перебоям в отправлениях груза. Снижение количества отгрузок в большей степени было отмечено в феврале – в пик заражений в Китае, которому предшествовал китайский Новый год, в период которого объем перевозок снижается всегда. В этом же месяце контейнер-оборот портов Балтийского бассейна, крупнейших по контейнерному обороту в России, снизился на 6,1 % относительно показателя февраля прошлого года. Экспорт сократился на 2,9 %, импорт – на 9 % [6].

По данным Европейской комиссии, количество контейнеров, покидающих китайские порты, сократилось практически вдвое. Порты заполнены невостребованными контейнерами, прибывшими из других стран, что привело к дополнительным штрафам за простой. С другой стороны, наблюдается нехватка контейнеров для морской перевозки между Европой и другими регионами мира. Особенно тяжелая ситуация сохраняется в части рефрижераторных контейнеров, используемых для транспортировки в Европу фруктов из стран Латинской Америки. При этом на морские контейнерные перевозки приходится около 75% всей внешней торговли Европейского союза и 30% транспортировки товаров между самими государствами-членами.

На фоне сокращения объемов перевозок 11 из 12 крупнейших морских линий вынуждены были вернуть взятые в аренду суда их владельцам [7].

На сегодняшний день, данный вид грузоперевозок остается наименее затратным. При этом наиболее очевидными негативными последствиями пандемии COVID-19 для отрасли стали падение ставок морского фрахта, избыток свободных контейнеров и быстрое введение новых экологических требований.

Для удержания конкурентоспособности, морские перевозчики сыграли важную роль в контексте немедленного реагирования на распространение коронавирусной инфекции, обеспечив поставки продуктов питания, лекарственных средств и других жизненно важных товаров на фоне дефицита. Несмотря на сложность ситуации, большинство портов в мире остались открытыми для грузового обращения, хотя по-прежнему недоступны для пассажиров [8].

Определенно, коронавирусная инфекция негативно повлияла на сферу транспортно – экспедиционных услуг и конкурентоспособность предприятий данной отрасли. Причиной этому послужило, во-первых, закрытие заводов и предприятий на карантин, что повлекло за собой приостановку их деятельности, во-вторых, закрытие границ, которые не позволили своевременно поставлять груз. В связи с этим, компаниям пришлось подстраиваться под но-

вые, независимые от них обстоятельства, и менять свою стратегию. Некоторые авиакомпании, потеряв пассажирский поток, переоборудовали свои самолеты под грузоперевозки, и при этом смогли попасть в десятку крупнейших грузоперевозчиков. Компании, занятые в сфере железнодорожных перевозок, снизили свои цены на тарифы, тем самым привлекли потребителей на услуги перевозок. Автомобильные грузоперевозки были затронуты в меньшей степени, однако данный вид перевозок является связующим звеном всей экономики, и в период пандемии остался особенно важной сферой, поскольку именно автомобильный транспорт перевозит товары народного потребления [9]. Конкурирующие фирмы в данной сфере успешно закольцовывали рейсы, быстро и точно перестраивали маршруты. Что касается морских перевозок, то они сыграли важную роль в контексте немедленного реагирования на распространение коронавирусной инфекции, обеспечив поставки продуктов питания, лекарственных средств и других жизненно важных товаров на фоне дефицита.

Формирование конкурентоспособности и разработка мероприятий по выживанию в период пандемии стало актуальной проблемой для каждой организации. Рассмотрим данную проблему на примере ООО «Сибирская строительно-монтажная компания».

До начала пандемии компания работала на одной из площадок ОАО «КМК». В период обострившейся ситуации комбинат перестал вести свою деятельность, следовательно, производство, транспортировка грузов, ремонт и торговля были приостановлены. На данный момент компания возобновила свое функционирование, но, к сожалению, не полностью, однако услуги перевозки груза снова стали актуальными. В связи с этим, перед руководством встал вопрос о выборе контрагента. Ранее рассмотрев ситуацию в отрасли со всех сторон и видов перевозок, можно сделать вывод, что предлагать услуги по прошлогодней цене нецелесообразно и неконкурентоспособно. Компании следует снизить стоимость своих услуг. Это может быть осуществлено за счет сокращения издержек на ремонт и покупку запчастей, поскольку во время карантина предприятие не работало, сокращения объемов топлива, за счет уменьшения рентабельности и т. д.

Постепенно компании возвращаются в обычный режим работы, однако определить, когда момент стабилизации настанет, очень трудно. Пандемия продолжается и на сегодняшний день, и ее темпы не снижаются. На примере транспортной отрасли видно, что компании достаточно успешно адаптировались под нынешние условия и могут составить достаточно высокую конкурентоспособность даже в трудные периоды не только для конкретной отрасли, но и для всей планеты.

Библиографический список

1. Алексеев С. Водный транспорт в условиях пандемии // Морские вести России. 29.05.2020. – URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/83891/>.
2. Каткова Е. Пандемия заставила компании пересобирать цепочки по-

ставок // Ведомости&. – 17.06.2020. – URL: <https://www.vedomosti.ru>

3. Киреева В., Пирогова О., Мясникова Е. Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки // Retail.ru. - 1999-2020. – 08.06.2020. – URL: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>

4. В Постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 г. № 1923 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей»

5. Горбунов Г. «Грузоперевозки являются индикатором здоровья экономики» // Коммерсантъ. – 15.09.2020. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4491943>.

6. Гусаченко Н. Аналитики представили два сценария развития российского рынка грузоперевозок на фоне пандемии коронавируса // РЖД Партнер.ру. 02.04.2020 URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/analitiki-predstavili-dva-stsenariya-razvitiya-rossiyskogo-rynka-gruzoperevozk-na-fone-pandemii-kor/>.

7. Счетная палата Российской Федерации, 2020. Транспортная сфера в контексте COVID-19. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf>.

8. Фишер Х. Пандемия приведет к переосмыслению логистических услуг // РЖД Партнер.ру. 05.06.2020. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/khayko-fisher-pandemiya-privedet-k-pereosmysleniyu-logisticheskikh-uslug/>.

9. Определение понятия «конкурентоспособность организации», «конкурентоспособность потребительских товаров и услуг» / учредители: ООО Издательство "ДСМ Пресс" (Москва) – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16546466> – Режим доступа: компьютерная сеть Сиб. гос. индустр. ун-та.

УДК 658

УПРАВЛЕНИЕ ЗАПАСАМИ В ЛОГИСТИКЕ

Ваулина И.

Научный руководитель: канд. техн. наук, доцент Плотникова И.В.

*Национальный исследовательский Томский политехнический университет,
г. Томск, e-mail: inna@tpu.ru*

Перемещение нагрузки, скорость доставки, качество обслуживания, эксплуатационные расходы, использование производственных мощностей и экономия энергии – все это выигрывает от развития технологий и принципов управления. Статья посвящена управлению запасами в логистике, показана роль управления запасами в логистике как ориентира для будущего роста.

СОДЕРЖАНИЕ

I ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИКИ ОРГАНИЗАЦИЙ, ОТРАСЛЕЙ, КОМПЛЕКСОВ	3
УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОРГАНИЗАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ АО «ЕВРАЗ ЗСМК») <i>Евдокимов А.И.</i>	3
АНАЛИЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ НА ПРИМЕРЕ АО «ПОЛЯНЫ» <i>Лемко А.Н.</i>	8
АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВНЕДРЕНИЮ ЕГО В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ РОССИИ <i>Насонова В.В.</i>	13
ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ПОДБОРА ПЕРСОНАЛА <i>Савосько М.А.</i>	18
ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ПРИОСТАНОВКИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «СИБИРСКАЯ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНАЯ КОМПАНИЯ», СВЯЗАННОЙ С ПАНДЕМИЕЙ ПО КОРОНАВИРУСУ <i>Шширо Ю.В.</i>	22
УПРАВЛЕНИЕ ЗАПАСАМИ В ЛОГИСТИКЕ <i>Ваулина И.</i>	27
РОЛЬ КРУПНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ РОССИИ <i>Доманова Е.С.</i>	31
ПОВЕДЕНИЕ ДОМОХОЗЯЙСТВ: К ВОПРОСУ ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ БЮДЖЕТА <i>Канифатова И.Ю.</i>	34
ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ НЕФТЕПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ <i>Митянова М.А.</i>	37
НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО ЦИКЛА В СОВРЕМЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ <i>Пашкова Д.Д.</i>	41
ВИДЫ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ КУЛЬТУР НА СОВРЕМЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ <i>Валькова Н.А.</i>	44
ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ В РОЗНИЧНЫХ СЕТЯХ <i>Панов Е.В.</i>	49

Научное издание

НАУКА И МОЛОДЕЖЬ: ПРОБЛЕМЫ, ПОИСКИ, РЕШЕНИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

Выпуск 25

*Труды Всероссийской научной конференции студентов,
аспирантов и молодых ученых*

Часть IV

Под общей редакцией
Технический редактор
Компьютерная верстка

Н.А. Козырева
Г.А. Морина
Н.В. Ознобихина

Подписано в печать 23.06.2021 г.
Формат бумаги 60x84 1/16. Бумага писчая. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 22,07 Уч.-изд. л. 28,6 Тираж 300 экз. Заказ № 149

Сибирский государственный индустриальный университет
654007, г. Новокузнецк, ул. Кирова, 42
Издательский центр СибГИУ