

КОМИТЕТ ОБРАЗОВАНИЯ, НАУКИ И МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ
ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ВОЛЖСКИЙ ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ, ПЕДАГОГИКИ И ПРАВА»

«МОЛОДЕЖЬ В ФОКУСЕ НАУЧНЫХ ПЕРЕМЕН: ИДЕИ И ОТКРЫТИЯ»



Материалы студенческой конференции
г. Волжский, 19-21 апреля 2023 г.

Волжский
Волжский институт экономики, педагогики и права

2024

УДК 001
ББК 72
М-75

М-75 Молодежь в фокусе научных перемен: идеи и открытия: электронный сборник статей по материалам студенческой конференции, г. Волжский, 19-21 апреля 2023 г. / под общ. ред. Р.Ю. Скокова; ВИЭПП. Волжский: ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права», 2024. – 59 с. – URL: https://www.viepp.ru/documents/Nauch_konf/Molodezh_v_fokuse_nauchnyh_peremen.pdf (дата обращения 05.04.2024). - Режим доступа: раздел «Научные конференции» - Текст электронный.
ISBN 978-5-98146-053-1.

В сборнике представлены материалы, подготовленные участниками Студенческой конференции «Молодежь в фокусе научных перемен: идеи и открытия», состоявшейся 19-21 апреля 2023 г.

Сборник содержит результаты труда молодых исследователей по таким направлениям экономических и социологических исследований, как региональная экономика, социально-экономические проблемы современного общества, цифровая экономика, логистика, управление предприятиями и инвестиции, социально-экономические процессы в регионах.

В сборнике публикуются статьи на основе текстов участников конференции. Ответственность за аутентичность и точность цитат, имен, названий и иных сведений, а также за соблюдение законодательства об интеллектуальной собственности несут авторы публикуемых материалов.

Публикации будут интересны обучающимся экономических и социальных направлений.

**УДК 001
ББК 72
М-75**

Редакционная коллегия:

д-р экон.наук, доцент Скоков Р.Ю. (главный редактор),
д-р экон.наук, доцент Орехова Е.А.,
д-р экон. наук, доцент Плякин А.В.,
канд.пед. наук., доцент Абрамов Е.В.,
канд.экон. наук, Коняшова А.В.,
канд.экон. наук, Черная Е.Г.,
канд. экон. наук, доцент Дугина Т.А.

ISBN 978-5-98146-053-1

© ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права», 2024
© Авторы статей, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Башаева Диляра Динаровна Заработная плата как основной доход жителя Волгоградской области	4
Булавина София Олеговна Особенности управления экономической безопасностью региона в условиях цифровой трансформации	8
Ватейкина Анна Викторовна Основные тенденции развития рынка недвижимости в современной России	13
Карпенко Евгения Алексеевна Пути минимизации логистических рисков в транспортной деятельности	17
Ковалева Екатерина Руслановна Финансовая устойчивость предприятия как фактор обеспечения его экономической безопасности	21
Мороз Татьяна Александровна Применение искусственного интеллекта в логистике	28
Никитина Яна Витальевна Интеллектуализация транспортной системы как средство повышения эффективности транспортной деятельности в Волгоградской области	31
Покровская Валентина Леонидовна Нарушения информационной безопасности в цифровой экономике России	35
Попова Полина Сергеевна Совершенствование экономической безопасности кредитной организации в условиях цифровизации	38
Прилипин Александр Андреевич, Квасов Денис Андреевич Цифровая трансформация в концепции экономической безопасности предприятия	41
Секирин Александр Алексеевич Операционное управление логистическими бизнес-процессами в ООО «Леруа Мерлен Восток»	45
Удалова Елена Андреевна Исследование принципов, поддерживающих логистические функции в процессе транспортировки грузов, и их реализация	48
Шевченко Юлия Сергеевна Особенности организации и проблемы управления складским хозяйством ООО «ТД ГРАСС»	51
Щукина Вероника Игоревна Направления совершенствования Транспортно-логистической инфраструктуры Волгоградской области	54

Башаева	Студент 2го курса факультета экономики и управления
Диляра	ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права
Динаровна	
Коняшова	Научный руководитель,
Алина	e-mail: konyashova@list.ru
Владимировна	ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА КАК ОСНОВНОЙ ДОХОД ЖИТЕЛЯ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

В рыночной экономике заработная плата выражает главный и непосредственный интерес наёмных работников, работодателей и государства в целом. Нахождение взаимовыгодного механизма реализации и соблюдения интересов указанного трёхстороннего партнёрства является одним из главных условий развития производства и составляет предмет функции управления трудом и заработной платой. Заработная плата представляет собой цену рабочей силы, соответствующую стоимости предметов потребления и услуг, которые обеспечивают воспроизводство рабочей силы, удовлетворяя материальные и духовные потребности работника и членов его семьи.

Доход населения является одним из показателей уровня жизни населения. Доходы населения – это личные доходы граждан, семей и домохозяйств, получаемые в виде денежных средств и других материальных благ. К ним относятся:

- заработная плата;
- пенсия, стипендия, пособие;
- доход от продажи товаров, произведённых в собственном хозяйстве;
- денежные поступления в виде платы за оказанные услуги;
- авторские гонорары;
- доход от продажи личного имущества, сдачи его в аренду и т. д. [4].

В таблице.1 рассмотрена структура доходов населения Волгоградской области за 2019-2021гг.

Таблица 1

Структура доходов населения Волгоградской области за 2019-2021гг, %

Основные доходы	Заработная плата	Доходы от собственности	Социальные трансферты	Доходы от предпринимательской и другой производственной деятельности и другие доходы
2019	46,0	2,9	23,8	27,3
2020	48,4	2,9	25,7	23,0
2021	45,7	3,1	26,5	24,7

Источник: составлено автором по [2]

Исходя из данной таблицы можем заметить, что за рассмотренный период времени

основными доходами в Волгоградской области являются: заработная плата, социальные трансферты, доходы от собственности, доходы от собственности, доходы от предпринимательской и другой производственной деятельности и другие доходы, при этом заработная плата составляет практически половину дохода населения. Таким образом можно сделать вывод, что заработная плата действительно является основным доходом жителей Волгоградской области.

Анализируя заработную плату волгоградцев, было решено рассмотреть средний и минимальный уровни заработной платы в данном регионе, на каком они месте в рейтинге между соседним регионом, столицей и всей страной в целом. В таблице 2 представлена статистика среднего уровня заработной платы в Волгоградской области и остальных регионах за период 2019-2021гг

Таблица 2

Статистика среднего уровня заработной платы в Волгоградской области и остальных регионов за период 2019-2021гг

Показатели	Года			Динамика, %	
	2019	2020	2021	2019-2020	2020-2021
Волгоградская область	33371	35962	39031	7,8	8,5
Астраханская область	36093	38885	42096	7,7	8,2
Москва	94294	100070	112768	6,1	12,7
Россия	47867	51344	57244	7,2	11,5

Источник: составлено автором по [1,2,3]

Из данной таблицы можно заметить, что с каждым годом размер среднего уровня заработной платы увеличивается во всех выбранных нами регионами. В Волгоградской области с 2019 по 2020 средний уровень заработной платы вырос на 7,8%, а с 2020 по 2021 на 8,5%. В Астраханской области с 2019 по 2020 средний уровень заработной платы вырос на 7,7%, а с 2020 по 2021 на 8,2%. В Москве средний уровень заработной платы вырос на 6,1%, а с 2020 по 2021 на 2,7%. По всей России средний уровень заработной платы вырос на 7,2%, а с 2020 по 2021 на 11,5%. Таким образом, несмотря на постоянное увеличение средней заработной платы по всем рассмотренным субъектам, в Волгоградской области средняя заработная плата остается самой низкой, что является негативным фактором развития региона.

Обратите внимание, что средний уровень заработной платы региона находится ниже даже по отношению всей страны в целом за определенный период, что говорит о низком уровне заработной платы и низком уровне населения данного региона. В 2019 средний уровень заработной платы страны в целом превышает средний уровень заработной платы региона на 43,4%, в 2020 – 42,7%, в 2021 – 46,6%. Средняя заработная плата Астраханской области превышает оплату труда нашего региона в 2019 – 8,2%, в 2020 – 8,1%, в 2021 - 7,8%. По сравнению со столицей нашего государства разница составляет: 2019 – 182,5%, 2020 – 178%, 2021 – 189%.

Минимальный уровень заработной платы – это уровень дохода, необходимый для удовлетворения жизненных потребностей человека. В таблице 3 представлена статистика минимального уровня заработной платы в Волгоградской области и других регионах за период 2019-2021 гг.

Таблица 3

Размер минимального уровня заработной платы в Волгоградской области и других регионах за период 2019-2021гг

Показатели	Годы		
	2019	2020	2021
Волгоградская область	13189,8	14032,2	14159,6
Астраханская область	11280	12130	12792
Москва	20195	20361	20589
Россия	11280	12130	12792

Источник: составлено автором по [1,2,3]

Из данной таблицы можно заметить, что с каждым годом размер минимального уровня заработной платы увеличивается. В Волгоградской области с 2019 по 2020 минимальный уровень заработной платы вырос на 24,3%, а с 2020 по 2021 на 0,9%. В Астраханской области с 2019 по 2020 минимальный уровень заработной платы вырос на 7,5%, а с 2020 по 2021 на 5,5%. В столице нашей страны с 2019 по 2020 – 0,8%, а с 2020 по 2021 – 1,1%. А во всей стране в целом: с 2019 по 2020 - 7,5%, а с 2020 по 2021 на 5,5%. Соотнося данные выбранного региона с остальными примерами можно заметить, что минимальный уровень заработной платы Волгоградской области, по статистике, выше минимального уровня заработной платы страны в целом. В 2019 году минимальный уровень заработной платы Волгоградской области превысил минимальный уровень заработной платы всей страны в целом на 17%, в 2020 – 15,7%, в 2021 – 10,7%. Значения минимального уровня заработной платы всей страны в целом совпадают со значениями Астраханской области, соответственно в 2019 году минимальный уровень заработной платы Волгоградской области превысил на 17%, в 2020 – 15,7%, в 2021 – 10,7%. А по сравнению со столицей минимальный уровень заработной платы в Москве превысил минимальный уровень заработной платы в Волгоградской области: в 2019 на 53%, в 2020 на 45%, в 2021 на 45,4%.

Так как заработная плата является одним из факторов социально-экономической жизни, было принято решение сравнить минимальный и средний уровни заработной платы (табл. 4).

Таблица 4.

Динамика минимального и среднего уровней заработной платы в Волгоградской области за период 2019-2021гг.

Показатели	Годы		
	2019	2020	2021
Минимальный уровень заработной платы, руб.	13189,8	14032,2	14159,6
Средний уровень заработной платы, руб.	33371	35962	39031
Соотношение минимального и среднего уровня зарплат, %	153%	156%	176%

Источник: составлено автором по [2]

Соотнося данные из таблицы 4 можно заметить, что в Волгоградской области в 2019 году средний уровень заработной платы превысил минимальный на 153% (20181 руб.), в 2020 средний уровень заработной платы превысил минимальный на 156% (21929 руб.), в

2021 средний уровень превысил минимальный на 176% (24871 руб.). Таким образом можно сказать, что в Волгоградской области разница между средним и минимальным уровнями заработной платы довольно существенна, а это означает, что жители могут позволить себе развлечения, путешествия и т.д.

Но только ли от соотношения между средним и минимальным уровнями заработной платы можно говорить о так называемой «хорошей жизни»? Конечно же нет, еще одним фактором, влияющим на показатель уровня жизни, является инфляция. Росстатом разрабатывается показатель «Индекс потребительских цен» (ИПЦ), который используется в качестве одного из основных показателей, характеризующих уровень инфляции в Российской Федерации. В таблице 5 приведена статистика по динамике средней заработной платы Волгоградской области и по всей России, а также уровень инфляции за период 2019-2021гг.

Таблица 5.

Динамика среднего уровня заработной платы и инфляции за период 2019-2021гг.

Показатели	Годы		
	2019	2020	2021
Средний уровень заработной платы в Волгоградской области	10%	7,8%	8,5%
Средний уровень заработной платы в России	12,4%	7,2%	11,5%
Инфляция(индекс цен)	5%	2,42%	5,19%

Источник: составлено автором по [1,2]

Соотнося динамику средней заработной платы и индекс потребительских цен, можно увидеть, что уровень заработной платы как в Волгоградской области, так и по всей России. В 2019 году в Волгоградской области средний уровень заработной платы превысил индекс цен превышает индекс цен на 5%, в 2020 – на 5,38%, а в 2021 – на 3,31%. По все России средний уровень заработной платы превысил индекс цен в 2019 году – на 7,4%, в 2020 – на 4,78%, а в 2021 – на 6,31%.

Также можно заметить, что индекс цен не постоянен и изменяется каждый год. С 2019 по 2020гг. индекс цен уменьшился на 2,58%, а с 2020 по 2021 гг. индекс цен вырос на 2,77%. Так как индекс цен имеет изменения, можно сказать, что фактические цены тое изменяются. Но несмотря на это уровень средней заработной платы не зависимо от периода все равно превышает индекс цен, а это означает, что уровень жизни населения положительный и у населения есть возможность приобретать не только жизненно-необходимые товары и услуги, но также и создавать вокруг себя «красивую жизнь».

Таким образом, заработная плата составляет основных доход жителей Волгоградской области, и несмотря на постоянное увеличение заработной платы, ее уровень по сравнению с аналогичными областями России остается самым низким, что снижает экономическую безопасность региона и может привести к утечке ценных кадров в другие регионы.

Литература

- 1.Федеральная служба государственной статистики. - Режим доступа: свободный доступ. - URL: <https://rosstat.gov.ru> .– Текст: электронный
- 2.Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Волгоградской области. - Режим доступа: свободный доступ. - URL:

<https://34.rosstat.gov.ru>.– Текст: электронный.

3. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Волгоградской области. - Режим доступа: свободный доступ. - URL: <https://30.rosstat.gov.ru>.– Текст: электронный.

4. Бовша, Н. В. Зарплата и кадры: практикум для бухгалтера: практическое пособие / Н. В. Бовша. – Новосибирск: Сибирское университетское издательство, 2009. – 272 с. – (Бухгалтер). – Режим доступа: по подписке. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=57310> (дата обращения: 15.05.2023). – ISBN 978-5-379-00789-8. – Текст: электронный.

УДК 338.2

Булавина София Олеговна Орехова Елена Анатольевна	студент 5 курса факультета экономики и управления ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права Научный руководитель, д-р экон. наук, доцент, профессор кафедры теоретической экономики и экономической безопасности ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права e-mail: eorekhova@mail.ru
--	--

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Цифровая трансформация общества, проявляющаяся в стремительном внедрении цифровых технологий во все сферы жизни, включая финансово-хозяйственную деятельность, актуализирует необходимость обеспечения экономической безопасности не только страны, но и ее регионов.

В условиях новой глобальной реальности ускоряются процессы цифровизации экономической деятельности региональных предприятий и организаций, усиливая повсеместное внедрение удаленной работы на дому и дистанционного обучения. Цифровые технологии провоцируют возникновение ранее неведомых вызовов и угроз, требующих учета и выработки новых принципов их минимизации.

Важнейшим условием социально-экономической стабильности и достижения высоких результатов устойчивого развития региона становится обеспечение его экономической безопасности.

Под экономической безопасностью региона понимается способность региона противостоять вызовам и реалиям мировых и внутренних изменений [1]. По сути, это – набор экономических, политических, правовых инструментов защиты жизненно важных экономических интересов региона. Приоритетной задачей обеспечения экономической безопасности региона, особенно заметной в быстро меняющихся условиях цифровой трансформации, является прогнозирование потенциальных вызовов и угроз, к реализации которых необходимо готовиться заранее.

Процесс управления экономической безопасностью региона в условиях цифровой трансформации становится более сложным и требует изменения традиционных подходов к

оценке возникающих рисков и угроз. Региональный принцип развития национальной экономики должен быть положен в основу единой экономической инфраструктуры, объединяющей регионы страны в развитую систему, обеспечивающую экономическую безопасность страны. Это позволит снизить риски и угрозы, связанные с цифровой трансформацией, и создать условия для устойчивого развития экономики региона [2].

Первостепенной задачей управления экономической безопасностью региона становится прогнозирование возможных направлений развития и своевременная реакция на формирующиеся тенденции социально-экономического характера [3]. Для обеспечения экономической безопасности региона в условиях цифровой трансформации должны приниматься эффективные меры по защите информации и борьбе с киберугрозами. При этом действенным способом защиты информации можно считать применение современных методов стенографии, обеспечивающих тайну самого факта существования секретной информации в той или иной среде. Необходимо совершенствовать нормативно-правовую базу обеспечения информационной и кибербезопасности на региональном уровне, внедрять защищенные и надежные механизмы идентификации участников электронного взаимодействия, создавать системы мониторинга экономической безопасности информационных систем и информационных ресурсов [4].

Важную роль при выборе инновационных инструментов управления приобретает адекватная оценка состояния экономической безопасности региона, позволяющая получить реальные итоговые данные и разработать стратегические меры по предотвращению возникающих угроз. Альтернативные методические подходы к оценке состояния экономической безопасности региона приведены в таблице 1.

Таблица 1

Методические подходы разных авторов к оценке состояния экономической безопасности региона

Авторы	Суть методического подхода	«Узкие места»
Буянова М. Э. Дятлов Д. А.	Основной акцент сделан на оценку финансовой безопасности региона. Методика дает представление о динамике финансовых показателей экономической безопасности	В методике отсутствуют пороговые значения экономической безопасности
Митяков С. Н. Митяков Е. С. Романова Н. А. Копытов А. В. Макеева Ф. С.	В основе подхода – ранжирование индикаторов экономической безопасности в зависимости от удаленности от пороговых значений. Итоговая оценка получается более точная, т.к. все индикаторы сохраняются, видны проблемные области и точки роста	Сложные формулы для нормировки показателей
Гончаренко Л. П. Уткин Э. А. Денисов А. Ф.	Возможность прогноза уровня экономической безопасности в будущем на основе качественного измерения ущерба	Методика оценки состояния экономической безопасности подходит скорее для отдельного предприятия, чем для региона
Дюженкова Н. В.	Точная оценка уровня экономической безопасности на основе многомерного статистического анализа. Методика	Вычисления громоздки. Методы

Авторы	Суть методического подхода	«Узкие места»
	позволяет сравнить регионы не только по каждому индикатору, но и по общему состоянию экономической безопасности	математического анализа не всегда могут служить надежным инструментом оценки состояния социально-экономических процессов, происходящих в регионе
Гук С. В.	Положенная в основу методики система оценки состояния экономической безопасности позволяет осуществлять мониторинг угроз с целью недопущения их критического состояния	Отсутствуют пороговые значения экономической безопасности. Велика вероятность субъективизма, невозможности доказать результаты, полученные на его основе, точными характеристиками
Третьяков Д. В.	В основе методики лежит оценка экономической безопасности на основе интегрального показателя. Переход к единой безразмерной величине, что очень важно для системы показателей, имеющих разные единицы измерения	Методы математического анализа не всегда могут служить надежным инструментом для оценки состояния социально-экономических процессов, происходящих в регионе

Источник: составлено автором по [5].

Анализ приведенных в таблице 1 современных методических разработок отечественных ученых – экономистов позволяет сделать вывод о том, что экономическая безопасность региона как дефиниция изучена недостаточно полно и вопрос о едином, общепринятом подходе к оценке ее состояния остается открытым [5]. Рассмотренные методики не обеспечивают должной полноты оценки состояния экономической безопасности региона, затрудняя разработку стратегических направлений, анализ запланированных целевых показателей и корректировку программ социально-экономического развития региона.

Улучшить экономическую ситуацию в регионе позволит внедрение цифровых технологий (табл. 2). При этом выбор конкретной технологии зависит от характеристик региона и стоящих перед ним задач. Важно учитывать влияние экономических, социальных и экологических факторов, а также потенциал и возможности самого региона.

Особенности управления экономической безопасностью региона в условиях цифровой трансформации общества сводятся к следующему:

- обеспечению финансирования научных учреждений и предприятий, проводящих научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу (НИОКР) [10]. Это связано с возникновением в условиях цифровизации экономики региона новых рисков и угроз, которые необходимо своевременно выявлять и анализировать;

- проведению анализа карт влияния угроз на экономическую безопасность региона [5]. Это позволит определить реальные угрозы, оценить их масштабы;

- систематизации рисков и угроз экономической безопасности региона, обусловленных цифровой трансформацией экономики [11]. Для этого необходимо разработать методологию исследования, которая позволит оценить влияние рисков и угроз на социально-экономическое развитие регионов;

- разработке модельной стратегии управления экономической безопасностью региона, которая должна основываться на обеспечении защищенности информационного пространства человека и общества;

- эффективному управлению рисками [12]. Для этого можно использовать различные методы и инструменты управления рисками, такие как анализ рисков, страхование, диверсификация и пр.

Таблица 2

Цифровые технологии, обеспечивающие улучшение экономической ситуации в регионе

Виды цифровых технологий	Характеристика
Интернет вещей (IoT)	обеспечивает взаимодействие устройств и передачу данных через Интернет. Применение IoT может повысить эффективность управления производством и использования ресурсов
Большие данные (Big Data)	технология, позволяющая обрабатывать и анализировать большие объемы данных. Применение Big Data может помочь улучшить прогнозирование спроса на товары и услуги, а также оптимизировать производственные процессы
Искусственный интеллект (AI)	дает возможность обучаться и принимать решения компьютерам. Применение AI может повысить качество управления и эффективность производства
Робототехника	ее применение может повысить производительность труда и качество производимой продукции
Облачные технологии	позволяют хранить и обрабатывать данные на удаленных серверах. Применение облачных технологий может улучшить доступность данных и повысить эффективность управления
Блокчейн	технология, обеспечивающая создание цифровых записей, которые невозможно изменить или подделать. Применение блокчейн может повысить прозрачность и безопасность транзакций, улучшив бизнес-процессы

Источник: составлено автором по [6; 7; 8; 9].

Таким образом, в условиях цифровой трансформации общества, проявляющейся в стремительном внедрении цифровых технологий во все сферы жизни, возникают ранее неведомые вызовы и угрозы, требующие учета и выработки новых принципов их минимизации. В этих условиях меняется управление экономической безопасностью региона,

требующее финансирования научных учреждений и предприятий, проводящих НИОКР, анализ карт влияния угроз, систематизации рисков и угроз, разработки модельной стратегии управления экономической безопасностью региона и эффективного управления возникающими рисками.

Литература

1. **Баженов, С. И. Цифровая трансформация экономической безопасности региона (на примере Свердловской области) / С. И. Баженов.** – Текст: электронный // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2021. – № 1 (65). – С. 5. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44902721> (дата обращения: 13.04.2023). – Текст: электронный.
2. **Сошина, О. Н. Основные проблемы обеспечения уровня экономической безопасности региона в цифровой экономике / О. Н. Сошина.** – Текст: электронный // Экономика. Информатика. – 2020. – № 1. – Т. 47. – С. 31 – 39. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=43899279> (дата обращения: 13.04.2023).
3. **Дыхова, А. Л. Цифровая экономика и проблемы экономической безопасности / А. Л. Дыхова, К. И. Семина.** – Текст: электронный // Стратегии исследования в общественных и гуманитарных науках. – 2022. – С. 71 – 76. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=47933323> (дата обращения: 13.04.2023).
4. **Тарасова, Н. В. Влияние информационных технологий на экономическую безопасность / Н. В. Тарасова, С. Е. Дорошкин.** – Текст: электронный // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – № 2-2 (60). – С. 128 – 133. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42542596> (дата обращения: 13.04.2023).
5. **Кулагина Н. А. Стратегические аспекты управления экономической безопасностью региона в условиях цифровой трансформации / Н. А. Кулагина, Е. М. Чепикова, С. А. Носкин.** – Текст: электронный // Вестник алтайской академии экономики и права. – 2018. – № 8. – С. 144 – 150. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36834588> (дата обращения: 13.04.2023).
6. **Ким Е. О. Интернет вещей: перспективы применения / Е. О. Ким, А. А. Шин.** – Текст: электронный // Вестник Челябинского государственного университета. – 2019. – № 3 (425). – С. 230 – 234. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=38241435> (дата обращения: 18.04.2023).
7. **Измалкова С. А. Использование глобальных технологий «Big Data» в управлении экономическими системами / С. А. Измалкова, Т. А. Головина.** – Текст: электронный // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2015. – № 4-1. – С. 151 – 158. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=24898729> (дата обращения: 18.04.2023).
8. **Ивановский Б. Г. Экономические эффекты от внедрения технологий «искусственного интеллекта» / Б. Г. Ивановский.** – Текст: электронный // Социальные инновации и социальные науки. – 2021. – № 2 (4). – С. 8 – 25. – URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=46391121> (дата обращения: 18.04.2023).
9. **Булыга Р. П. Технология блокчейн как инструмент повышения информационной прозрачности экосистемы бизнеса / Р. П. Булыга, И. В. Сафонова.** – Текст: электронный // Учет. Анализ. Аудит. – 2021. – № 4. – Т. 8. – С. 6 – 17. – URL: <https://elibrary.ru/guemlr> (дата обращения: 18.04.2023).
10. **Урасова А. А. Особенности развития экономики региона в эпоху цифровизации / А. А. Урасова, Е. Д. Баландин, Д. А. Баландин.** – Текст: электронный //

Фундаментальные исследования. – 2020. – № 6. – С. 150 – 155. – URL: <https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=42792> (дата обращения: 17.04.2023).

11. **Николаев М. А. Риски и угрозы экономической безопасности регионов России в условиях цифровой экономики** / М. А. Николаев. – Текст: электронный // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2022. – № 7 (42). – URL: <https://eee-region.ru/article/7212/> (дата обращения: 17.04.2023).

12. **Попов Е. В. Семячков К. А. Проблемы экономической безопасности цифрового общества в условиях глобализации** / Е. В. Попов, К. А. Семячков. – Текст: электронный // Экономика региона. – 2018. – № 4. – Т. 14. – С. 1088 – 1101. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36650345> (дата обращения: 17.04.2023).

УДК 332.6

Ватейкина Анна Викторовна Коняшова Алина Владимировна	Студент 2го курса факультета экономики и управления ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права
	Научный руководитель
	канд. экон. наук, доцент кафедры
	теоретической экономики и экономической безопасности
	ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права
	e-mail: konyashova@list.ru

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Динамика развития рынка недвижимости оказалась нестабильной в последние годы. Пандемия, локдаун и СВО внесли корректировки практически во все сферы жизни, не обходя и квартирный вопрос. Строительная отрасль оказалась вынуждена подстраиваться под экономическую и политическую ситуацию в стране, из-за чего цены на недвижимость заметно возросли. Новые обстоятельства коснулись поведения как покупателей, так и застройщиков, прогнозы по развитию строительной отрасли меняются практически ежедневно. И все же, если опираться на уже имеющиеся факторы, можно составить картину тенденций развития рынка недвижимости.

Если подводить итоги прошедшего 2022 года, можно заметить, как снизился спрос на недвижимость, на фоне растущего количества предложений. При этом, спрос на «вторичное» жилье был выше, нежели квартиры в новых ЖК. Нестабильное положение в стране и страх «прогореть» при вложении средств в недвижимость стали главными моментами, которые повлияли на спрос покупателей. В 2023 году ситуация может измениться, и покупка недвижимости станет грамотным вложением средств. Особенно с учетом решения ЦБ о снижении ключевой ставки по ипотеке. Выделяют пять факторов, которые могут в нынешнем году повлиять на развитие рынка недвижимости в РФ:

1. Рост стоимости квартир в новостройках;
2. Новые программы ипотеки;
3. Комплексное строительство;
4. Снижение площади жилья;

5. Повышение спроса на квартиры с чистовой отделкой и мебелью.

6. Кроме того, рынок первичного жилья вновь вернет свою актуальность, чему способствовало принятие 214-ФЗ о долевом строительстве [3].

Рассмотрим подробно каждый фактор, а также почему он окажет свое влияние на строительную отрасль в 2023 году.

Говоря про основные тенденции развития рынка недвижимости России, первое, о чем стоит упомянуть - это безусловный рост цен на жилье. Экономика страны и переход на проектное финансирование существенно сказались на этой тенденции. А опустившийся спрос на предложения в новостройках лишь «подлил масла в огонь». Чтобы стабилизировать ситуацию, предстоит сократить предложения, чего и стоит ожидать в настоящем году. Снижение цен на недвижимость, конечно, ожидать не стоит, но высока вероятность сокращения темпов роста стоимости за 1 м².

Таблица 1.

Динамика средних цен на рынке недвижимости 2019 – 2023 гг. (м²/ руб.)

	2019	2020	2021	2022	2023.01	2023.03
Первичное жилье	60 821	63 248	74 470	93 804	109 336	109 106
Вторичное жилье	51 700	55 542	66 252	85 149	91 585	92 971

Источник: составлено автором по [5].

Хотя некоторые эксперты прогнозируют снижение цен в предстоящем году, это может произойти только в том случае, если также снизится спрос. Доходы населения сейчас испытывают так называемый отрицательный рост, что плохо сказывается на покупательской способности. Стоит сказать, что от обстановки в мире будет зависеть количество клиентов на рынке жилья в ближайший год.

Сейчас наблюдался спад покупательской способности, в 2023 году спрос упал на 19% по сравнению с прошлым годом, однако в целом по России этот показатель увеличился на полпроцента.

В настоящий момент можно точно сказать, что на повышение спроса отлично влияет продление льготной ипотеки до 2024 года, а также партнерские программы застройщика и банка по субсидированным ставкам.

Новые условия господдержки способствовали практически формированию тренда на ипотеку со второго полугодия 2022 года. Это направление лишь продолжит развиваться - по прогнозам коммерческих аналитиков, порядка 90% сделок будут закрываться с помощью кредитов. Так, к декабрю прошлого года количество заемщиков, которые обращались в банк за ипотечным кредитованием, выросло до 61 тысячи. А это в два раза больше, в сравнении с маем того же года и показателем в 30,4 тыс. оформленных кредитов. Весной появилось направление, которое также получит развитие в 2023 году - субсидирование ставки по ипотеке в рамках сотрудничества банков и застройщиков. Безопасность сделки делает ее востребованной, с учетом того, насколько сегодня покупатели жилья не хотят рисковать. Несмотря на то, что увеличивается стоимость сделки, минимизируется ежемесячный платеж и снижаются риски, поэтому клиенты банков активно обращаются к субсидированным ставкам [4].

Анализ развития рынка недвижимости говорит о еще одной явной тенденции - спросу на продуманную жилую среду. Еще после локдауна в 2020 году, люди стали особенно ценить инфраструктурные объекты, находящиеся в пешем доступе. А уже в январе 2021 в 494-ФЗ и

Градостроительный кодекс были внесены изменения, прежде всего, понятие комплексного развития территорий и их благоустройства. Теперь застройщики обязаны при составлении проекта учитывать близость расположения дорог, социальных объектов, зеленых зон. Уходит в прошлое «точечная» застройка, а более актуальной становится застройка микрорайонами со своей инфраструктурой. Строительные компании, которые комплексно развивают территорию ЖК, в 2023 году сохраняют свои позиции в топе. Что не менее важно, покупатели более скрупулезно будут относиться к самим домам. Решающими факторами при оформлении сделки могут стать удобные входные группы, наличие систем безопасности, мест для хранения вещей. Покупателям интересна концепция ЖК, логистика, дизайн зданий, соотношение застройки. Во дворе обязательно должны находиться детские, спортивные площадки, прогулочные аллеи, места для парковки. Теперь для застройщика важно не только продать квадратные метры, но и создать гармоничную среду. Как внутри новостройки, так и за ее пределами. Это переориентирование получит развитие в нынешнем году, в то время, как типовая застройка с нерациональными планировками квартир отойдет на задний план.

Как можно было отметить в последние годы, среди покупателей значительно повысился спрос на квартиры с небольшой площадью. В большинстве своем это были студии, однушки, евродвушки. Что способствовало такой тенденции и к чему она приведет уже в этом году?

В первую очередь, спрос на небольшие квартиры сформировался на фоне роста стоимости квадратного метра. При этом, доходы населения сохранялись практически на том же уровне. Неудивительно, что для потенциального покупателя оптимальной стала покупка жилья с меньшим метражом. Ситуация коснулась не только массового сегмента - квартиры меньшей площади стали лучше продаваться в домах премиум, элит класса. Если еще лет 10 назад такой сегмент ассоциировался с большими, просторными квартирами, то сегодня покупатели делают ставку на функциональность. Мало кто желает платить за лишние метры. Поэтому постепенно начала происходить оптимизация планировочных решений на этапе проектирования.

Застройщикам важно помнить, что такая оптимизация не должна негативно сказываться на условиях проживания в квартире. Если учитываются реальные потребности будущих жильцов, каждый квадрат жилой недвижимости продуман и функционален, такое жилье будет востребованным. (таблица спроса на квартиры с отделкой) Уже в 2022 году средний метраж проданных квартир в Краснодаре опустился на 10% - с 40 до 36 м² [4]. И это - нормальная реакция покупателей, которая соотносится с нынешним временем. Люди сегодня стремятся приобретать более ликвидные, доступные лоты, что останется тенденцией, как минимум, двух-трех последующих лет.

Спрос на квартиры с чистовой отделкой будет лишь расти, по мнению аналитиков. Для покупателей подобное приобретение - это сразу несколько плюсов. Ведь они получают не только недвижимость с уже готовым ремонтом, но и возможность практически сразу сдавать квартиру в аренду. За такую покупку приходится переплатить, но это вполне оправдано - из-за роста цен на строительные материалы, ремонт обошелся бы в разы дороже. Застройщик получает скидку за счет объемов закупок, поэтому выгода очевидна.

Другой не менее очевидный тренд - желание покупателей приобретать недвижимость с базовым набором мебели. Какие преимущества у такого выбора?

- Как в случае с материалами, мебель от застройщика выйдет дешевле с учетом массовой закупки;
- Если квартира приобретается в ипотеку, то пакет мебели уже будет учтен в сумме кредита;
- Покупатель экономит силы и время - после получения ключей от нового

жилья, можно сразу переезжать или сдавать недвижимость в аренду.

В новостройках сегодня можно встретить все больше предложений с полным или частичным набором мебели. Пока что это, в основном, небольшие студии, так как они являются первоочередным объектом интереса инвесторов. Но уже в 2023 году можно ожидать рост предложений квартир с пакетом мебели.

Развитие рынка жилой недвижимости в 2023 году, по оценке экспертов, не предвидит очередных ощутимых скачков, наблюдающихся в прошлые годы. Но динамика так же будет зависеть от внешних событий. Если ужесточится контроль за субсидированными ипотечными программами, можно ожидать очередного падения спроса на покупку квартир. Аналитики называют такой период корректировкой рынка - весь 2023 год может пройти под этой корректировкой. А последующее развитие рынка российской недвижимости будет зависеть от экономических и политических условий.

Вторичное жилье ожидается подешевеет еще на 5-7%, квартиры же в новостройках будут «удерживать» цены. Просадка может наблюдаться в отдельных дисконтных предложениях строительных компаний. На фоне этого более остро встает вопрос, к какому застройщику обращаться за оформлением сделки на покупку недвижимости.

Что насчет приобретений в инвестиционных целях, тут аналитики рекомендуют временно отложить принятие решений. Нынешний 2023 год может оказаться турбулентным в этом плане, поэтому покупка в целях дальнейшей перепродажи может оказаться для инвестора убыточной. Следует дождаться стабилизации рынка, чтобы появилась возможность приобрести объект с хорошим дисконтом.

Основываясь на статистике сервисов, работающих в сфере продажи недвижимости, можно проследить продолжительный рост цен в течение последних трех лет на различные типы жилья, обусловленный в большой степени событиями мирового масштаба. Ценовой бум, как в 2020-2021 годах уже маловероятен. Но эксперты предостерегают рынок жилой недвижимости рост цен ещё несколько лет. Сейчас становится ясно, что данная тенденция сменяется на менее динамичную, но во многом зависящую от ставок по ипотеке и государственной вовлеченности в процесс. Последние события 2022 года негативно отразились на рынке недвижимости, вызвав спад спроса на жильё и вынужденное снижение цены.

Литература

1. Глущенко, М. Е. **Анализ рынка недвижимости: учебное пособие: [16+]** / М. Е. Глущенко, С. В. Тарута; ред. М. А. Болдырева ; Омский государственный технический университет. – Омск: Омский государственный технический университет (ОмГТУ), 2021. – 153 с: ил., табл., схем. – Режим доступа: по подписке. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=700592> (дата обращения: 15.05.2023). – Библиогр.: с. 119-124. – ISBN 978-5-8149-3257-0. – Текст: электронный.

2. **Матвеева, М. А. Сделки с недвижимым имуществом: учебное пособие: [16+]** / М. А. Матвеева. – Москва; Берлин : Директ-Медиа, 2019. – 296 с. : табл. – Режим доступа: по подписке. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=564395> (дата обращения: 15.05.2023). – Библиогр.: с. 149-151. – ISBN 978-5-4499-0068-5. – DOI 10.23681/564395. – Текст : электронный.

3. **Милкова, О. И. Экономика недвижимости: учебное пособие: [16+]** / О. И. Милкова; Поволжский государственный технологический университет. – Йошкар-Ола :

Поволжский государственный технологический университет, 2021. – 94 с. : ил., табл. – Режим доступа: по подписке. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=621739> (дата обращения: 15.05.2023). – Библиогр. в кн. – ISBN 978-5-8158-2228-3. – Текст: электронный

4. Российский рынок недвижимости 2022. Аналитика. - Режим доступа: свободный доступ. - URL: <https://boomin.ru/publications/article/rossijskij-rynok-nedvizimosti-2022/> .– Текст : электронный

5. Федеральная служба государственной статистики. - Режим доступа: свободный доступ. - URL: <https://rosstat.gov.ru> .– Текст : электронный

УДК 656.078

Карпенко Евгения Алексеевна Сычева Александра Васильевна	студент 3-го курса факультета экономики и управления ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права Научный руководитель, канд. экон. наук, доцент кафедры прикладной экономики и менеджмента ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права e-mail: al75-06@yandex.ru
---	--

ПУТИ МИНИМИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РИСКОВ В ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Логистика как область практического применения охватывает все сферы бизнеса, присутствует в каждой функциональной области компании. Одним из главных принципов работы логистики является надежность, т.е. обеспечение минимального уровня риска функционирования логистической системы. Логистические риски - это возможность наступления событий после принятых решений, в результате которых компания теряет полностью или частично свои материальные ресурсы или их потребительские качества, несет дополнительные логистические расходы. Риск – это вероятность наступления определенного события и ущерб, нанесенный им.

Для большинства рынков основная часть услуг, оказываемых потребителю, приходится на сферу логистики, т.е. на перевозку, подготовку к потреблению, грузопереработку, складирование, хранение, экспедирование и сервисное обслуживание. Наблюдается рост логистических затрат в цене продукции, причем, как отмечают эксперты, на управление запасами приходится от 20 до 40 %; на транспортные расходы –15–35%; затраты на административно-управленческие функции достигают 9–14%. Считается, что снижение расходов на логистику на 1% соразмерно 10%-му росту объема перевозок [1].

Анализ особенностей рынка логистических услуг 21 показал, что для рынка характерно повышение роли информационных технологий, внедрения программных продуктов, автоматизации звеньев логистической цепочки, аутсорсинга услуг. Развитию рынка транспортно-логистических услуг препятствуют: недостаточный уровень квалификации персонала в сфере логистики и управления цепями поставок; несовершенство

законодательной и нормативной базы; отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности в сфере логистики.

По структуре рынок формируют три основные составляющие: грузоперевозки и экспедирование (58%), логистики комплексная (25%) и управленческая (17%). В целом мировой рынок логистических услуг оценивается на уровне 5-7 трлн. долларов. Доля России на этом рынке едва достигает 0,5 %. Лидерами мирового рынка ТЛУ являются: США – 23%; Европейские страны – 19%; Китай – 15% объема рынка [3].

Российский рынок ТЛУ до марта 2022 г. показывал положительную динамику. По данным Росстата, за последнее десятилетие в денежном эквиваленте он вырос более чем в два раза и достиг значения 4 трлн. р. В общем объеме международных перевозок российского импорта и экспорта ведущую роль играет морской и водный транспорт — 62% поставок, далее идет железная дорога и автомобильные перевозки, на авиационное сообщение приходится 4% общего международного грузооборота.

В марте 2022 г. ситуация в РФ кардинально изменилась: наблюдается полная неопределенность в логистической сфере. Основной причиной нового этапа кризиса глобальной цепочки поставок выступает обострение мировой геополитической ситуации, приведшее к пересмотру партнерских отношений в области логистики, и как итог, контракты на перевозку грузов были аннулированы. Также, появились сложности с международными валютными операциями, что сделало процесс оплаты крайне затруднительным [2].

Главные проблемы сегодняшних перевозок:

- Простой транспорта (например, ЖД составов) перед погрузкой;
- Задержка поставки из-за загруженности транспортной сети, ожидания учета или удостоверения доставки;
- Неэффективная координация логистики между сторонами услуги;
- Необходимость увеличивать быстроту и эффективность обработки заявок;
- Трудность интеграции разных баз данных, программ отчетности, цифрового документооборота фирм и перевозчиков;
- Соблюдение положений к маркировке товаров.

В системе транспортной логистики актуально и нужно проследить цепочку транспортировок. Контроль груза помогает быстрому урегулированию случаев, позволяет субъектам поставок эффективно принимать меры, обеспечивать клиентов оригинальными товарами. Контроль перевозки на территории ЕАЭС регулируется нормами к отчетности, документообороту, содержащихся в федеральных законопроектах, ведомственных приказах, государственных стандартах [3]. На отдельных компаниях за прослеживаемость отвечает информационная система контроля и хранения информации о товарообороте. Грамотно настроенная, она дает возможность отслеживать импорт и защищать честных изготовителей, поставщиков, покупателей от поддельной продукции. Учетная система в логистике позволяет качественнее проводить администрирование таможни, налоговой структуры. Реализуют ее программно-аппаратные системы, т.е. цифровые идентификаторы баз, считыватели методик, терминалы, программы для обработки информации. Они же отвечают за отслеживание партии по маркировке товара.

Рассмотрим наиболее распространенные логистические риски на мировом рынке транспортно-логистических услуг:

- риски при поставке партии покупателю - гражданину или компании, связаны с транспортом, работой сотрудников, погодными условиями;
- транспортный риск - самая распространенная опасность, с которой сталкиваются при грузоперевозках. В него входят неполадки в работе транспортного средства и аварии, влияющие на порчу или поломку груза;

- риск невыполнения пунктов договора — это когда перевозчик может нарушить время доставки из-за нечеткой работы оператора, неопытности водителя, неграмотно выбранного пути следования. В результате поставщик выплачивает неустойку, а заказчик может прекратить сотрудничество;

- риск, который касается передачи-приемки товаров - неловкие действия грузчиков, небрежное складывание упаковок и перемещение крупных предметов часто приводят к повреждениям;

- риск нештатных обстоятельств - резко ухудшающаяся погода, начало военных действий, падение метеорита, из-за которых перевозчик не смог привезти товар или привез его испорченным;

- риски недостачи (воровства) - к сожалению, воров встречаются везде. Если грузополучатель получил неточное количество товаров, перевозчик испортит свою репутацию.

Таблица 1

Методы снижения влияния логистических рисков

Описание риска	Предложение по минимизации риска
Договор с ненадежным контрагентом	Проверка контрагента через официальный запрос в орган его регистрации до заключения договора.
Риск неправильного количества товара из-за нескольких единиц измерения	Для каждого груза следует завести единую меру и выразить массу через кг, т, шт, м ³ , компл. и т.п.
Риск утраты определенных свойств товара	В договоре следует описать условия транспортировки, упаковки, температурный режим, возможность хранения на открытом или закрытом пространстве и пр. характеристики
Риск потери товара	Следует осуществлять перевозку по безопасным маршрутам, проверенными компаниями. Осуществлять хранение товара на территории своей страны, у благонадежного партнера.
Отсутствие оплаты за оказанную услугу	При значительной стоимости услуги следует хеджировать риски.

Таким образом, существует несколько способов минимизации влияния логистических рисков на деятельность хозяйствующих субъектов. Часть из них описана в таблице выше, но компаниям – потребителям логистических услуг, следует анализировать текущую рыночную ситуацию самостоятельно и при принятии решения учитывать все возможные непредвиденные обстоятельства.

Не смотря на проблемы отечественных и зарубежных компании, российского рынка стремительно развивается, но выделим некоторые из них:

- недостаток инвестиций (в том числе иностранных) в логистическую инфраструктуру;
- моральный и физический износ транспортной, складской, информационной инфраструктур;
- отсутствие сформированного рынка 3PL-провайдеров;
- недостаточный уровень квалификации персонала компаний в области логистики и управления цепями поставок;
- несовершенство законодательной и нормативной базы в области логистики;

- отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности по логистике;
- острый дефицит дипломированных логистов.

Антироссийские санкции оказали значимое влияние на мировые цепочки поставок, что перестроило работу авиаперевозчиков, морского и автомобильного транспорта. Резкий рост курса доллара относительно рубля значительно повлиял на инфляцию в РФ, что увеличило стоимость всех импортных комплектующих, готовой продукции, электротехники и т.д. Это сказалось на стоимости перевозок, но с другой стороны высвободились ресурсы, ранее осуществлявшие работу на Западе. Минимизировать риски поможет грамотное составление условий договора [1]. Подводя итог вышесказанному, обратим внимание на то, что в рамках неопределенности мировых процессов и кризисных тенденций, рынок ТЛУ должен направить силы на укрупнение и консолидацию, т.к. именно крупные компании способны претерпеть изменения условий рынка, а также на оптимизацию расходной части путем развития технологического аспекта, который снизит риски от воздействия политических и макроэкономических факторов. Цифровизация способствует упрощению внутренних процессов, увеличению выручки за счет расширения взаимодействия с клиентской базой, открытию новых возможностей для онлайн-маркетинга, снижению стоимости обслуживания клиентов, появлению возможности предоставлять качественно новые услуги, а также сокращению сроков поставки.

Литература

1. **Карпова, О. С. Влияние пандемии на рынок логистических услуг и экспедиторских компаний** / О. С. Карпова, Е. А. Малышев. – Текст: электронный // Современные проблемы инновационной экономики. – 2023. – № 9. – С. 172-174. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42672328> (дата обращения: 10.05.2023).
2. **Лукашин, Ю.П., Рахлина, Л.И. Перспективы развития российской экономики в условиях санкций** / Ю.П. Лукашин, Л.И. Рахлина. – Текст: электронный // Вестник Московской международной высшей школы бизнеса: сетевое издание. – 2020. – №1(21). – С. 8-16.– URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46212558> (дата обращения: 10.05.2023).
3. **Лутай, А. П. Перспективы и проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг** / А. П. Лутай, Ж. А. Пророчук. – Текст: электронный // 2022. – № 11. – С. 102-107. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35348943> (дата обращения: 10.05.2023).

**Ковалева
Екатерина
Руслановна**

студент 5 курса факультета экономики и управления

**Орехова Елена
Анатольевна**

Научный руководитель
д-р экон. наук, доцент, профессор кафедры
теоретической экономики и экономической безопасности
e.mail: eorekhova@mail.ru

ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Современная мировая ситуация ставит перед предприятиями новые задачи. Социальные и политические волнения оказывают большое влияние на изменение ситуации в экономике, что, безусловно, приводит к изменению внешней среды предприятия, снижая его финансовую устойчивость и, как следствие, экономическую безопасность. Внутренняя среда предприятия также приходит в движение.

В условиях такой внешней и внутренней нестабильности руководителям предприятий приходится принимать нестандартные тактические и стратегические решения. Финансовая стабильность обеспечивает предприятию ряд преимуществ перед другими предприятиями такого же профиля при получении кредита, привлечении инвестиции, выборе поставщиков и подборе квалифицированного персонала. Д

ля повышения качества принимаемых решений предприятие нуждается в создании эффективной системы риск-менеджмента, включающей управление риском снижения финансовой устойчивости.

Под финансовой устойчивостью предприятия понимается такое состояние предприятия, при котором оно способно справляться с собственными финансовыми обязательствами, сохранять свою финансовую позицию на рынке и избежать банкротства в долгосрочной перспективе [1].

Иными словами, финансовая устойчивость предприятия означает наличие у него достаточных ресурсов (капитала, активов) для покрытия долговых обязательств в случае непредвиденных событий, таких как экономический кризис, изменение спроса на продукты или услуги и т.д. Финансовая устойчивость обеспечивает финансовую безопасность предприятия как компонента (подсистемы) системы обеспечения его экономической безопасности.

И это очевидно, поскольку способность предприятия противостоять угрозам и неблагоприятным условиям внешней и внутренней среды напрямую зависит от степени его экономической защищенности. Взаимосвязь финансовой устойчивости и экономической безопасности предприятия схематично представлено на рис. 1.



Рис. 1. Взаимосвязь финансовой устойчивости и экономической безопасности предприятия
 Источник: составлено автором по [2].

Состояния финансовой устойчивости предприятия классифицируются следующим образом:

- *абсолютная финансовая устойчивость*, характеризующаяся высоким уровнем платежеспособности предприятия. При таком типе финансовой устойчивости предприятие не зависит от внешних кредиторов, грамотно управляет своими финансовыми потоками и оборотными средствами;
- *нормальная финансовая устойчивость*, тоже характеризующаяся достаточно высоким уровнем платежеспособности, но при которой предприятие частично зависит от своих кредиторов, рационально использует заемные средства и прибегает в основном к долгосрочным кредитам и займам;
- *неустойчивое финансовое состояние*, отличающееся нарушением нормальной платежеспособности предприятия. При таком типе финансовой устойчивости у предприятия возникает потребность в привлечении дополнительного капитала, в качестве источников финансирования используются не только долгосрочные, но и краткосрочные кредиты и займы;
- *кризисное финансовое состояние*, предполагающее полную неплатежеспособность предприятия, находящегося на грани банкротства [3].

В экономической науке существует множество способов оценки риска снижения финансовой устойчивости предприятия на основе коэффициентного метода. В ходе оценки риска проводятся расчеты относительных финансовых показателей, формирующих интегральный коэффициент, позволяющий оценить уровень обеспечения экономической безопасности предприятия (табл. 1).

Система показателей для оценки вероятности наступления рисков, влияющих на финансовую устойчивость предприятия, и их пороговые значения, обеспечивающие необходимый уровень экономической безопасности

Виды рисков	Показатели	Пороговое значение
Риск структуризации капитала	Коэффициент автономии (<i>Кавт</i>)	0,5, при <i>Кавт</i> < 0,5 финансовое положение организации становится неустойчивым
	Коэффициент маневренности собственного капитала (<i>Кмск</i>)	0,2, при <i>Кмск</i> < 0,2 возрастает риск финансовой зависимости
	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами (<i>Косс</i>)	0,1, при <i>Косс</i> < 0,1 возникает дефицит собственных оборотных средств
Риск снижения ликвидности и платежеспособности	Коэффициент абсолютной ликвидности (<i>Кал</i>)	0,02; при <i>Кал</i> < 0,02 предприятие не в состоянии оплатить обязательства за счет имеющихся денежных средств
	Коэффициент текущей ликвидности (<i>Ктл</i>)	2; при <i>Ктл</i> < 2 предприятие не в состоянии нести обязательства за счет всех оборотных активов
Кредитный риск	Коэффициент срочной ликвидности (<i>Ксл</i>)	1; при <i>Ксл</i> < 1 дебиторской задолженности и денежных средств недостаточно для погашения текущих обязательств
Налоговый риск	Налоговая нагрузка (<i>Нб</i>)	Среднеотраслевое значение. Пороговое значение выбирается в зависимости от вида экономической деятельности; при <i>Нб факт</i> < <i>Нб среднеотр</i> – высокий риск налоговой проверки и дополнительных финансовых потерь
Инвестиционный риск	Чистый приведенный эффект (<i>NPV</i>)	Если <i>NPV</i> < 0, то проект стоит прекратить инвестировать
Риск операционной деятельности	Коэффициент годности основных средств (<i>Кг</i>)	Среднеотраслевое значение; если <i>Кг факт</i> < <i>Кг среднеотр</i> , то оборудование устарело и нуждается в модернизации
	Рентабельность продукции (<i>Rnp</i>)	Среднеотраслевое значение; при <i>Rnp факт</i> < <i>Rnp среднеотр</i> – низкая эффективность затрат на производство
	Рентабельность активов (<i>Rак</i>)	Среднеотраслевое значение; при <i>Rак факт</i> < <i>Rак среднеотр</i> – низкая эффективность использования активов

Источник: составлено автором по [4].

Оценить влияние рисков на финансовую устойчивость предприятия и уровень его экономической безопасности позволит интегральный коэффициент, рассчитываемый по формуле:

$$I_{ЭБ} = \left(\sum_{i=1}^n \frac{K_{ij}^{\phi}}{K_{ij}^{\pi}} \right) / n, \quad (1)$$

где K_{ij}^{ϕ} – фактическое значение i -го показателя, характеризующего вероятность наступления j -го риска финансовой устойчивости;

K_{ij}^{π} – пороговое значение i -го показателя;

n – количество коэффициентов, учитываемых для оценки уровня экономической безопасности предприятия.

Предприятие имеет высокий уровень экономической безопасности при значении интегрального показателя больше 1 ($I_{ЭБ} > 1$). При равенстве фактических значений их пороговым, интегральный коэффициент будет равен 1. Это означает, что предприятие поддерживает минимально допустимый уровень экономической безопасности. Если значение показателя меньше 1 ($I_{ЭБ} < 1$), требуются срочные меры по устранению негативного воздействия рисков финансовой устойчивости.

Вторым направлением построения расчетной модели может послужить комбинация моделей расчетов других рисков.

Как было отмечено ранее, на финансовую устойчивость предприятия оказывает влияние множество факторов, которые можно расценивать как риски. Рассчитать риск снижения финансовой устойчивости предприятия можно, оценив влияние кредитного, технического, экологического и систематического (рыночного) рисков, объединив их в единую модель.

Матрица рисков позволит сопоставить основные виды рисков и оценить степень их влияния на финансовую устойчивость и экономическую безопасность предприятия. А. В. Евклидская, Т. А. Волкова, Р. Ю. Никулин, Ю. И. Сигидов и другие авторы посвятили свои работы оценке степени влияния рисков на финансовую устойчивость предприятия.

На основе этих исследований нами разработана авторская матрица рисков, позволяющая упростить процесс управления финансовой устойчивостью предприятия (табл. 2).

Зона «допустимого риска» (светло-серая зона): вероятность воздействия риска от 0 до 0,35; величина потерь в результате воздействия риска составляет от 0 до 25% общей величины плановой прибыли предприятия. За данными рисками необходимо наблюдать, чтобы они не перешли в зону среднего риска.

Зона «среднего риска» (белая зона): вероятность воздействия риска составляет от 0,36 до 0,70; потери от воздействия риска – от 26 до 50% величины плановой прибыли предприятия.

Риски данной зоны требуют контроля и подготовки плановых мероприятий в течение ближайшего периода.

Матрица рисков снижения финансовой устойчивости предприятия

		Степень влияния риска на финансовую устойчивость предприятия		
		Низкая	Средняя	Высокая
Масштаб последствий	Низкий	риск потери доходности бизнеса в результате снижения уровня репутации предприятия; риск отсутствия долгосрочных контрактов с поставщиками; риск возникновения дополнительных расходов в результате изменения законодательства	риск сокращения объемов продажи продукции (услуг) в результате нарушения договорных обязательств	риск повышение цен на сырье и материалы из-за санкций; риск возникновения ошибок из-за недостаточно квалифицированных работников
	Средний	риск причинения ущерба имуществу предприятия вследствие силовых воздействий; риск возникновения потерь в результате обстоятельств непреодолимой силы (пожары, затопления, аварии, отравления и т. п.)	риск потери прибыли из-за нерационального использования отходов производства; риск недостаточной правовой защищенности интересов предприятия в деловой документации; риск сокращения внешних и внутренних инвестиций; риск появления новых конкурентов; риск потери клиентов из-за снижения покупательной способности населения	риск снижения производительности труда из-за неэффективной организации производственного процесса; риск приостановки производства из-за морального и физического устаревания оборудования
	Высокий	риск промышленного шпионажа; риск мошенничества с данными или денежными средствами; риск потери платежеспособности и банкротства	риск разглашения сведений конфиденциального характера основным конкурентам; риск заключения договора с недобросовестными поставщиками	риск причинения значительного вреда экологии в связи с нарушением норм по охране окружающей среды

Источник: составлено автором.

Зона «недопустимого риска» (темно-серая зона): вероятность воздействия риска свыше 0,71; величина потерь в результате воздействия риска составляет более 51% общей величины плановой прибыли предприятия. Для событий, которые попали в данную зону, необходимо в кратчайшие сроки разработать мероприятия по предупреждению и минимизации негативных последствий. При этом действовать нужно немедленно, так как высок риск крупного ущерба для предприятия.



P_f – фактический уровень риска; P_{opt} – оптимальный уровень риска

Рис. 2. Модель управления рисками снижения финансовой устойчивости предприятия

Источник: составлено автором по [6].

С учетом выявленных рисков представляется целесообразным предложить рекомендации, направленные на повышение финансовой устойчивости предприятия в целях обеспечения его экономической безопасности.

1. Разнообразить источники дохода, не полагаясь на одного клиента или поставщика, а развивая связи и партнерства с другими предприятиями.

2. Разработать стратегию управления рисками, выявлять и оценивать потенциальные риски и разрабатывать планы действий для предотвращения или уменьшения возможных убытков.

3. Сократить издержки, оптимизировав расходы, например, через пересмотр бизнес-модели и увеличение эффективности производства.

4. Регулярно проводить анализ финансовых показателей, позволяющих отслеживать оборот средств, платежеспособность, рентабельность, задолженность и т.д.

5. Поддерживать резервный капитал – создать резервный фонд на случай неожиданных расходов или экономических кризисов.

6. Отслеживать кредитную историю – управлять кредитными показателями, снижать задолженность, иметь высокую кредитоспособность.

7. Поддерживать высокий уровень конкурентоспособности – следить за новыми тенденциями и технологиями, адаптироваться к изменяющемуся рынку, создавать новые продукты и услуги [5].

Для поддержания высокого уровня экономической безопасности необходимо разработать модель управления предприятием, направленную на снижение влияния рисков на финансовую устойчивость предприятия (рис. 2).

Вышеизложенное позволяет заключить следующее. В современных условиях, отличающихся нестабильностью внешней среды и высоким уровнем неопределенности, устойчивое развитие предприятия невозможно без эффективной системы управления рисками. Руководству предприятия необходимо своевременно принимать адекватные управленческие решения по оптимизации финансово-хозяйственной деятельности и недопущению угроз, способных негативно повлиять на ее результаты.

Повышение уровня финансовой устойчивости предприятия во многом зависит от способности его руководства обеспечить развитие бизнеса при сохранении его ликвидности и независимости, нейтрализовать негативное воздействие кризисных явлений экономики, эффективно использовать имеющиеся ресурсы; разработать и внедрить систему постоянного оперативного мониторинга финансового состояния; обеспечить грамотное ведение отчетности в целях повышения экономической безопасности предприятия.

Литература

1. **Клещева, Ю. С. Финансовая устойчивость как фактор обеспечения экономической безопасности организации** / Ю. С. Клещева, Д. В. Жорник. – Текст: электронный // Экономика и управление в современных условиях: проблемы и перспективы: сборник научных трудов по материалам IX Всероссийской научно-практической конференции, Майкоп, 27 мая 2022 года / Под научной редакцией А. А. Тамова. – Майкоп: ООО «Электронные издательские технологии». – 2022. – С. 264 – 270. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?edn=gqejda> (дата обращения: 10.04.2023).

2. **Велегуров, А. В. Финансовая устойчивость организации как фактор обеспечения ее экономической безопасности** / А. В. Велегуров, Е. С. Новопашина. – Текст: электронный // Современные проблемы развития экономики России и Китая: материалы международной научно-практической конференции, Благовещенск, 25 – 26 ноября 2021 года. Часть 1. – Благовещенск: Амурский государственный университет. – 2022. – С. 235 – 239. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49078112> (дата обращения: 13.04.2023).

3. **Шайхутдинова, К. Р. Риск снижения финансовой устойчивости предприятия в современных условиях** / К. Р. Шайхутдинова, С. В. Пупенцова. – Текст: электронный // Colloquium-Journal. – 2019. – № 27 – 9(51). – С. 164 – 165. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41655486> (дата обращения: 15.04.2023).

4. **Козлова, Э. О. О методах оценки влияния рисков финансовой устойчивости на уровень экономической безопасности хозяйствующего субъекта** / Э. О. Козлова, А. Г. Печникова. – Текст: электронный // Молодые ученые – развитию национальной технологической инициативы (ПОИСК). – 2020. – № 1. – С. 784 – 788. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42862567> (дата обращения: 18.04.2023).

5. **Крайний, И. Ю. Основной комплекс мероприятий, направленный на повышение финансовой устойчивости фирмы** / И. Ю. Крайний. – Текст: электронный // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2019. – № 5 – 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnoy-kompleks-meropriyatiy-napravlennoy-na-povyshenie-finansovoy-ustoychivosti-firmy> (дата обращения: 28.04.2023).

6. **Овсийчук, В. В. Механизм выявления финансовых рисков, оказывающих влияние на финансовую устойчивость организации** / В. В. Овсийчук, В. Я. Овсийчук. –

УДК 658.6

**Мороз
Татьяна
Александровна** студент 3 курса факультета экономики и управления
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и
права»

**Абрамов
Евгений
Викторови** Научный руководитель:
канд. пед. наук, доцент, доцент кафедры теоретической
экономики и экономической безопасности
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и
права»
e.mail: abramov_78@mail.ru

ПРИМЕНЕНИЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ЛОГИСТИКЕ

В настоящее время логистика занимает одну из ключевых позиций во многих сферах человеческой деятельности. Под логистикой понимают деятельность по управлению потоками ресурсов и информации, а также науку, изучающую эти потоки. С 2014 года в ответ на ряд санкционных ограничений со стороны Западных стран и США наша страна была вынуждена отказаться от традиционных логистических маршрутов и переориентировать поставки грузов через Азии.

Типичные основные риски внешнеэкономической деятельности, связанные с правильностью оформления документов, самой логистикой и человеческим фактором, в последние годы только возросли. В последние месяцы к ним прибавились дополнительные риски, которые касаются международных платежей.

На современном этапе своего развития логистику сложно представить без использования информационных технологий. Одной из таких технологий является «искусственный интеллект».

Искусственный интеллект — это область информатики, которая занимается разработкой интеллектуальных компьютерных систем, то есть систем, обладающих возможностями, которые мы традиционно связываем с человеческим разумом, — понимание языка, обучение, способность рассуждать, решать проблемы и так далее.

Системы искусственного интеллекта – это интеллектуальные системы, выполняющие те функции и задачи, которые обычно характерны для разумных существ. Это может быть проявление каких-то творческих способностей, склонность к рассуждению, общение, обучение на основе ранее полученного опыта и тому подобное.

С появлением искусственного интеллекта появилась возможность расширения влияния компьютерных технологий на различные сферы человеческой деятельности. Столь широкое использование искусственного интеллекта обусловлено двумя важнейшими факторами. С одной стороны, искусственный интеллект в настоящее время может автоматизировать процессы, которые ранее требовали участия человека. С другой стороны, он может быстро обрабатывать и анализировать поистине гигантские объемы информации и просчитывать варианты, используя множество переменных [2]. На современном этапе

своего развития логистику сложно представить без использования информационных технологий. Одной из таких технологий является «искусственный интеллект».

Системы искусственного интеллекта способны улучшить многие сферы логистики, выполняя более быстрые решения и автоматизировано просчитывая прогнозы и количество единиц товаров. На рис. 1 указаны важные составляющие логистики, на которые системы искусственного интеллекта повлияли положительно.



Рис. 1. Схема оптимизации логистических процессов посредством искусственного интеллекта

Источник: составлено автором статьи по [4].

Одной из наиболее популярных систем искусственного интеллекта в области логистики является платформа Pick-by-Voice. Эта система позволяет сотрудникам складов работать без бумажных накладных и специальных терминалов, вместо них сотрудник имеет специальную гарнитуру, через которую голосом передает фактическую информацию, а так же может узнать информацию, необходимую для сборки заказа. Это значительно улучшает основные показатели работы склада и снижает затраты на логистическую обработку товаров.

Основными преимуществами этой системы являются:

- сокращение расходов на складскую обработку грузов;
- уменьшение расходов на штат персонала;
- снижение затрат на управление процессами;
- онлайн-инвентаризация без блокировки склада;
- учет товародвижения в реальном времени;
- сборка одного заказа несколькими сборщиками и поддержка режимов «волновой» и «параллельной» сборки;
- рационализация процессов;
- повышение производительности от 15 до 30%;
- повышение точности сборки до 99,99% (не более 2–5 ошибок на 100 000 строк);

- сокращение сроков сборки заказов;
- рост пропускной способности склада.

Это достаточно весомые аргументы для покупки этой системы предприятием, которые оправдывают высокую стоимость внедрения лицензионной системы и гарнитуры на складское помещение.

Эта система позволила значительно оптимизировать логистические процессы и улучшить работу с клиентами у многих организаций, но, как и у любого изобретения, у нее имеются как плюсы, так и минусы.

К плюсам можно отнести:

- прозрачность и отслеживаемость данных, что очень положительно влияет на доверие потребителей к компании перевозчику;
- возможность организаций с помощью этой системы точно предвидеть загрузку, проблемы в снабжении и другие возникающие проблемы. Это важно, потому что таким образом организация сможет заранее предпринять необходимые шаги по устранению этих проблем.

К сожалению, имеются и минусы:

- работа с системой требует большого объема данных, что раскрывает проблему ограниченной доступности качественных, согласованных и своевременных данных;
- ограничивают работу системы плохая интеграция между различными отделами, обеспечивающими поток информации в логистическую цепочку;
- ограниченная гибкость системы, отсутствие эмоций. Все решения, принимаемые системой, основаны только на логике, что в большинстве случаев однозначно повышает эффективность принятых решений, в сравнении с решениями, принятыми человеком. Но существуют и такие ситуации, в которых организации необходимо рискнуть, чтобы добиться хорошего результата;
- нехватка персонала, имеющего квалификацию для работы с системой;
- в некоторых организациях не всегда даже руководство готово к необходимым инновациям в деятельности компании, не говоря уже про персонал.

Многим предприятиям, связанным с логистическими процессами, уже сейчас жизненно необходимо начинать использование технологий искусственного интеллекта в своей работе. Это связано с тем, что отрасль логистики, в связи с ее сетевым характером, является наиболее благоприятной средой для использования искусственного интеллекта, по причине появления риска потери рынка.

Внедрение систем искусственного интеллекта, позволяет многим компаниям выходить на новый уровень в конкурентной борьбе. Долгое внедрение или отказ от использования технологий искусственного интеллекта может обусловить для многих предприятий потерю своего места на рынке, что в конечном счете может привести к самому худшему – к банкротству. Использование систем искусственного интеллекта положительно скажется на деятельности компании на опережение в конкурентной борьбе.

В настоящее время системы искусственного интеллекта выходят на более высокий уровень и начинают играть важную роль в передовых цепочках поставок и принятии логистических решений. Это повышает эффективность и автоматизирует многие повседневные трудоемкие задачи, экономя время и снижая расходы [5].

Литература

1. **Сурова, Н. Ю. Искусственный интеллект** / Н. Ю. Сурова, М. Е. Косов. – Москва : Юнити-Дана, 2021. – 408 с. : ил., табл., схем. – Режим доступа: по подписке. – URL:

<https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=690578> (дата обращения: 26.03.2023). – Библиогр.: с. 383-385. – ISBN 978-5-238-03513-0. – Текст : электронный.

2. **Пройдаков, Э. М. Современное состояние искусственного интеллекта / Э. М. Пройдаков.** — Текст : электронный // Научно-исследовательские исследования. — 2018. — № 2018 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-iskusstvennogo-intellekta> (дата обращения: 26.03.2023).

3. **Чертовских О. О, Чертовских М. Г. Искусственный интеллект на службе современной журналистики: история, факты и перспективы развития / О. О. Чертовских, М. Г. Чертовских.** – Текст: электронный // Вопросы теории и практики журналистики. – 2019. – № 3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iskusstvennyy-intellekt-na-sluzhbe-sovremennoy-zhurnalistiki-istoriya-fakty-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 28.03.2023).

4. **Козлов А. С., Шепелин Г. И. Топ-5 проблем, которые искусственный интеллект может решить в логистике / А.С. Козлов, Г.И. Шепелин.** – Текст: электронный // Актуальные исследования. – 2021. – № 30 (57). С. 22 – 24. –URL: <https://apni.ru/article/2722-top-5-problem-kotorie-iskusstvennij-intellekt>.

УДК: 338.36

**Никитина Яна
Витальевна**

студент третьего курса факультета экономики и управления

**Сычева Александра
Васильевна**

Научный руководитель
канд. экон. наук, доцент кафедры
прикладной экономики и менеджмента
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и
права»
e.mail: al75-06@yandex.ru

ИНТЕЛЛЕКТУАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Грузоперевозки автотранспортом является наиболее востребованный способ транспортировки грузов, как во всем мире, так и на территории России. По данным аналитиков логистический рынок автомобильный рынок грузоперевозок является наиболее распространённым в мире и наблюдается постоянная тенденция к его росту. Прогнозируется, что к 2027 г. их доля на мировом логистическом рынке может достичь 39% от общего объема рынка, опережая остальные виды транспорта на 6–10% и более, а, следовательно, объем мирового рынка транспортно-логистических услуг автомобильных грузоперевозок может достигнуть 5 трлн. долл.

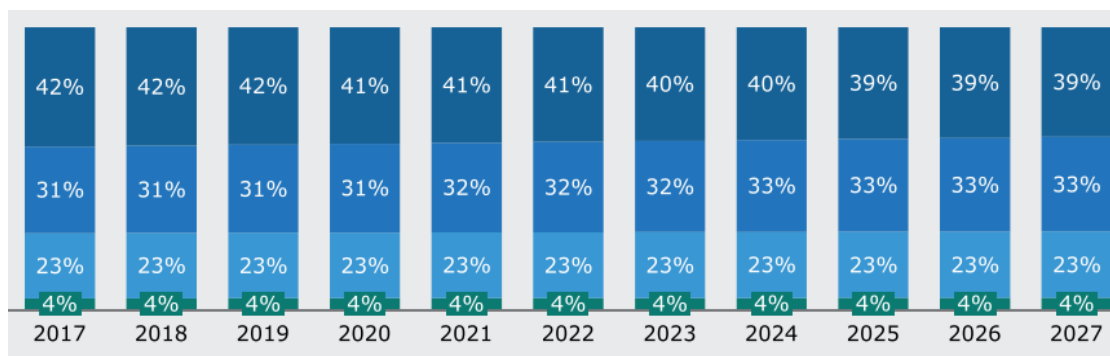


Рис. 1. Доля видов транспорта на мировом рынке транспортно-логистических услуг автомобильных грузоперевозок, %
Источник: [1].

Последнее время рынок автомобильных грузоперевозок постоянно подвергается различного рода изменениям. К основным тенденциям развития мирового рынка автомобильных грузоперевозок исследователи относят:

- рост отраслевых ограничений в связи с пандемией COVID-19, геополитической ситуацией, а также усилением контроля отрасли со стороны государств;
- рост сделок по слиянию и поглощению, а также увеличение количества случаев банкротства и ухода перевозчиков с рынка;
- внедрение новых технологий, среди которых продвинутая аналитика, интернет вещей, искусственный интеллект и другие инструменты повышения устойчивости компаний с целью повышения эффективности функционирования грузоперевозчика;
- растет спрос на гибридный и электротранспорт на фоне развития политики снижения выбросов и роста стоимости топлива, а также ряда других факторов;
- рост регулирования в области безопасности, нехватка рабочей силы, рост стоимости топлива также формируют долгосрочный тренд на повышение востребованности беспилотных грузовиков [1].

По оценкам BusinesStat, в 2018-2022 гг. коммерческий грузооборот автомобильного транспорта в России увеличился на 22%: со 138,7 до 169,2 млрд. тонно-км. Рост грузооборота внутри страны был связан с импортозамещением товаров и локализацией производства. Автотранспорт стал более востребованным способом доставки грузов для ритейлеров, что увеличивало торговый грузооборот [2]. По мнению экспертов, на рост грузовых автоперевозок на территории России повлияло развитие сети дорог федерального значения в рамках государственных программ развития транспортной системы, строительство придорожной инфраструктуры, внедрение новых информационных систем.

Интеллектуальная транспортная система использует различные инновационные разработки для управления автомобильными потоками, предоставляет участникам движения большую степень безопасности и осведомленности дорожной ситуацией по сравнению с традиционными транспортными системами. Интеллектуальная транспортная система включает в себя инфраструктуру, транспортные средства, участников системы, а также дорожно-транспортное регулирование, включающее в себя также системы управления светофорной сетью, регулирования перевозок грузов, распознавания регистрационных номеров транспорта до систем разводки мостов, метеообеспечения. В такой системе могут применяться различные модели, учитывающие огромные объемы накопленной дорожной информации, позволяющие ее сортировать и анализировать.

В экосистему «умных дорог» включают решения для сбора и обработки данных о транспортных средствах и дорожной инфраструктуре с целью принятия решений, включая:

детекторы транспортного потока; адаптивные (умные) светофоры; средства автоматической фиксации нарушений ПДД; электронные средства безостановочной оплаты проезда; паркоматы; подключенные информационные табло; системы автоматизированного управления освещением и другие подключенные объекты (например, автоматические дорожные метеостанции, дорожные контроллеры и пр.); системы GPS/ГЛОНАСС и т.д.

Как правило, все компоненты «умной дороги» объединяются на базе единой платформы. Даже по одиночке они позволяют решить большое количество локальных задач: изменение сигнала светофоров на перекрестках исходя из текущей дорожно-транспортной обстановки - повышает пропускную способность дорог и сокращает вероятность возникновения пробок; автоматическая фиксация нарушений правил дорожного движения заставляет водителей быть более ответственными - понижает вероятность возникновения аварийных ситуаций; интеллектуальное управление уличным освещением позволяет экономить электроэнергию и т.д.

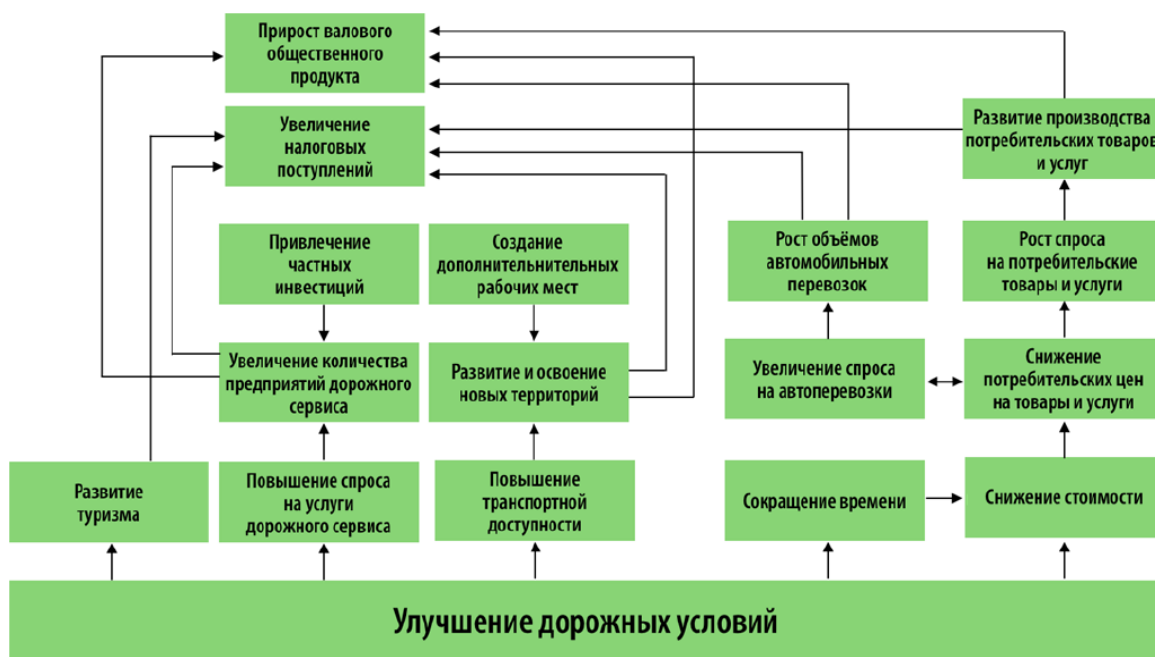


Рис. 2. Влияние развития дорожной инфраструктуры на экономику страны
Источник: [3].

Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) представляют сочетание информационно-коммуникационных технологий, инфраструктуры и транспортных средств; цель заключается в повышении безопасности, повышении эффективности транспортных процессов и защите окружающей среды; они гарантируют более безопасное, скоординированное и рациональное использование транспортной сети.

Современные способы обработки транспортного потока используются все шире в рамках реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Специалисты делают упор на обновление светофорной сети и единую платформу управления транспортом в Волгограде и Волжском.

По данным регионального комитета информационных технологий, для управления транспортом применяют возможности современных технологий в сфере искусственного интеллекта – машинное обучение в связке с электронным зрением. Это дает возможность вносить изменения в транспортные потоки в зависимости от загруженности дорог.

Возможности интеллектуальной системы постоянно возрастают. Так, в 2022 году количество «умных» светофоров выросло до 270 – в Волгограде установили 53 новых объекта, в Волжском – 31. Устройства работают вместе с видеокамерами или детекторами и в режиме реального времени оценивают загруженность перекрестков, о чем сообщают в центр.

Специалисты могут прогнозировать ситуацию на 15–30 минут вперед и выработать план для управления трафиком. Поэтому при ДТП работа светофоров на перекрестках сразу же корректируется.

Стоит отметить, что дорожный контроллер в «умном» светофоре исключает возможность вмешательства, поэтому система защищена от киберугроз.

В настоящее время региональная транспортная сеть включает в себя комплексы видеонаблюдения, систему фиксации нарушений ПДД, светофорные объекты и программу диспетчеризации общественного транспорта на основе ГЛОНАСС. Реализация проекта поможет увеличить пропускную способность дорог и повысить безопасность участников движения.

Напомним, развитие дорожно-транспортной инфраструктуры – одно из приоритетных направлений работы региональных властей, которые обозначил губернатор Андрей Бочаров. С 2014 года различными работами охватили более 3300 км дорог и вдвое увеличили процент дорог в нормативном состоянии.

Ранее глава региона и руководитель Росавтодора подписали меморандум о развитии дорог, что поможет решать масштабные задачи, среди которых формирование транспортного коридора «Север – Юг».

Единую платформу управления транспортным комплексом, к которой подключаются комплексы фото- и видеофиксации нарушений ПДД, камеры видеонаблюдения, детекторы транспорта, метеостанции и другое оборудование, продолжают развивать в Волгоградской области.

Работы выполняют по региональному проекту «Общественные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

Литература

1. **Аналитический отчет «Тренды автомобильных грузоперевозок в РФ в 2023 г. Перспективы роста»** - Текст: электронный // strategy.ru [сайт]. - URL: <https://strategy.ru/research/research/36?ysclid=lh7mvs70fa217083723> (дата обращения: 23.04.2023).

2. **Анализ рынка автомобильных грузоперевозок в России в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг.** - Текст: электронный // businessstat.ru[сайт]. - URL: https://businessstat.ru/images/demo/trucking_russia_demo_businessstat.pdf?ysclid=lh7oekdhih99114971 (дата обращения: 13.04.2023).

3. **Интеллектуальная транспортная инфраструктура (ИТС) в России** . – Текст: электронный // [tadviser.ru](https://www.tadviser.ru)[сайт]. – URL: <https://www.tadviser.ru/index.php/> (дата обращения: 13.04.2023).

**Покровская
Валентина
Леонидовна**

студентка 3 курса факультета экономики и управления
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и
права»

**Орехова
Елена
Анатольевна**

Научный руководитель
доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры
теоретической экономики и экономической безопасности
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и
права»
e.mail: eorekhova@mail.ru

РИСК РОСТА МАСШТАБОВ ИНФОРМАЦИОННОЙ ПРЕСТУПНОСТИ И НАРУШЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ РОССИИ

В современных условиях движется человечества в цифровое будущее воспроизводственные процессы стремительно перемещаются в виртуальное пространство. Открывающиеся перспективы создают условия для появления новых рисков, характеризующихся отсутствием достоверной информации о связях между причинами их возникновения и наступлением неблагоприятных последствий. Наличие гипотетических рисков, не поддающихся количественной оценке, позволяет судить об их непредсказуемых последствиях, актуализируя необходимость их изучения [1].

Развитие цифровой экономики в России обеспечивает технологическую трансформацию ее отраслевой и институциональной структуры, производственных и социально-экономических отношений, снижение издержек производства и обращения, повышение эффективности внешнеэкономической деятельности государства и других хозяйствующих субъектов.

Новые цифровые технологии и основанные на них инновационные бизнес-модели проникают во все сферы экономической жизни общества, воздействуя на саму сущность экономики, формируя в ней качественные структурные сдвиги. Использование информационно-коммуникационных и интернет-технологий придает общественному воспроизводству технологический характер за счет создания виртуальной среды, дополняющей реальность [2].

Формируется модель экономики, основанной на возможностях, предоставляемых доступом в интернет. В такой экономике традиционные экономические связи и модели управления бизнес-процессами заменяются и дополняются новыми электронными технологиями производства, обмена и потребления.

Развиваясь по сценарию цифровизации, российская экономика наталкивается на риски применения цифровых технологий, представляющие собой систематическое взаимодействие экономики с угрозами и опасностями, индуцируемыми и производимыми цифровой трансформацией.

К таким рискам целесообразно отнести риск потери рабочих мест и повышения уровня безработицы, риск потери дохода и усиления социально-экономического неравенства

в обществе, риск роста масштабов информационной преступности и нарушения информационной безопасности и др.

Остановимся на рассмотрении риска роста масштабов информационной преступности и нарушения информационной безопасности.

Расширение применения цифровых технологий вооружает преступников новыми методами совершения преступлений, создает дополнительные криминальные угрозы для всех сфер общественной жизни.

Обработка персональных данных с использованием информационных технологий способствует росту числа преступлений, связанных с нарушением конституционных прав и свобод граждан нашей страны, неприкосновенности частной жизни, личной и семейной тайны. Рост масштабов информационной преступности в российской экономике за 2019 – 2022 годы и январь, февраль 2023 года наглядно представлен на рисунке 1.

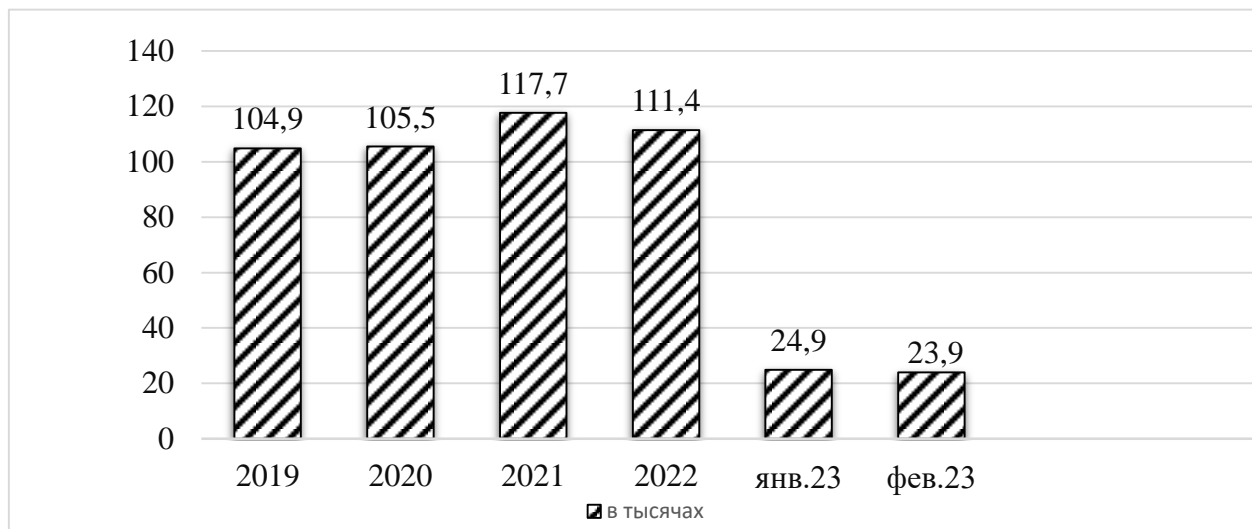


Рис. 1. Динамика количества преступлений в сфере экономики России за 2019 – 2022 гг. и январь, февраль 2023 г., тыс.

Источник: составлено автором по [3].

По данным Министерства Внутренних дел Российской Федерации, 54,4% совершенных в стране в 2022 году преступлений относится к категориям тяжких и особо тяжких, 75,1% совершено с использованием сети интернет, 42,2% – с применением средств мобильной связи. Органами внутренних дел выявляется 99% таких преступлений [3].

Только с января по февраль 2023 года в России зарегистрировано 93,4 тыс. преступлений, совершенных с использованием информационных технологий или в сфере компьютерной информации, что почти в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период 2021 года (табл. 1).

С развитием цифровых технологий совершенствуется инструментарий совершения преступлений. Усложняются и усиливаются компьютерные атаки, глобальные платформы получают полный доступ к частной информации, повышая уязвимость хозяйствующих субъектов. Хакеры и киберпреступники благодаря цифровым технологиям получают новые возможности взлома системы информационной безопасности, уничтожения или кражи конфиденциальных данных.

Динамика количества преступлений, совершенных с использованием информационных технологий или в сфере компьютерной информации в России за январь – февраль 2021 – 2023 гг., тыс.

Показатели	Январь – февраль			Абсол. отклонение	
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2023 г./ 2021 г.	2023 г./ 2022 г.
Количество преступлений, совершенных с использованием ИТ или в сфере компьютерной информации	62,5	76,3	93,4	30,9	17,1

Источник: составлено автором по [3].

Нейтрализовать риск роста масштабов информационной преступности и нарушения информационной безопасности в цифровой экономике России позволят меры, направленные на финансирование, разработку и широкомасштабное внедрение отечественных информационных технологий, повышение степени защищенности информационной инфраструктуры, совершенствование механизмов обнаружения, предупреждения и устранения информационных угроз, профилактику информационных правонарушений, повышение защищенности конфиденциальной информации.

Решением этих задач со стороны государства призваны заниматься организации, обеспечивающие безопасность в сфере информационных технологий:

- Федеральная Служба Безопасности Российской Федерации;
- Служба внешней разведки Российской Федерации;
- Министерство обороны Российской Федерации;
- Росгвардия;
- Министерство Внутренних Дел Российской Федерации;
- Федеральная служба охраны Российской Федерации;
- Генеральная прокуратура Российской Федерации;

Помимо этого, к нейтрализации риска роста масштабов информационной преступности и нарушения информационной безопасности в стране должны привлекаться российские частные компании, в задачи которых входит обеспечение защиты конфиденциальной информации и обеспечение кибербезопасности.

Одной из таких компаний является «BI.ZONE», основной сферой деятельности которой выступает управление цифровыми рисками [4].

Среди потребителей услуг этой компании Публичное акционерное общество «Сбербанк», российский универсальный интернет-магазин «Ozon», российская социальная сеть «ВКонтакте» и др.

Для повышения эффективности предпринимаемых мер по минимизации риска роста масштабов информационной преступности и нарушения информационной безопасности наряду с традиционными методами по предупреждению угрозы его возникновения необходимо выявлять тенденции формирования цифрового пространства в стране, прогнозировать возможные траектории его дальнейшего развития и оперативно реагировать на возникающие изменения.

Совместные усилия государства и частных компаний в этом направлении окажут положительное влияние на уровень защищенность информационной среды развития цифровой экономики.

Литература

1. **Зверева, Т.В. Экономические риски цифровой экономики** // Проблемы анализа риска. – 2017, Т. 14. – № 6. – С. 22 – 29. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskie-riski-tsifrovoy-ekonomiki/viewer> (дата обращения: 15.04.2023).
2. **Стрелкова, И. А. Цифровая экономика: новые возможности и угрозы для развития мировой экономики** / И. А. Стрелкова // Экономика. Налоги. Право. – 2018. – № 2. – С. 18 – 26. – Текст: непосредственный.
3. **Statista Inc.: официальный сайт.** – 2023. – URL: <https://www.statista.com/markets/> <https://www.statista.com/regional/643/Russia> (дата обращения: 21.04.2023). – Текст: электронный.
4. **BI.ZONE: официальный сайт.** – 2023. – URL: <https://bi.zone/> <https://bi.zone/about/> (дата обращения: 15.09.2023). – Текст: электронный.

УДК 336.71

**Попова
Полина
Сергеевна** студент 5 курса факультета экономики и управления
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»

**Черная
Елена
Григорьевна** Научный руководитель:
канд. экон. наук, доцент кафедры
теоретической экономики экономической безопасности
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»
e-mail: tchornaja07@yandex.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КРЕДИТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

В современных реалиях с учетом сложной внешнеполитической обстановки и посредством введения ряда ограничений особенно остро стоит вопрос о преодолении негативных явлений экономической сферы банковской деятельности, поскольку именно надежность кредитной организации является одним из основных факторов, определяющих развитие любой национальной экономической системы.

Актуальность данной темы обусловлена широкой сферой, поскольку устойчивое развитие банковской деятельности экономики способен мотивировать и развивать реальные сектора экономики. Процесс цифровизации экономики способствует оптимизации деятельности предприятий, в том числе и кредитных организаций, однако, в свою очередь, возникают определенные вопросы в обеспечении безопасности информации, используемой различными программами, в частности вопросы ее сбора, хранения, обработки и использования [1].

В свою очередь, экономическая безопасность традиционно рассматривается как важнейшая качественная характеристика экономической системы, которая определяет ее способность поддерживать нормальные условия жизнедеятельности населения, устойчивое обеспечение ресурсами развития народного хозяйства, а также последовательную

реализацию национально-государственных интересов. По мнению Д. В. Мельника, экономическая безопасность кредитной организации – это комплекс организационных, правовых, программно-технических и силовых мер, методов и средств, предназначенных для защиты банка от любых отрицательных воздействий как изнутри, так и извне [1]. По мнению О.М. Автушенко, экономическая безопасность коммерческого банка – это результат ежедневной согласованной работы подразделений банка, включающей в себя соблюдение необходимого уровня нормативов, контролируемых регулятором, нейтрализацию внутренних и внешних угроз, способность мобилизовать ресурсы для реагирования на новые опасности для продолжения стабильной деятельности [2].

Согласно распоряжению Правительства РФ «Об утверждении программы Цифровая экономика Российской Федерации», рассматривать данное понятие следует следующим образом: цифровая экономика представляет собой хозяйственную деятельность, ключевым фактором производства в которой являются данные в цифровой форме, и способствует формированию информационного пространства с учетом потребностей граждан и общества в получении качественных и достоверных сведений, развитию информационной инфраструктуры Российской Федерации, созданию и применению российских информационно-телекоммуникационных технологий, а также формированию новой технологической основы для социальной и экономической сферы [3].

Экономическая безопасность любой кредитной организации – это, в первую очередь, информационная безопасность. В современном мире информация – выступает одним из самых необычных ресурсов. Помимо того, что информация может быть представлена в разной форме, ее ценность зависит от того, сколько человек ее обладают.

Мы можем наблюдать огромное влияние цифровизации на экономическую безопасность банков. Внедрение экономических технологий, таких как: платежи и переводы, управление активами, блокчейн, краудфандинг. При этом заметно усиление тенденции по созданию полностью цифровых банков. Эти банки в своей деятельности, преимущественно ориентируются на тех, кто предпочитает пользоваться банковскими услугами онлайн. Именно цифровизация послужила внедрению дистанционного формата в кредитных организациях. Банки и крупные финансовые группы встали на путь технологического развития, следствием чего стало предоставление клиентам обширных финансовых сервисов. Для функционирования данных сервисов используются потенциально новые технологии, например, искусственный интеллект [4].

Развитие высокотехнологичных банковских услуг, внедрение в банковские операции искусственного интеллекта минимизирует использование человеческого фактора, ускоряет процесс сбора и обмена информацией, повышает экономическую безопасность и удобство использования банковских услуг для потребителей, и в целом, повышает эффективность экономической деятельности банков.

С использованием цифровых технологий повышается уровень экономической безопасности современной кредитной организации: обеспечивается защита деятельности ИТ-инфраструктуры, сохраняется целостность и конфиденциальность информации, технологии противодействуют хищению денежных средств.

В условиях цифровизации на первый план выходят вопросы экономической и информационной безопасности банковской системы, ведь кибернетические преступления – это насущная проблема XXI века абсолютно для всех стран мира. Поэтому коммерческим банкам необходимо рассчитывать не только на существующие системы защиты, но и усовершенствовать работу в данном направлении, формировать специальный штат сотрудников, занимающихся обеспечением информационной безопасности и защитой интересов и личных данных своих клиентов. К трендам, которые формируют предпосылки

для повышения значимости развития информационной безопасности экономического и банковского сектора Российской Федерации, относятся:

- 1) высокая скорость развития сферы цифровых экономических услуг для улучшения качества и удобства их предоставления;
- 2) усиление роли защиты прав потребителей экономических услуг от возможных потерь и, как следствие, повышение уровня доверия к экономической безопасности РФ;
- 3) увеличение масштабов компьютерной преступности, прежде всего, в финансово-кредитной сфере [4].

В рамках внедрения выше перечисленных новых разработок можно выделить следующие направления повышения экономической безопасности:

- автоматизация процессов выявления и пресечения отмывания средств с уведомлением контрольных органов;
- совершенствование процесса идентификации клиента при использовании систем удаленного доступа;
- регулирование соответствия требованиям безопасности, осуществляемое виртуальными сотрудниками;
- применение чат-ботов при решении административных задач;
- использование встроенных камер в банкоматах и систем визуальной идентификации клиента;
- осуществление электронной регистрации поступающей корреспонденции;
- реализацию технологий автоматического определения рейтинга надежности клиента;
- внедрение дополнительных систем контроля и удаленной передачи данных о совершаемых сомнительных операциях клиентов кредитной организации [1].

Для того чтобы избежать вмешательства в банковскую систему Российской Федерации необходимо проводить параллельную правовую политику в области дальнейшего инновационного развития банковского сектора и обеспечения безопасности указанного процесса. В современный период развития российской экономики данные вопросы необходимо решать неразрывно, путем создания полноценных «цифровых дублеров» органов государственной власти в своей структуре, т.к. они смогут основательно и надежно обеспечить кибербезопасность всей банковской системы Российской Федерации.

Изучая публикации, размещенные в Интернете, в рамках процесса цифровизации текущей деятельности кредитных организаций, многие банки используют новые предоставленные возможности и оптимизируют свою работу.

Таким образом, процесс цифровизации банковского сектора осуществляется достаточно активно: внедрение цифрового банкинга, автоматизация процессов выявления и пресечения отмывания средств с уведомлением контрольных органов и иные процессы алгоритмизации деятельности структурных подразделений банка, способствующие доступности к услугам кредитных организаций, а также оптимизации и деятельности банков, при этом необходимо должным образом уделять внимание процессам сбора, хранения, обработки и использования информации.

Для обеспечения безопасности деятельности кредитного учреждения и сохранности информации при внедрении новых технологий необходимо прорабатывать вопросы материально-технического, правового, организационного и иного характера.

Литература

1. Мельник, Д. В. **Экономическая безопасность банковского сектора в условиях цифровой экономики** / Д. В. Мельник, А. Д. Панов. – Текст электронный // Актуальные проблемы экономической безопасности и ресурсного обеспечения органов внутренних дел: Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции, Москва, 21 декабря 2017 года. – Москва: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. – С. 225 – 229. – URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_36385935_84441659.pdf (дата обращения: 17.04.2023).

2. Автушенко, О. М. **Оценка экономической безопасности коммерческого банка: сравнительный анализ подходов и вопросы совершенствования** / О. М. Автушенко, Н. А. Кулагина, О. С. Надежина. – Текст: электронный // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2020. – № 12 – 3. – С. 457 – 462. – URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44576681_16068246.pdf (дата обращения: 17.04.2023).

3. **Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации»: распоряжение Правительства РФ от 28.07.2017 № 1632-р** // СЗ РФ. 2017. № 32. Ст. 5138.

4. Щербаков, С. В. **Цифровые технологии в банковской сфере и их влияние на экономическую безопасность** / С. В. Щербаков, Г. С. Рысев. – Текст: электронный // От синергии знаний к синергии бизнеса-цифровая трансформация: сборник статей и тезисов докладов VII Международной научно-практической конференции студентов, магистрантов и преподавателей, Омск, 30 марта 2020 года / Омский филиал Негосударственного образовательного частного учреждения высшего образования «Московский финансово-промышленный университет «Синергия». – Омск: Общество с ограниченной ответственностью «Издательский центр КАН», 2020. – С. 285 - 288. – URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_42785349_89831826.pdf (дата обращения: 17.04.2023).

УДК 338

Прилипин Александр Андреевич	студент 5 курса экономического факультета ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»
Квасов Денис Андреевич	студент 5 курса экономического факультета ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»
Черная Елена Григорьевна	Научный руководитель канд. экон. наук, доцент кафедры теоретической экономики и экономической безопасности ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права» e.mail: tchornaja07@yandex.ru

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ В КОНЦЕПЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Экономическая безопасность предприятия – это состояние предприятия, при котором оно не подвергается риску, сохраняется его независимость и целостность, когда ресурсы наиболее эффективно используются для обеспечения нормального функционирования предприятия, а также для предотвращения различных рисков и угроз деятельности предприятия, правильно организованные функциональные элементы экономической безопасности помогут не только выстроить эффективный метод борьбы с возникшими опасностями, но и обеспечить серьезные профилактические работы. Цель обеспечения экономической безопасности предприятия – обеспечение его долгосрочного и максимально эффективного функционирования сегодня и высокого потенциала развития в будущем. [1].

В связи со стремительным внедрением во все сферы жизни цифровых технологий, включая финансово-хозяйственную деятельность, проблема обеспечения экономической безопасности приобретает особое значение и становится важнейшей задачей предприятий, в условиях новой глобальной реальности ускоряются процессы внедрения новых цифровых технологий во всех сферах экономической деятельности предприятий. Между тем внедрение цифровых технологий влечет за собой появление рисков и угроз, с одной стороны, они гарантируют возможность обеспечения экономической безопасности предприятия, с другой стороны, они сами генерируют новые, неизведанные риски и угрозы [2].

Процесс современного социально-экономического развития явно преодолевает рамки новой экономики. Для повышения потенциала оцифровки российской экономики создана национальная программа «Цифровая экономика РФ», направленная на внедрение цифровых технологий в экономическую и социальную сферу. К этому периоду большинство предприятий уже использовали высокотехнологичные инструменты и платформы, адаптируясь к условиям. [3, с. 16-30].

Главным направлением процессов развития предприятий в условиях цифровизации становится создание целостных экосистем, разносторонне развивающих всех акторов промышленности на основе взаимодействия бизнеса, научного сообщества, государства и граждан, для предприятий внедрение цифровых технологий обеспечивая преимущество над конкурентами, служит инструментом создания инноваций [4].

Активное развитие цифровых технологий предоставляет отечественным предприятиям широкие возможности применения передовых подходов к процессу привлечения целевой аудитории, особое место в этой сфере занимает развитие заказа товаров через интернет, в том числе через мобильные приложения, специфика обеспечения экономической безопасности предприятия в условиях цифровизации имеет проблемы, которые необходимо решать, а именно:

- разработка и внедрение современной концепции безопасности предприятия (внедрение новых направлений экономической безопасности на предприятии, норм и критериев, адаптированных к цифровизации);

- постоянный мониторинг существующих и потенциальных угроз экономической безопасности предприятия и прогнозирование данных, характеризующих ситуацию с экономической безопасностью на предприятии [5].

Одной из особенностей цифровой экономики является смещение акцента с материальных ресурсов на информационные ресурсы (информация, данные, знания), которые, в свою очередь, не исчезают при потреблении, могут быть неоднократно использованы различными субъектами без привязки к месту, времени и субъекту создания

(возникновения), что приводит к простоте тиражирования информационных ресурсов.

Следствием этого выступает то, что в последние годы предприятия подвергаются более частым и серьезным угрозам в цифровой среде, что влияет на их экономическую безопасность. С экономической точки зрения подобные угрозы могут влиять на репутацию предприятия, финансовую составляющую, нанося ущерб их конкурентоспособности, подрывая их усилия по инновациям и позиции на рынке. Такие угрозы могут нарушить доступность, целостность или конфиденциальность информационных систем, на которых основывается экономическая деятельность.

Одной из важнейших задач системы экономической безопасности является обеспечение защиты конфиденциальных данных какого-либо субъекта хозяйствования. К ним относятся различные ноу-хау, коммерческие тайны, секреты производства и др. В условиях конкуренции даже такие сведения, как данные о клиентах либо о поставщиках и условия их сотрудничества, могут значительно ухудшить финансовое состояние предприятия. Поэтому в современных реалиях нередки случаи кражи корпоративных данных и промышленный шпионаж.

С одной стороны, цифровая трансформация существующих предприятий необходима для повышения конкурентоспособности и капитализации предприятий за счет кардинального повышения производительности, снижения количества вовлеченных сотрудников в цепочку создания ценности и повышения скорости и качества принятия управленческих решений.

С другой стороны, цифровые технологии, применяемые на предприятиях, постепенно становятся главной его ценностью, поэтому случаи промышленного шпионажа и кибер-атак в экономических целях не редки, что безоговорочно указывает на значимость достойного уровня кибер-безопасности в обеспечении экономической безопасности предприятия в современных условиях.

Оценка экономических последствий информационных атак весьма затруднена, некоторые предприятия стараются не сообщать о нарушениях информационной безопасности, если она не связана с юридическими последствиями кражи коммерческой тайны. Но с уверенностью можно сказать, что потеря данных ведет ко многим отрицательным результатам: подрыв деловой репутации, снижение конкурентоспособности, финансовые потери в случае мошенничества, срыв производственных планов, поставок, а также рост затрат из-за необходимости восстановить утерянную информацию.

Активное внедрение цифровых технологий на предприятиях всех отраслей экономики вносит изменения и в систему выявления, оценки и минимизации рисков и угроз экономической безопасности, в современных условиях возникновение угроз сохранности цифровых данных становится одним из основных направлений обеспечения экономической безопасности предприятия. В настоящее время атаки на системы хранения данных становятся все более сложным и частым явлением, поэтому вопросы обеспечения кибер-безопасности должны выступать приоритетной задачей в обеспечении экономической безопасности предприятия [6, с. 71 – 75].

Основные стратегические задачи цифровой трансформации в концепции экономической безопасности можно сформулировать как:

- создание инновационного развития системы обеспечения информационной безопасности, отрасли информационных технологий и электронной промышленности;
- создание и внедрение информационных технологий, изначально устойчивых к различным видам угроз;
- проведение научных исследований и осуществление опытных разработок в целях создания перспективных информационных технологий и средств;
- повышение защищенности информационной инфраструктуры и устойчивости ее

функционирования, развитие механизмов обнаружения и предупреждения информационных угроз и ликвидации последствий их проявления;

– совершенствование методов и способов производства и безопасного применения продукции, оказания услуг на основе информационных технологий с использованием разработок [7, с. 92-97].

Наши исследования приводят к выводу, что в условиях быстрой цифровизации, которые мы наблюдаем сегодня, происходят значительные изменения в организации обеспечения экономической безопасности предприятий. Эти изменения требуют теоретических размышлений. Тем не менее, мы выделили ряд их специфических особенностей, определяющих особенности обеспечения экономической безопасности предприятий в современной России.

В заключение обобщим, что в современной России цифровая трансформация направлена на внедрение и интеграцию цифровых технологий во всех сферах бизнеса, что приводит к фундаментальным изменениям в том, как работают граждане, предприятия, как они обеспечивают ценность для себя, своих сотрудников, клиентов, партнеров, достигая своих собственных и общих экономических и социальных целей. Чтобы эффективно использовать цифровые данные, предприятиям необходимо внедрять и постоянно совершенствовать цифровые технологии, которые помогут повысить производительность, повысить конкурентоспособность и адаптироваться к текущим рыночным тенденциям.

Литература

1. **Линко, И. В. Понятие и элементы экономической безопасности предприятий /** И. В. Линко – Текст: электронный // Экономика и социум. – 2022. – №9 (100). – С. 447 – 453.– URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-i-elementy-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatij> (дата обращения: 10.04.2023).

2. **Агеева, О. А. Специфика обеспечения экономической безопасности в условиях цифровизации /** О. А. Агеева, Н. К. Кучукова, Ю. Д. Матыцына – Текст: электронный // Вестник ГУУ. – 2022. – №4. – С. 100 – 106. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsifika-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-v-usloviyah-tsifrovizatsii> (дата обращения: 10.04.2023).

3. **Докукина, А. А. Экономическая безопасность предприятий в условиях цифровой трансформации /** А. А. Докукина, В. В. Пименов. – Текст: электронный // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2022. – № 3. – С. 16 – 30. – URL: <https://doi.org/10.21686/2413-2829-2022-3-16-30> (дата обращения: 10.04.2023).

4. **Манахова, И. В. Развитие механизма обеспечения экономической безопасности предприятий при внедрении цифровых технологий /** И. В. Манахова, Е. В. Левченко, А. В. Быстров, А. Р. Есина. – Текст: электронный // Вестник РЭА им. Г. В. Плеханова. – 2019. – № 6 (108). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-mehanizma-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatij-pri-vnedrenii-tsifrovyyh-tehnologiy> (дата обращения: 10.04.2023).

5. **Кокурхаева, Р. М. Развитие механизма обеспечения экономической безопасности предприятия в условиях цифровизации экономики /** Р. М. Кокурхаева, Е. Х. Газдиева. – Текст: электронный // Индустриальная экономика. – 2021. – № 5. – С. 550 – 554. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-mehanizma-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatija-v-usloviyah-tsifrovizatsii-ekonomiki> (дата обращения: 10.04.2023).

6. **Булатенко, М. А. Ключевые проблемы обеспечения экономической**

безопасности предприятия в современных условиях / М. А Булатенко, Д. Л. Горонюк. – Текст: электронный // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2019. – № 2 (часть 1) – С. 71 – 75. – URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=295> (дата обращения: 10.04.2023).

7. **Чечин, О. П. Цифровая трансформация в концепции экономической безопасности** / О. П. Чечин. – Текст: электронный // Экономические науки. – 2019. – № 176. – С. 92-97. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39168862> (дата обращения: 10.04.2023).
УДК 339.5

Секирин Александр Алексеевич студент 4 курса факультета экономики и управления
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»

Бессарабова Наталья Викторовна Научный руководитель:
канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры
прикладной экономики и менеджмента
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»
e.mail: bessarabova-n@mail.ru

ОПЕРАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ БИЗНЕС-ПРОЦЕССАМИ В ООО «ЛЕРУА МЕРЛЕН ВОСТОК»

В настоящее время успешное функционирование предприятий любого масштаба невозможно без комплексного и эффективного операционного управления. Конкуренция на рынке услуг и товаров растет с каждым годом, а потребители становятся все более требовательными. ООО «Леруа Мерлен Восток» не является исключением, и эффективность его операционного менеджмента имеет решающее значение для успеха предприятия.

Актуальность данной темы обусловлена тем, что эффективное операционное управление на предприятии является ключевым фактором успеха в современных условиях высокой конкуренции. Леруа Мерлен является одним из лидеров на российском рынке товаров для строительства и ремонта. Компания вышла на российский рынок в 2004 году, открыв первый магазин в Московской области. С тех пор компания значительно расширила своё присутствие в России, открыв более 100 магазинов в 66 городах РФ. Компания занимает первое место по объему продаж среди DIY-ритейлеров в России [1].

Инновация в логистике является важным элементом конкурентного преимущества. Она определяется как фактор снижения логистических издержек, улучшения эффективности и увеличения удовлетворенности пользователей [2]. Логистические бизнес-процессы - это комплекс мероприятий, направленных на оптимизацию процессов перемещения и хранения товаров, материалов и информации в цепи поставок. Логистические бизнес-процессы включает в себя анализ потребностей клиентов, планирование и управление запасами, выбор поставщиков и транспортных компаний, организацию складской и транспортной логистики, контроль качества и сроков исполнения заказов, а также оценку эффективности логистической системы.

Операционное управление является одним из ключевых аспектов успешного функционирования предприятия. В ООО «Леруа Мерлен Восток», эффективность операционного управления играет важную роль в обеспечении высокого уровня

производительности, эффективности и удовлетворения потребностей клиентов. Операционное управление на предприятии направлено на координацию и контроль всех операций, связанных с поставкой товаров, управлением запасами, логистикой и обслуживанием клиентов. Одним из фундаментальных принципов, лежащих в основе операционного управления логистическими бизнес-процессами в ООО «Леруа Мерлен Восток», является оптимизация процессов поставок и управления запасами. Предприятие стремится поддерживать оптимальный уровень запасов, минимизировать время доставки товаров и обеспечивать постоянное наличие необходимых товаров в магазинах. Это достигается благодаря тщательному прогнозированию спроса, эффективному управлению поставками и использованию современных информационных технологий, включая автоматизированные системы управления запасами [3]. Еще одним важным аспектом операционного управления логистическими бизнес-процессами является обеспечение высокого уровня обслуживания клиентов. В ООО «Леруа Мерлен Восток» уделяется особое внимание качеству обслуживания, быстрому выполнению заказов и предоставлению профессиональных консультаций. Предприятие активно развивает систему логистики, чтобы гарантировать своевременную доставку товаров и удовлетворение потребностей клиентов на высоком уровне. Операционное управление на предприятии также связано с постоянным улучшением эффективности и оптимизацией деятельности. ООО «Леруа Мерлен Восток» активно исследует новые методы и технологии, применяемые в отрасли ритейла, с целью постоянного улучшения операционного управления. Это включает внедрение современных систем управления складом и интегрированных информационных платформ, а также автоматизацию рутинных процессов для сокращения времени и улучшения точности операций. Важным элементом эффективности операционного управления логистическими бизнес-процессами на предприятии является обеспечение эффективного использования ресурсов. ООО «Леруа Мерлен Восток» стремится к оптимальному использованию своего финансового капитала, рабочей силы и производственных мощностей. Предприятие активно проводит анализ эффективности производственных процессов и постоянно внедряет меры по сокращению издержек, повышению производительности и улучшению качества продукции [1]. Выделим основные логистические бизнес-процессы ООО «Леруа Мерлен Восток».

1) Закупка товаров у поставщиков. Компания закупает товары у более чем 3000 поставщиков из России и других стран. Для выбора поставщиков компания использует систему оценки качества продукции, ценовой политики, сроков поставки и соответствия экологическим стандартам.

2) Транспортировка товаров от поставщиков к региональным складам. Компания имеет 10 региональных складов общей площадью более 500 тысяч квадратных метров, расположенных в разных частях России. Для транспортировки товаров от поставщиков к складам компания использует различные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный. Компания стремится минимизировать затраты на транспортировку и сократить время доставки.

3) Хранение товаров на региональных складах. Компания обеспечивает безопасное и эффективное хранение товаров на складах с помощью современных систем управления запасами, автоматизации складских процессов, контроля за сроками годности и качеством товаров. Компания также проводит инвентаризацию и аудит складских операций.

4) Транспортировка товаров от региональных складов к магазинам. Компания доставляет товары от складов к магазинам собственным автопарком из более чем 100 грузовиков, а также сотрудничает с надежными транспортными компаниями. Компания стремится обеспечить своевременную и полную поставку товаров в соответствии с потребностями магазинов и пожеланиями клиентов.

5) Хранение товаров в магазинах. Компания располагает более чем 99 магазинами по всей России общей площадью более 2 миллионов квадратных метров. Компания обеспечивает оптимальное размещение товаров в магазинах с учетом спроса, сезонности, акций и прочих факторов. Компания также контролирует наличие и качество товаров в магазинах, а также проводит инвентаризацию и аудит.

6) Обслуживание клиентов в магазинах. Компания предлагает своим клиентам широкий ассортимент товаров для строительства и ремонта, а также различные услуги: консультации, доставка, установка, гарантия и т.д. Компания стремится повышать уровень удовлетворенности и лояльности клиентов, а также привлекать новых покупателей.

7) Возврат и обмен товаров. Компания предоставляет возможность своим клиентам вернуть или обменять товары в течение 30 дней с момента покупки при наличии чека и товарного вида. Компания также принимает товары по гарантии и осуществляет ремонт или замену неисправных товаров. Компания стремится минимизировать количество возвратов и обменов, а также снизить затраты на их обработку.

Для оценки эффективности логистических бизнес-процессов в ООО «Леруа Мерлен Восток» можно использовать показатель общих логистических издержек (ОЛИ) - сумму всех затрат, связанных с логистикой, включая закупку, транспортировку, хранение, обслуживание и возврат товаров. То есть $ОЛИ = (затраты\ на\ закупку + затраты\ на\ транспортировку + затраты\ на\ хранение + затраты\ на\ обслуживание + затраты\ на\ возврат) / Выручка\ от\ реализации\ товаров * 100\%$. Норматив ОЛИ по отрасли торговли в специализированных магазинах (по ОКВЭД 47.59) составляет около 16,6%.

Для расчета этого показателя воспользуемся данными из бухгалтерской отчетности компании [4]. Исходя из этого, $ОЛИ\ ООО\ «Леруа\ Мерлен\ Восток» = 48\ 973\ 000 + 5\ 895\ 000 + 7\ 842\ 680 + 1\ 011\ 000 + 3\ 469\ 100 = 67\ 190\ 780$ тыс. руб. Выручка от реализации товаров для компании ООО «Леруа Мерлен Восток» составила 347 200 000 тыс. руб. за 2021 год. Таким образом, $ОЛИ\ ООО\ «Леруа\ Мерлен\ Восток» = (67\ 190\ 780 / 347\ 200\ 000) * 100\% = 19,35\%$, что является величиной выше среднего уровня. На основании проведенных расчетов, логистические бизнес-процессы ООО «Леруа Мерлен Восток» можно оценить, как высокоэффективные. Кроме того, ООО «Леруа Мерлен Восток» уделяет особое внимание развитию и обучению своих сотрудников. Руководство предприятия осознает, что компетентный персонал является ключевым ресурсом для эффективного операционного управления. В компании проводятся тренинги, семинары и программы профессионального развития, направленные на повышение навыков и знаний сотрудников в области операционного управления и смежных областях. Также эффективность операционного управления логистическими бизнес-процессами в ООО «Леруа Мерлен Восток» проявляется в достижении высокого уровня клиентского удовлетворения, оптимизации производственных процессов, повышении производительности и контроле затрат. Благодаря систематическому подходу к управлению операциями и постоянному стремлению к совершенствованию, предприятие успешно функционирует на рынке ритейла, обеспечивая качественные товары и высокий уровень обслуживания своим клиентам. ООО «Леруа Мерлен Восток» активно применяет принципы операционного менеджмента и стремится к повышению эффективности своих операций. Организация активно планирует свою деятельность, уделяет внимание контролю качества, оптимизации запасов и процессов производства. Кроме того, ООО «Леруа Мерлен Восток» активно развивает свою логистическую сеть, что позволяет обеспечить эффективную доставку товаров и удовлетворение потребностей клиентов. В заключение стоит отметить, что важным аспектом, выявленным в ходе исследования, является фокус ООО «Леруа Мерлен Восток» на инновации и внедрение новых технологий в свои логистические операции. Организация

стремится к автоматизации и оптимизации процессов логистики с помощью современных информационных систем и технологий, что способствует росту эффективности предприятия. Исследование показало, что операционный менеджмент играет ключевую роль в деятельности ООО «Леруа Мерлен Восток». Компания активно применяет принципы операционного менеджмента, стремится к инновациям и оптимизации логистических бизнес-процессов, что позволяет ей удерживать лидирующие позиции на рынке и обеспечивать удовлетворение потребностей своих клиентов.

Литература

1. **ООО «Леруа Мерлен Восток»: официальный сайт.** - URL: <https://volzhskiy.leroymerlin.ru/> (дата обращения: 10.04.2023). - Текст: электронный.
2. **Курбанов, А.Х. Инновационные бизнес-процессы логистической деятельности предприятия** / А.Х. Курбанов, И.Д. Бекмурзаев, Е.С. Мальков. - Текст: электронный. // Журнал прикладных исследований. - 2022. - №6. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnye-biznes-protsessy-logisticheskoy-deyatelnosti-predpriyatiya> (дата обращения: 10.04.2023).
3. **Отчет об устойчивом развитии «Леруа Мерлен Восток».** - Текст: электронный. - URL: <https://www.leroymerlin.ru/ru/press/otchet-ob-ustoychivom-razvitiy-2020-2021> (дата обращения: 10.04.2023).
4. **Информационная база компаний и организаций России «List-Org». ООО «Леруа Мерлен Восток».** - URL: <https://www.list-org.com/company/113490/report> (дата обращения: 10.04.2023).

УДК 656

Удалова Елена Андреевна	студент 3го курса факультета экономики и управления ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»
Сычева Александра Васильевна	Научный руководитель канд. экон. наук, доцент кафедры прикладной экономики и менеджмента ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права» e.mail: al75-06@yandex.ru

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРИНЦИПОВ, ПОДДЕРЖИВАЮЩИХ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ФУНКЦИИ В ПРОЦЕССЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ, И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ

Транспортная логистика играет ключевую роль не только в связи с долей транспортных расходов в общей структуре логистических затрат, но и в связи с невозможностью продвижения логистического потока без использования транспортных средств. В логистической практике и учебной литературе принято делить все логистические функции на основные и поддерживающие. Такое деление условно, а набор функций внутри каждой группы определяется особенностями логистического процесса и организации логистической службы конкретной компании. В настоящее время к ключевым

логистическим функциям относятся: поддержание стандартов качества производства готовой продукции и сопутствующего сервиса; управление закупками материальных ресурсов для обеспечения производства; транспортировка; управление запасами; управление выполнением заказов; поддержка производственных процессов; информационная поддержка. К поддерживающим логистическим функциям относят: складирование; грузопереработку; защитную упаковку; прогнозирование потребности объемов материальных ресурсов; регулирование возвратных потоков; обеспечение запасными частями и сопутствующим сервисом; сбор и утилизацию возвратных отходов (управление вторичными материальными ресурсами). Разделение конкретных логистических функций на ключевые и вспомогательные исторически сложилось в связи с эволюцией коммерции, маркетинга, менеджмента и логистики в промышленно развитых странах. Выбор поддержания стандартов качества продукции и логистических услуг и управления заказами в качестве основной логистической функции обусловлен требованиями конечных пользователей, так как в большинстве корпоративных стратегий делается упор на товары и услуги высокого качества (обычно производимые под конкретные заказы). Ключевые логистические функции управления транспортом и запасами связаны с их высокой долей затрат на реализацию (60-80% от общих затрат на логистику). Существует ряд принципов, следуя которым можно добиться качественной организации процесса обработки грузов.

Планомерность. Процесс обработки груза должен быть четко спланирован. Определить трудоемкость работ по плановым или прогнозируемым данным по сбору и отпуску товаров и вовремя подготовить складское оборудование, технику и рабочую силу к реализации.

Ритмичность. Эффективное использование труда и оборудования возможно только при условии ритмичности складских процессов, т. е. регулярного повторения складских операций.

Рациональная организация материального потока. Движение материального потока по территории склада должно проходить по кратчайшему пути с наименьшим коэффициентом перекрытия потоков.

Эффективное использование складского оборудования. Размещение товаров в складских помещениях должно быть выполнено оптимальным образом, чтобы максимально использовать складские площади при максимальной производительности используемого погрузочно-разгрузочного оборудования. Механизация и автоматизация могут повысить производительность труда и более эффективно использовать складские помещения. Полностью сохранить атрибуты продукта. Этот принцип обеспечивается созданием благоприятных условий хранения товаров — по температуре и влажности на складах, принятием специальных мер по защите товаров от неблагоприятных воздействий и т. д.

Защитная упаковка относится к поддерживающей логистической деятельности, поскольку с точки зрения управления логистикой наиболее важной ролью упаковки является поддержание (обеспечение) логистических процедур обращения (складирование, транспортировка, погрузка и разгрузка и т. д.) для основных логистических операций.

Полная сохранность свойств товаров. Этот принцип обеспечивается созданием благоприятных условий хранения товаров — по температуре и влажности на складах, принятием специальных мер по защите товаров от неблагоприятных воздействий и т.д.

Защитная упаковка относится к поддерживающим логистическим функциям, поскольку с точки зрения управления логистикой наиболее важной ролью упаковки является поддержание (обеспечение) логистических процедур обращения (складирование, транспортировка, погрузка и разгрузка и т. д.) для основных логистических операций.

Рассмотрим реализацию логистических функций в процессе транспортировки на примере Волгоградской области. На сегодняшний день, транспортная логистика выступает одной из ведущих отраслей в хозяйственном комплексе региона. Она представлена почти

всеми видами транспорта: речным, автомобильным, железнодорожным, а также воздушным. Наиболее широкое применение получил автомобильный, речной и железнодорожный транспорт. Это обусловлено исторически – регион всегда был притягателен с точки зрения прохождения различных торговых путей.

На сегодняшний день в регионе располагаются важные железнодорожные, автомобильные, водные и воздушные трассы. Общая протяженность железнодорожных путей составляет 1,6 тыс. км, внутренних судоходных путей – 1,5 тыс. км, автомобильных дорог – более 14 тыс. км (83% дорог общего пользования имеют твердое покрытие) [1].

Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения играют ключевую роль в социально-экономическом развитии региона. В настоящее время более 80% всех грузов перевозится по автомобильным дорогам. От их состояния и уровня развития зависит реализация нацпроектов в сфере здравоохранения, образования, сельского хозяйства, решение вопросов жилищного строительства, улучшение качества жизни населения. В настоящее время автомобильные дороги не готовы принять возрастающие объемы грузоперевозок из-за несоответствия дорог нормативным требованиям. Протяженность автомобильных дорог общего пользования Волгоградской области составляет 26,5 тыс. км. Недостаточное развитие транспортной инфраструктуры является сдерживающим фактором в социально-экономическом развитии региона. Тем не менее, в ближайшей перспективе Волгоград может превратиться в мощный транспортный центр и ключевой элемент «Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года» благодаря близости к Черному и Каспийскому морям.

В настоящее время присутствует ряд ключевых проблем транспортной инфраструктуры Волгоградской области, непосредственно влияющих на логистические процессы [2]:

1. В Волгоградской области наблюдается недостаточное развитие региональных автомобильных дорог с твердым покрытием, что сдерживает развитие логистического потенциала;

2. Несовершенная сеть автодорожных магистралей, влияющая на перегрузку волгоградского узла, который стягивает все транспортные потоки, в том числе и транзитные ввиду отсутствия объезда города;

3. Высокая загруженность городских автомагистралей, значительный процент транзитного транспорта, большая интенсивность движения, малая пропускная способность городских улиц и дорог и низкие скорости движения, заторы.

Подходить к решению данных проблем, несомненно, необходимо принимая во внимание принципы, поддерживающие логистические функции в процессе транспортировки.

На современном этапе развития экономики региона перед транспортным комплексом стоит задача повышения существующего уровня обеспечения потребностей населения, предприятий и организаций Волгоградской области в перевозках и качестве предоставляемых услуг.

В целях сохранения достигнутого уровня транспортного обслуживания населения и обеспечения безубыточной работы перевозчиков требуется господдержка организаций пассажирского транспорта и обязательное финансовое обеспечение действующих и принимаемых расходных обязательств областного бюджета по предоставлению мер социальной поддержки отдельных категорий граждан при проезде на транспорте [2].

В целом, наиболее перспективными направлениями для региона является создание новых и реконструкция существующих транспортно-логистических центров и комплексов, а также сбалансированное развитие транспортно-логистического сервиса.

Развитие сферы транспорта и логистики должно обеспечить: привлечение дополнительных грузо- и пассажиропотоков; развитие сервисных услуг в сфере транспорта и логистики, формирование современного мультимодального комплекса, функционирующего как единая транспортно-логистическая система.

Так, регион сможет реализовать потенциал своего выгодного транспортно-географического положения, что будет являться важнейшим фактором, опосредующем социально-экономическое развитие Волгоградской области.

Таким образом, нами были рассмотрены все основные принципы поддерживающие логистические функции в процессе транспортировки.

Эффективное осуществление процесса транспортировки невозможно без соблюдения данных принципов.

В последнее время многие компании и организации все больше внимания уделяют транспортировке как ключевой логистической функции организации.

Реализация логистических функций приводит к снижению затрат или более низким темпам роста затрат по сравнению с результатами прошлых лет.

Большое внимание уделяется опыту зарубежных компаний в организации логистических операций. В последние несколько лет России наблюдается лавинообразный рост интереса к логистике, как со стороны организаций бизнеса, так и правительственных институтов.

Литература

1. **Клычева, Н. А. Цифровая трансформация транспортно-логистических услуг** / Н. А. Клычева, Е. С. Прокофьева / Текст: электронный // Сборник научных трудов ДонИЖТ. — 2020. — №56. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovaya-transformatsiya-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения: 06.04.2023).

2. **Ключин, В. В. Формирование транспортно-логистической стратегии региона в целях его социально-экономического развития (на примере волгоградской области)** / В. В. Ключин, И. С. Костелов / Текст: электронный // Вестник евразийской науки. — 2021. — №2. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-transportno-logisticheskoy-strategii-regiona-v-tselyah-ego-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-na-primere> (дата обращения: 06.04.2023).

УДК 658

**Шевченко
Юлия
Сергеевна**

студентка 4го курса факультета экономики и управления
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»

**Плякин
Александр
Валентинович**

Научный руководитель
д-р экон. наук, доцент, профессор кафедры прикладной экономики и менеджмента
ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права»
e.mail: aplyakin@mail.ru

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ СКЛАДСКИМ ХОЗЯЙСТВОМ ООО «ТД ГРАСС»

Мир, в котором мы сейчас живем, меняется ежедневно. Изобретаются новые технологии, появляются новые бизнес-идеи и происходит многое.

Население также увеличивается во всех частях мира, что вызывает растущий спрос на большое разнообразие товаров. Компания ООО «ТД Грасс» является одним из крупнейших производителей автохимии, автокосметики, моющих средств для клининга и бытовой химии для российских потребителей [2].

Основной вид деятельности (по коду ОКВЭД ред.2): 20.41.3 - Производство мыла и моющих средств, чистящих и полирующих средств [3].

Актуальность данной темы исследования обусловлена тем, что работа на складе требует большого сотрудничества и стратегического планирования и даже самая отлаженная операция может совершать ошибки и столкнуться с одной из общих складских проблем, которые повсеместно уже существуют на российских предприятиях.

В организации ООО «ТД Грасс» предусмотрена обширная система складского хозяйства. Общая площадь главных складских помещений в Средней Ахтубе составляет 18000 кв. метров. Склады на территории завода делятся на склад сырья и склад готовой продукции, который в свою очередь разделен на определённые зоны хранения.

На двухэтажном складе готовой продукции организовано хранение продукции в удобной и легкой системе металлических стеллажей под паллеты, которые включают 21642 паллет мест.

На складе создана определенная топология хранения для более быстрой ориентации на складе. На всех балках стеллажей есть адреса хранения продукции, а весь товар на складе распределён по зонам от тяжелого к легкому и в зависимости от хрупкости.

Весь склад оборудован видеокамерами, а персонал на складе работает на новом оборудовании.

Складское хозяйство ООО «ТД Грасс» располагает 49 единицами оборудования. Также для удобного перемещения товаров между этажами на складе имеется грузовой лифт.

Для автоматизации работы склада работает система учета – WMS Expert Logistic, которая предполагает хранение, подбор и отгрузку товаров через специальные терминалы ТСД [4].

Для удобства склад оснащен шестью доками, пять из которых предназначены для отгрузки большегрузных фур, а один для приёмки товаров. Доки позволяют существенно сократить время разгрузки и погрузки товара, который прямо со склада попадает непосредственно внутрь машины.

Особенностью организации является то, что она не ставит перед складом программ развития на годы вперёд, потому что не видит смысла в прогнозировании из-за постоянно меняющихся и непредвиденных событий в мире. Вместо этого сотрудники выполняют ежедневно поставленные цели и задачи, что дает отличный результат для деятельности всей фирмы.

Таким образом, можно сказать, что компании ООО «ТД Грасс» удалось создать условия хранения, а также быструю, бесперебойную и максимально комфортную складскую деятельность на предприятии [1].

Склад ООО «ТД Грасс» работает на опережение спроса и поэтому производство продукции происходит бесперебойно и в большом количестве.

Производственные мощности компании растут в геометрической прогрессии, каждый 2–3 месяца запускается новые линии и создаются новые продукты.

Из-за этого за день на склад поступает большое количество уже готовой продукции, которую нужно разместить на хранение.

А учитывая тот фактор, что склад невозможно растянуть, а спрос на определённую категорию товаров, хранящуюся на складе, может резко упасть, то получается, что не хватает мест для хранения такого количества товаров.

Таблица 1

Процент заполненности склада на ООО «ТД Грасс»

Зона склада	Кол-во ячеек	Кол-во заполненных ячеек	Кол-во ячеек отгрузки	Всего занято ячеек	Свободно ячеек	Процент
201	4391	3171	370	4196	195	94,85
51	6824	6783	716	6844	-20	100,29
11	6000	5319	483	5957	43	99,38
Flk	3052	2876	307	3028	24	99,21
Гравитационные стеллажи	300	300	0	300	0	100,00
Куб	195	173	0	173	22	88,72
Стеллажи шаттл	880	858	0	858	22	97,50
Итого	21642	19480	1876	21356	286	98,68

Источник: составлено автором.

Информационные пробелы ограничивают способность эффективно реагировать на изменения спроса.

Получается, что заполненность склада равняется 98,68%, что является критическим значением.

По причине большого информационного потока на складе программа WMS не справляется с таким объемом информации и время от времени зависает. Поэтому работа на складе в любой момент может приостановиться, так как всё оборудование компании связано с WMSExpertLogistic. И в случае, когда «летит сервер», то на других складских площадках Грасса по стране происходит то же самое.

Вследствие такого простоя компания несёт убытки.

Таким образом, можно выделить следующие проблемы, которые препятствуют повышению результативности складского хозяйства ООО «ТД Грасс».

1. Большая загруженность склада.
2. Сбои в работе программы WMS.

Но несмотря на сложности, существует ряд мероприятий, которые помогают управлять складским хозяйством более эффективно. Для совершенствования управления складским хозяйством ООО «ТД Грасс», предлагаются следующие мероприятия, которые будут способствовать повышению эффективности работы компании.

1. Уменьшение объёмов производства неликвидных товаров.
2. Масштабирование системы WMS на складе.

Для того чтобы понять, насколько данные мероприятия необходимы для организации необходимо провести оценку предполагаемой эффективности от внедрения предложенных мероприятий.

В заключение можно отметить, что управление складским хозяйством ООО «ТД Грасс» является сложной и ответственной задачей, требующей постоянного контроля и совершенствования. Однако правильно организованный склад и эффективное управление

позволят компании не только снизить издержки, но и улучшить качество обслуживания клиентов.

Литература

1. Компания ООО «ТД Грасс»: официальный сайт. – Волжский. - URL: <https://grass.su/about/info/> (дата обращения: 09.06.2023). – Текст: электронный.
2. Портал «Руспрофайл». ООО «ТД Грасс». – URL: <https://www.rusprofile.ru/id/11782912> (дата обращения: 09.06.2023).
3. Портал «List-Org». ООО «ТД Грасс» URL: <https://www.list-org.com/company/6683268> (дата обращения: 09.06.2023).
4. Tadviser: Государство. Бизнес. Технологии. - URL: <https://www.tadviser.ru/a/328956> (дата обращения: 09.06.2023). – Текст: электронный.

УДК 338.2

Щукина Вероника Игоревна Сычева Александра Васильевна	студент 3го курса факультета экономики и управления ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права» Научный руководитель канд. экон. наук, доцент кафедры прикладной экономики и менеджмента ГБОУ ВО «Волжский институт экономики, педагогики и права» e-mail: al75-06@yandex.ru
--	--

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Волгоградская область является одним из регионов Российской Федерации, который может получить значительный экономический эффект от интеграционных процессов в сфере транспорта.

Область обладает развитыми промышленностью, сельским хозяйством и транспортным комплексом. Через неё проходят участки двух евроазиатских транспортных коридоров.

Регион занимает важное место в системе обеспечения евроазиатских транспортно-экономических связей, в частности, на направлении Китай-Казахстан-Россия [5]. Общая характеристика потенциала развития Волгоградской области и нынешнего состояние транспортно-логистической сферы можно изучить, рассмотрев результаты SWOT-анализа (табл.1 и табл. 2).

Таблица 1

Сильные и слабые стороны региональной транспортной инфраструктуры Волгоградской области

<i>Сильные стороны</i>	<i>Слабые стороны</i>
<ul style="list-style-type: none"> - развитый региональный транспортный комплекс, использующий разнообразные виды транспортных средств; - развитая научно-исследовательская база в области транспортно-логистических технологий; - территориальное положение, обеспечивающее прохождение трех федеральных трасс; - наличие развитой региональной маршрутной сети 	<ul style="list-style-type: none"> - низкий уровень реальной провозной способности всех видов транспорта; - высокий износ и низкие темпы обновления парка транспортных средств; - наличие узких мест в транспортной сети региона; - снижение уровня безопасности перевозок в связи с перегрузкой дорожной сети региона; - эксплуатация большого количества экологически устаревшего транспорта

Источник: [5].

Данные таблиц 1 и 2 позволяют сделать вывод о том, что Волгоградская область является важным промежуточным пунктом как для внутренней логистики, например, Москва – Тамбов – Волгоград – Астрахань, так и для внешней логистики, в новых реалиях и изменившихся логистических сетей. Данный регион имеет множество проблемных, отстающих сфер, однако одновременно существуют и преимущества и возможности для совершенствования.

Таблица 2

Возможности и угрозы региональной транспортной инфраструктуры Волгоградской области

<i>Возможности</i>	<i>Угрозы</i>
<ul style="list-style-type: none"> - доступность услуг общественного пассажирского транспорта для разных категорий граждан; - широкие возможности по оптимизации маршрутной транспортной сети; - увеличение транзитной роли региона в грузоперевозках 	<ul style="list-style-type: none"> - убыточность пассажирских перевозок на маршрутах с малым пассажиропотоком; - высокая загруженность городских автомагистралей, значительный процент транзитного транспорта; - неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог

Источник: [5].

Под давлением санкций активный поиск «окон возможностей» становится катализатором для отечественной логистики в части формирования альтернативных систем доставки. Ключевой задачей становится поиск и выход на новые рынки сбыта, и построение альтернативных прежним логистических схем [2].

Зарубежные участники процесса перевозки сегодня реализуют три ключевых трека в создании новых логистических схем (рис. 1).

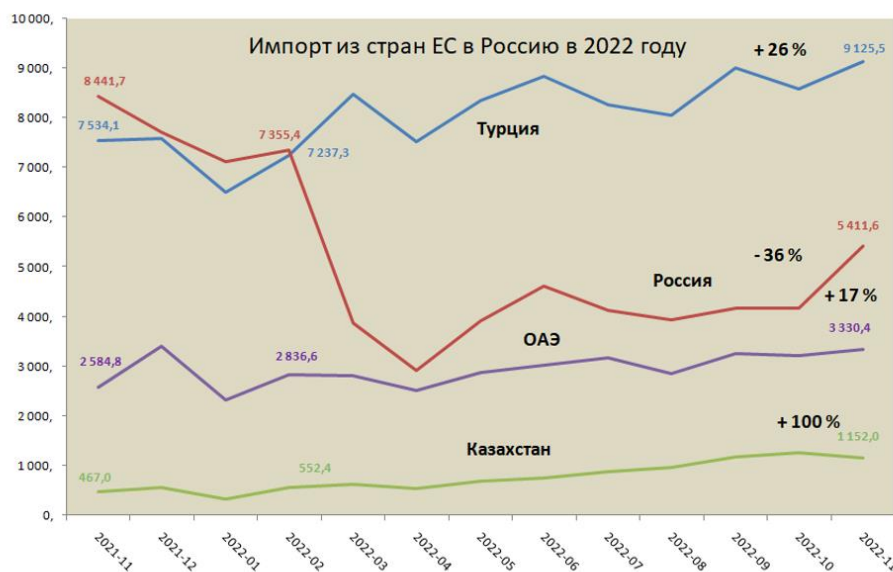


Рис. 1. Импорт из стран ЕС в Россию в 2022 году
 Источник: составлено автором по [2].

«Казахстан»: членство страны ЕАЭС существенно упрощает документооборот, однако инфраструктура в полной мере не справляется с возросшими объемами перевозок.

«Грузия». По территории страны организована доставка товаров широко номенклатуры из Ирана, Азербайджана и ЕС.

«Турция». Страна-лидер по экспорту в Россию, является крупнейшей транзитной зоной для европейских и ближневосточных товаров.

За период с февраля по ноябрь 2022 года поставки товаров из Европы уменьшились от 7,3 до 5,4 млрд евро (36% к ноябрю 2021 года). За этот же период импорт из ЕС в Турцию вырос на 26%, в ОАЭ на 17%, а в страны бывшего СНГ – такие, как Азербайджан, Белоруссия, Узбекистан, Армения, он увеличился в десятки раз. Например, импорт в Казахстан увеличился на 100%, с 0,5 млрд евро в феврале до 1,2 млрд в ноябре 2022 года.

Вместе с тем, Россия не находится в полной изоляции. Авиаперевозки доступны из Китая, Гонконга, европейские товары также поступают в Россию по альтернативным логистическим цепям «в обход» прямых вариантов. Подобные подход к построению логистических систем в условиях введенных ограничений принято в современном мире называть «альтернативной» («параллельной») логистикой.

Таким образом, развитие Волгоградской области является одним из приоритетных направлений для полноценного функционирования транспортной логистики.

Литература

1. Клычева, Н. А. Цифровая трансформация транспортно-логистических услуг / Н. А. Клычева, Е. С. Прокофьева / Текст: электронны // Сборник научных трудов ДонИЖТ. — 2020. — №56. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovaya-transformatsiya-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения: 06.04.2023).
2. Ключин, В. В. Формирование транспортно-логистической стратегии региона в целях его социально-экономического развития (на примере Волгоградской

области) / В. В. Ключин, И. С. Костелов / Текст: электронный // Вестник евразийской науки. — 2021. — №2. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-transportno-logisticheskoy-strategii-regiona-v-tselyah-ego-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-na-primere> (дата обращения: 06.04.2023).

3. **Кузнецов, М.М. Транспортно-логистическое взаимодействие стран в контексте мировой торговли / М. М. Кузнецов, А. В. Борисов, Д. А. Тихонов / Текст: электронный // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского: Экономика и управление. — 2014. — №1. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportno-logisticheskoe-vzaimodeystvie-stran-v-kontekste-mirovoy-torgovli> (дата обращения: 06.04.2023).**

4. **Покровская, О. Д. Альтернативная логистика российской федерации в условиях западных санкций / О. Д. Покровская, Воробьев А. А., Мигров А. А. и [др.] / Текст: электронный // IJAS. — 2022. — №4. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/alternativnaya-logistika-rossiyskoy-federatsii-v-usloviyah-zapadnyh-sanktsiy> (дата обращения: 06.04.2023).**

5. **Чеченова, Л. М. Устойчивое развитие транспортной отрасли на базе систем искусственного интеллекта / Л. М. Чеченова / Текст: электронный // БРНИ. — 2021. — №4. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ustoychivoe-razvitie-transportnoy-otrasli-na-baze-sistem-iskusstvennogo-intellekta> (дата обращения: 17.03.2023).**

Научное издание

**МОЛОДЕЖЬ В ФОКУСЕ НАУЧНЫХ ПЕРЕМЕН:
ИДЕИ И ОТКРЫТИЯ**

Материалы
СТУДЕНЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

г. Волжский, 19-21 апреля 2023 г.

Электронное издание сетевого распространения.

Доступ к сборнику – постоянный, свободный и бесплатный.

Сборник содержится в едином файле PDF.

Максимальный объем 3 МБ.

Компьютерная верстка: Скоков Р.Ю., Дугина Т.А., Кулева А.А.

Издательство ВИЭПП.
404111, г. Волжский, ул. Советская, 6.

E-mail: rector@viepp.ru

Дата издания: 04.04.2024

