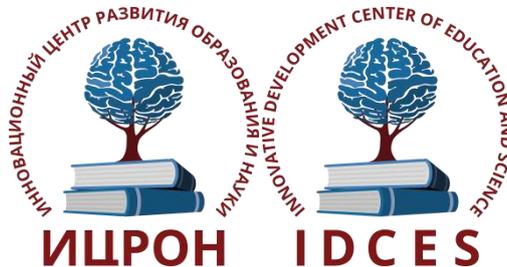


ИННОВАЦИОННЫЙ ЦЕНТР РАЗВИТИЯ ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
INNOVATIVE DEVELOPMENT CENTER OF EDUCATION AND SCIENCE



**Современный взгляд на проблемы
экономики и менеджмента**

Выпуск VI

**Сборник научных трудов по итогам
международной научно-практической конференции
(11 сентября 2019 г.)**

г. Уфа

2019 г.

**Издатель Инновационный центр развития образования и науки
(ИЦРОН), г. Нижний Новгород**

Современный взгляд на проблемы экономики и менеджмента. / Сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. № 6, г. Уфа, – НН: ИЦРОН, 2019. 25 с.

Редакционная коллегия:

к.э.н., доцент Бекулов Х.М. (г. Нальчик), к.э.н., доцент Беспалов В.В. (г. Москва), к.э.н., доцент Бескоровая С.А. (г. Москва), к.э.н., доцент Бирюков В.А. (г. Москва), к.э.н., доцент Бобыль В.В. (г. Днепропетровск), д.э.н., профессор Богатая И.Н. (г. Ростов-на-Дону), д.э.н., профессор Булгучев М.Х. (г. Магас), к.э.н., доцент Викторова Т.С. (г. Вязьма), д.э.н., доцент Виноградова М.В. (г. Москва), к.э.н., доцент Гафиуллина Л.Ф. (г. Казань), д.э.н., доцент Гонова О.В. (г. Иваново), к.э.н., доцент Гурфова С.А. (г. Нальчик), к.э.н., доцент Дзюба А.В. (г. Комсомольск-на-Амуре), к.э.н. Дубровин С.А. (г. Санкт-Петербург), д.э.н., доцент Евстафьева Е.М. (г. Ростов-на-Дону), к.э.н., доцент Емельянова Г.А. (г. Чебоксары), к.э.н. Желнова К.В. (г. Ижевск), к.э.н., доцент Иванова Н.В. (г. Шахты), к.э.н., доцент Калашников А.А. (г. Ставрополь), к.э.н., доцент Кошелева Т.Н. (г. Санкт-Петербург), к.э.н., доцент Крючкова Л.В. (г. Киров), к.э.н., доцент, профессор Курпаяниди К.И. (г. Фергана), д.э.н., профессор Макаров В.В. (г. Санкт-Петербург), д.э.н., доцент Миролюбова А.А. (г. Иваново), к.э.н., доцент Мошкин И.В. (г. Ростов-на-Дону), к.э.н., доцент Мызникова Т.Н. (г. Челябинск), к.э.н., доцент Мурзин А.Д. (г. Ростов-на-Дону), к.э.н., доцент Найденова М.В. (г. Саратов), к.э.н. Никитина А.А. (г. Кумертау), д.э.н., доцент Паштова Л.Г. (г. Москва), к.э.н., доцент Руденко М.Н. (г. Пермь), д.э.н., профессор Санталова М.С. (г. Воронеж), д.э.н., профессор Сембиева Л.М. (г. Нур-Султан), к.э.н., доцент Соболева С.Ю. (г. Волгоград), к.э.н., доцент Стрельников Е.В. (г. Екатеринбург), к.э.н., доцент Талалушкина Ю.Н. (г. Челябинск), к.э.н., доцент Терентьева О.Н. (г. Саратов), д.э.н., профессор Тинасилов М.Д. (г. Алматы), д.э.н., доцент Тугускина Г.Н. (г. Пенза), к.т.н., доцент Тытарь А.Д. (г. Ростов-на-Дону), к.э.н., доцент Уркумбаева А.Р. (г. Алматы), д.э.н., профессор Чернов В.А. (г. Нижний Новгород), к.ф.-м.н., доцент Шматков Р. Н. (г. Новосибирск).

В сборнике научных трудов по итогам VI Международной научно-практической конференции «**Современный взгляд на проблемы экономики и менеджмента**», г. Уфа представлены научные статьи, тезисы, сообщения студентов, аспирантов, соискателей учёных степеней, научных сотрудников, ординаторов, докторантов, практикующих специалистов Российской Федерации, а также коллег из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за подбор и точность приведенных фактов, цитат, статистических данных, не подлежащих открытой публикации. Мнение редакционной коллегии может не совпадать с мнением авторов. Материалы размещены в сборнике в авторской правке.

Статьи, принятые к публикации, размещаются в полнотекстовом формате на сайте eLIBRARY.RU.

Оглавление

СЕКЦИЯ №1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.01)	5
СЕКЦИЯ №2. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.05)	5
ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ Григорьев Е.А.	5
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНТЕГРАЦИИ В ТУРИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ Леденева Е.О.	7
ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТОВ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ Федотов А.М.	9
СЕКЦИЯ №3. ФИНАНСЫ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНИЕ И КРЕДИТ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.10)	12
ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА Заргарян З.С., Савостин Н.Н., Савцова А.В.	13
СЕКЦИЯ №4. БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЁТ, СТАТИСТИКА (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.12)	15
СРАВНЕНИЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ И НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ АКТИВОВ В МСФО Фоменко М.И., Молодых Н.А., Курнаков Д.М.	15
СЕКЦИЯ №5. МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.13)	17
СЕКЦИЯ №6. МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.14)	17
СЕКЦИЯ №7. БАНКОВСКОЕ И СТРАХОВОЕ ДЕЛО	17
СЕКЦИЯ №8. ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ В СОВРЕМЕННОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ	17
СЕКЦИЯ №9. ВОПРОСЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ	17
СЕКЦИЯ №10. МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ	17
СЕКЦИЯ №11. МАРКЕТИНГ	17
СЕКЦИЯ №12. PR И РЕКЛАМА	17
СЕКЦИЯ №13. ОПЕРАЦИОННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ	17

СЕКЦИЯ №14. ПРОБЛЕМЫ МАКРОЭКОНОМИКИ	17
СЕКЦИЯ №15. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ	18
СЕКЦИЯ №16. СТРАТЕГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ	18
СЕКЦИЯ №17. ТЕОРИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ	18
СЕКЦИЯ №18. ТЕОРИЯ СОВРЕМЕННОГО МЕНЕДЖМЕНТА	18
АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТАМИ Стешин А.И.	18
СЕКЦИЯ №19. УПРАВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА	20
СЕКЦИЯ №20. ФИНАНСЫ И НАЛОГОВАЯ ПОЛИТИКА	20
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ ПО НАЛОГУ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ (НДС) Мандрощенко О.В.	20
СЕКЦИЯ №21. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ	22
СЕКЦИЯ №22. ЭКОНОМИКА ТРУДА И УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ	22
СЕКЦИЯ №23. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ И ДЕМОГРАФИЯ	22
СЕКЦИЯ №24. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ	22
ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НА 2019 ГОД	23

**СЕКЦИЯ №1.
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.01)**

**СЕКЦИЯ №2.
ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ
(СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.05)**

**ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ
ГЛОБАЛИЗИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ**

Григорьев Е.А.

Сибирский государственный университет водного транспорта, г. Новосибирск

Процесс цифровизации в настоящее время можно назвать важнейшим признаком социально-экономического развития современного общества. Наступившая на рубеже тысячелетия эпоха глобальных преобразований требует поиска новых принципов и способов управления экономико-технологическими и политико-правовыми отношениями субъектов хозяйствования, что предопределяет кардинальные изменения в области технологии и энергетики, которые оказывают влияние на трансформацию парадигмы экономики и управления транспортными процессами.

Образ мира ближайшего будущего и его принципиальные черты тесно переплетены с проникновением цифровых технологий в научную и образовательную сферы, что продиктовано перманентным прогрессом в области информационных технологий и микроэлектроники [1].

Огромные скорости перемен, происходящие в глобализированной экономике, являются предпосылкой для формирования значительного спроса на кадры с высоким уровнем квалификации уже в ближайшей перспективе. Именно эти кадры будут следить за функционированием роботов и поддержанием их жизнеспособности.

За рубежом становится все более популярным использование роботов при организации и управлении потоковыми процессами на складах. Уже сегодня роботы способны самостоятельно перемещаться по складу к указанному в программе месту хранения. Созданы роботы, полностью обеспечивающие потоковый процесс. Они способны и дотянуться до полки, достать необходимый товар, положить в корзину, отвезти на пункт готовую укомплектованную грузовую единицу.

Инфраструктура транспорта, благодаря технологическим достижениям и инновациям, ежегодно подвергается значительной модернизации. Совершенствуются способы и схемы транспортировки, существенно упрощается конфигурация цепей поставок и их структура. Это накладывает существенный отпечаток на возможности решения глобальных территориальных и отраслевых противоречий в области производства и распределения [2].

Транспорт, являясь одной из важнейших отраслей промышленности в глобализированном экономическом пространстве, составляет базис мирового производства, торговли и распределения. Именно транспорт призван способствовать внедрению широкого спектра дополнительных инфраструктурных видов деятельности, прежде всего, в области перевозок, складирования и упаковки продукции.

Россия до сих пор относится к числу тех стран, где абсолютный показатель и относительный уровень транспортных затрат значителен, что объективно приводит к снижению эффективности производственной, и распределительной деятельности. Это, в свою очередь, отрицательно сказывается на уровне конкурентоспособности, как отдельных производственных и торговых компаний, так и государства в целом. Доля транспортных затрат в ВВП Российской Федерации сегодня оценивается на уровне 19%. Для сравнения, в Китае она составляет 18%, в Индии – 13%, в Бразилии – 11%, в Италии и Германии – 9%, в США и Японии – 8%. По оценкам Armstrong & Associates Inc, среднемировое значение показателя транспортных затрат в 2017 году составило 11,7% [3].

Можно выделить следующие причины высокого уровня транспортных издержек в нашей стране. Во-первых, недостаточная эффективность организации и управления внутренними логистическими процессами компаний и транспортно-логистическим комплексом страны в целом. Серьезный отпечаток на этот процесс оказывают огромные расстояния перевозок и низкое качество автомобильных дорог в РФ [4].

Во-вторых, усугубляющаяся сырьевая направленность в экономике, нерациональная система размещения производительных сил, значительная удаленность от портовой инфраструктуры многих производств, ориентированных на экспорт, и «допотопные» технологии доставки продукции в каналах распределения.

Распространение цифровых технологий способно стимулировать транспортные компании значительно активизировать свой рыночный потенциал, проводить постоянный мониторинг конкурентного окружения с целью нахождения потенциальных «точек роста». Следует отметить, что широкое внедрение экосистемы Интернета вещей (IoT) в транспортной отрасли, характерное для стран с развитой транспортной инфраструктурой, в значительной степени меняет параметры перемещения грузо- и пассажиропотоков [5].

Последние технологические и организационно-управленческие новации, связанные с цифровизацией, предопределяют трансформацию транспортной отрасли с точки зрения повышения ее эффективности и увеличения возможностей реализации инновационных технологий, формирующих состав и структуру транспортной отрасли будущего. К ним, прежде всего, можно отнести:

- реализацию трубопроводного способа транспортировки грузов и пассажиров на принципах «вакуумного поезда» и «гиперпетли», при которых осуществляется высокоскоростное перемещение за счет использования магнитной левитации и вакуума;

- развитие технологии беспилотного транспорта, что в ближайшем будущем неизбежно приведет к появлению автофлаеров, т.е. летательные транспортные средства будут парить над уровнем земли на заданной высоте;

- разработку и запуск в серийное производство, использование беспилотных грузовых контейнеров, которыми можно будет управлять с помощью персонального смартфона или мобильного устройства [6].

Итак, можно предположить, что транспорт уже недалекого будущего будет представлять некую глобальную интеллектуальную систему, ключевым ресурсом которой станет информация. Построена данная система будет на принципах нейронных сетей, транспортными процессами в которых будет управлять искусственный интеллект, а решения принимать машины на основе алгоритмов и программ, написанных ими же самими, т.е. это будут самопрограммируемые системы [7].

В процессе слияния виртуального и реального миров образуется гибридный вид, в котором будут доминировать Интернет вещи и дополненная реальность, произойдет тотальная цифровизация всех сфер деятельности, включая транспортную отрасль.

Список литературы

- 1 Архипов А.Е., Масленников С.Н., Севрюков И.Ю. Моделирование бизнес-процессов компании: подходы, принципы, влияние глобализации // Проблемы современной экономики. – 2019. - №1 (69). – С. 59 - 62.
- 2 Королева Е.А., Филатова Е.В. Транспортное пространство: сущность и структура // Транспортное дело России. – 2017. - №3. – С. 31 – 33.
- 3 Никифоров В.С., Масленников С.Н., Рогачевский А.М. Международные перевозки: Учебник – Новосибирск: СГУВТ, 2018. – 198 с.
- 4 Бодровцева Н.Ю., Пантина Т.А. Конкуренция между отдельными видами транспорта: экономические и правовые аспекты // Логистика: современные тенденции развития: материалы XVII Международной научно-практической конференции. – 2018. – С. 85 – 90.
- 5 Архипов А.Е., Севрюков И.Ю., Буньков В.Г. Особенности формирования постиндустриального информационного общества России // Экономика: теория и практика. – 2017. - №2 (46). – С. 94-98.
- 6 Тишина К.В., Эглит Я.Я., Дмитриев А.А. Технология блокчейн в логистике // Сборник научных статей национальной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова», 2018. – С. 207 – 211.
- 7 Масленников С.Н. Инфраструктура транспорта: логика и логистика // научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. -2015. - №1. – С. 3 – 6.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНТЕГРАЦИИ В ТУРИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Леденева Е.О.

Северо-Кавказский федеральный университет, г. Ставрополь

В современной экономической системе интеграция является одним из перспективным направлением развития туристической отрасли. Одной из наиболее глобальных предпосылок образования интеграции является усиление взаимозависимости и взаимосвязи глобальных туристических процессов в рамках развития мировой экономической системы.

Интеграция представляет собой процесс объединения разрозненных частей в единое целое.

Экономическая интеграция – объединение хозяйствующих объектов на экономическом и политическом уровнях при помощи создания и развития международных взаимосвязей и разделения труда хозяйств отдельных стран.

В наше время, помимо сферы производства товаров и услуг и их продаже, интенсивно возрастает роль сферы услуг. Сфера услуг – это часть экономики, которая включает в себя все виды коммерческих и некоммерческих услуг, в последнее время занимает лидирующие позиции в жизни современного общества. К сфере услуг относятся: сфера обслуживания и социальная сфера. Туризм относится к социальной сфере и включает в себя такие виды туризма, как рекреационный, лечебный, гастрономический, спортивный, экскурсионный и т.д.

На сегодняшний день туризм является быстро растущей и стремительно развивающейся отраслью экономики многих стран мира, обеспечивая дополнительные вливания инвестиций в экономику, сокращая уровень безработицы и способствуя развитию инфраструктуры. Туризм, являясь быстро развивающейся сферой хозяйственной деятельности, выступает своеобразным катализатором развития экономики страны и жизни общества в целом. Он помогает сократить безработицу, обеспечивая занятость населения, оказывает огромное влияние на развитие транспортной деятельности, на строительную отрасль, а также способствует сохранению национальной культуры в регионах. Учитывая все вышеназванные факторы, государство создает различные программы развития в туристической деятельности. [5]

Интегрированная модель – это совокупность взаимоувязанных моделей, каждая из которых описывает отдельные аспекты функционирования процесса, а все вместе они образуют интегрированное, комплексное и полное представление о процессе и его исполнении.

Интеграция в туризме представляет собой объединение нескольких туристических зон для расширения зон влияния.

Интеграция в туризме является целостной системой различных элементов, которые служат для развития туристической конгломерации. Интеграция также способствует удовлетворению интересов туристов и туристических фирм.

Туристическая интеграция имеет несколько уровне объединения (рисунок 1).

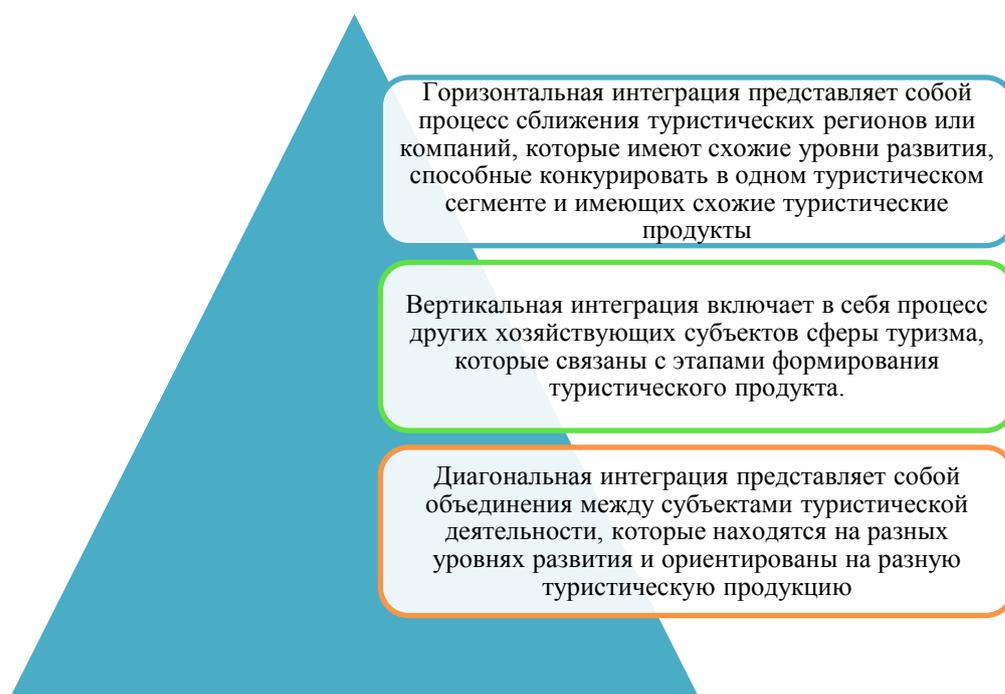


Рисунок 1 – Уровни объединения туристической интеграции

Изучив данные рисунка 1, можно сделать вывод, что интеграционность процессов может быть основой еще для одного принципа, реализуемого не на основе законов или участия государственных структур, а на основе экстенсивного развития рыночных отношений. И этот процесс эволюционирует по всем основным составляющим развития самого туризма, развития обслуживающих, сопутствующих, содействующих и других отраслей. По каждому из направлений образуются определенные цепочки связей, формируемых на основе завоевания новых ниш и новых рынков. Наибольшим успехом в этом отношении пользуются «однопродуктовые» (условно) виды производств: гостиницы, производство питания, напитков и т. д.

Для развития туризма во всей стране необходимо задействовать межрегиональную интеграцию. Под межрегиональной интеграцией подразумевается форма взаимодействия различных региональных структур. Так с помощью развития межрегиональной интеграции в сфере туризма возможны следующие благоприятные изменения.

Межрегиональная интеграция включает в себя развитие транспортной и туристской инфраструктуры путем привлечения инвесторов.

В результате развития туризма регион получает развитую транспортную и социальную структуру, качественных дорог, новых стадионов, гостиниц и многих других объектов деловой, культурной и спортивной инфраструктуры, которые способствуют притоку инвестиций, росту деловой активности и улучшению качества жизни граждан.

Благодаря тому, что обслуживание маршрутов проекта осуществляют региональные туроператоры по единым стандартам качества и единым ценам, в регионах-участниках развивается качество обслуживания туристического бизнеса, а также детский, социальный туризм.

В настоящий момент в России действует федеральная целевая программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)». Реализация данной программы позволяет не только повысить конкурентоспособность туристско-рекреационных услуг России и создать условия для развития туристской инфраструктуры, но привлечь значительные инвестиции в отрасль. Однако для удобства реализации подобных мероприятий из-за большого количества регионов и их различия в уровнях развития туристской отрасли было бы правильно организовать специализированные центры по развитию туризма в округах РФ.

Министерство культуры РФ и Федеральное агентство по туризму смогут делегировать часть своих полномочий в сфере развития регионального туризма, что позволит улучшить скорость передачи информации, координировать участие регионов округа в федеральных программах, федеральных и международных мероприятиях по туризму. Кроме того, совместная работа всех межрегиональных центров

поможет объективно оценивать текущую ситуацию в сфере турбизнеса, что значительно повысит эффективность планирования развития данной отрасли на федеральном уровне.

Таким образом, межрегиональные связи охватывают все социально-экономические сферы: освоение и использование природных ресурсов, научно-техническое и культурное сотрудничество, взаимодействие в сфере финансов и кредита, инвестиционную и инновационную деятельность, перераспределение и использование трудовых ресурсов, производственные связи кооперации, сотрудничество в области энергетики, транспорта, связи и т. д.

Список литературы

1. Александрова А.Ю. Международный туризм. М, 2015 г.-196с.
2. Балабанов И.Т., Балабанов А. И. Экономика туризма: Учеб.пособие. М., 2013 г.-315с.
3. Биржаков М.Б. Введение в туризм. Учебник. СПб., 2016 г.-421с.
4. Вертакова Ю.В. Исследование пространственных различий территориальных образований региона (на материалах Курской области) [Текст] / Ю.В. Вертакова, М.Г. Клевцова, Е.В. Харченко // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2012. № 2. С. 26-34.
5. Государственная программа «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» на период до 2025 года. URL: <http://government.ru/programs/235/about/> (дата обращения 24.07.2019).
6. Гуляев В.Г. Организация туристской деятельности. М, 2015 г.-280с.
7. Дурович А.П. Организация туризма. СПб., 2016 г.- 259с
8. Егорова Л. А., Диденко Д. А. Кластерный анализ туризма Южного федерального округа // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – Т. 35. – С. 28–32. – URL: <http://ekoncept.ru/2016/56727.htm> (дата обращения: 23.07.2019)
9. Зюляев, Н.А. Туристический рынок России: экономический аспект / Н.А. Зюляев // Российское предпринимательство. – 2014. - № 20. – С.226-234
10. Ижаева, Д.С. Роль туризма в развитии экономики Северо-Кавказского федерального округа / Д.С.Ижаева // Материалы международной научно-практической конференции: «Наука сегодня: теоретические и практические аспекты». М.: Издательство «Перо», 2015. - С.232-235.

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ПРОЕКТОВ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

Федотов А.М.

Воронежский государственный технический университет, г. Воронеж

Аннотация. Отмечено, что развитие дорожного хозяйства является одним из важнейших направлений обеспечения динамичного регионального социально-экономического развития. Систематизированы различные эффекты проектов дорожной инфраструктуры. Сформирована система оценки влияния проектов дорожного хозяйства на региональную экономику с учетом возможного положительного и отрицательного воздействия.

Ключевые слова: дорожное хозяйство, дорожная инфраструктура, регион, проект, оценка, региональное развитие.

Дорожная инфраструктура является составной и неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры, обеспечивающей жизнедеятельность региона и создающая условия для его комплексного социально-экономического развития. Дорожная инфраструктура оказывает существенное воздействие на производственный и социальный процессы регионального развития и является предметом исследования в ряде научных работ [1-4]. В ходе определения влияния дорожной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона нужно учитывать взаимосвязь дорожной инфраструктуры с другими сферами: другими видами инфраструктуры, отраслями экономики и направлениями социального развития и т.д.

Развитие дорожного хозяйства занимает важное место в программах социально-экономического развития регионов, играя существенную роль в стратегическом развитии регионов. Для того, чтобы определить вклад конкретного проекта дорожного хозяйства необходимо оценить воздействие проекта на достижение целевых показателей региональных программ развития – таблица 1.

Таблица 1 – Воздействие инвестиционного проекта в дорожном хозяйстве на региональное развитие

Наименование программы	Ед. изм.	Всего	Удельный вес
Название региональной программы			
Целевой показатель №1			
Вклад проекта в достижение целевого показателя №1			
Целевой показатель №2			
Вклад проекта в достижение целевого показателя №2			
....			

При этом следует принимать во внимание, что экономические показатели регионального развития формируются в результате воздействия комбинации факторов, которые характеризуют особенности, специфику и показатели системы. Эти факторы могут оказывать положительное, отрицательное или нейтральное воздействие на определенном интервале времени. Среди этих факторов одним из существенных является уровень транспортного развития, определяемого в существенной мере наличием дорожной инфраструктуры необходимого качества и уровня развития.

При этом должно быть учтено, что проекты дорожного хозяйства дают различные виды эффектов, приведенных в таблице 2.

Таблица 2– Эффекты проектов дорожной инфраструктуры

Характер влияния	Эффекты влияния
Прямое	<ul style="list-style-type: none"> Воздействие на себестоимость производства продукции Воздействие на эффективность работы предприятий различных сфер деятельности Воздействие на поступления в бюджетную систему (как непосредственно от реализованного проекта, так и от деятельности предприятий, чья эффективность изменилась в результате реализации проекта) Влияние на мобильность населения Воздействие на туристско-рекреационную сферу Воздействие на внутрирегиональные и межрегиональные связи Рост ВРП непосредственно в связи с реализацией проекта
Косвенное	<ul style="list-style-type: none"> Рост ВРП в результате деятельности организаций, чьи условия хозяйствования изменились в результате осуществления проекта Сглаживание внутрирегиональной неравномерности транспортного развития Улучшение инвестиционного климата Воздействие на инвестиционно-строительную сферу Воздействие на миграцию населения Влияние на территориальное размещение производственных сил внутри региона Мультипликативное воздействие на отрасли и сферы деятельности
По продолжительности	<ul style="list-style-type: none"> Долгосрочное воздействие Среднесрочное воздействие Краткосрочное воздействие
По направленности эффекта	<ul style="list-style-type: none"> Позитивное воздействие на социально-экономическое развитие Отрицательное воздействие на социально-экономическое развитие Разнонаправленное воздействие на различные направления социально-экономического развития и различных территории внутри региона

По способу воздействия	Эндогенное влияние: улучшение транспортного сообщения для предприятий и населения; повышение инвестиционной привлекательности региона и как места постоянного проживания Экзогенное влияние: включение региона в межрегиональные и внешнеэкономические связи
По различным стадиям реализации проектов	Эффекты на прединвестиционной стадии Эффекты на инвестиционной стадии Эффекты на эксплуатационной стадии Эффекты на ликвидационной стадии
По уровню воздействия	Муниципальный уровень Региональный уровень Макрорегиональный уровень Государственный уровень

Представленная таблица по сравнению с имеющимися подходами [2] учитывает, как позитивные, так и негативные воздействия на социально-экономическую сферу региона от реализации проекта, принимает во внимание стадии реализации проекта, а также ряд других составных частей общей эффективности. Воздействие проекта дорожного хозяйства на региональную экономику приведено в таблице 3. При этом учтены различные стадии реализации проектов [5].

Таблица 3 – Воздействие проектов дорожного хозяйства на различных стадиях реализации на региональное развитие

Положительное воздействие	Отрицательное воздействие
Прединвестиционная стадия	
Рост объемов работ по проектированию объекта Улучшение инвестиционного климата Увеличение стоимости земель Положительная миграция населения Незначительное увеличение ВРП	Отвлечение ресурсов (финансовых, кадровых, временных), которые могли быть направлены на другие направления Возможные безвозвратные потери в случае отказа от реализации проекта
Инвестиционная стадия	
Увеличение объемов работ по виду деятельности «строительство» Рост инвестиций в основной капитал Увеличение поступлений в бюджеты разных уровней Рост занятости населения Использование ресурсов промышленности строительных материалов Рост ВРП	Негативное воздействие строительного процесса на экологию Ухудшение транспортно-эксплуатационных условий во время осуществления работ Рост нагрузки на бюджеты
Эксплуатационная стадия	
Улучшение условий передвижения для пользователей: Рост средних скоростей Снижение расхода ГСМ Снижение износа транспортного средства Уменьшение потерь от ДТП Улучшение связанности территорий Снижение перепробега транспортных средств Уменьшение непроизводительных потерь времени организаций и населения Улучшение условий для туризма и рекреации Бюджетные эффекты в случае платного использования объекта Рациональное перераспределение транспортных потоков	Дополнительная нагрузка на экологию Неблагоприятные социальные последствия в случае платного использования объекта Риски, связанные с необходимостью возврата финансовых ресурсов в случае финансирования частной стороной или дополнительная нагрузка на бюджет в случае КЖЦ

Ликвидационная стадия	
Переход прав владения государству (в случае концессии)	Дополнительные затраты на завершение проекта
Начало нового инвестиционного цикла объекта	Затраты на выход из проекта
Снижение социальной нагрузки на население (в случае окончания срока концессии)	Ухудшение транспортно-эксплуатационных характеристик объекта

Для того чтобы оценить суммарный эффект от реализации проектов, необходимо учитывать коммерческий, бюджетный, социальный, экологический, общественный, региональный эффекты. Однако суммирование их некорректно. Также учет количественной величины социального эффекта достаточно проблематичен. В ряде случаев этот эффект может быть разнонаправленным.

Для определения воздействия проектов в дорожном хозяйстве на региональное развитие нужно изначально определить уровень развития данного народно-хозяйственного комплекса. Имеется множество подходов к такой оценке. Оценка эффективности развития транспортной инфраструктуры региона в других работах осуществляют на основе определения общего показателя развития транспортной инфраструктуры региона методом многомерной классификации на основе многомерных средних [6]. Еще одним из подходов к определению уровня развития транспортной инфраструктуры региона является расчет ряда показателей.

Важной задачей является определение потребностей региона в транспортных услугах, транспортных условиях, их воздействие на различные отрасли и сферы деятельности. Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог может являться важнейшим фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие региона. Значительно снижается конкурентоспособность территорий. Представленные в данной работе подходы к оценке воздействия проекта дорожного хозяйства на региональное развитие позволяют сформировать основу для принятия эффективных управленческих решений, направленных на развитие дорожного хозяйства.

Список литературы

1. Реализация проектов государственно-частного партнерства в строительстве: монография / Дао Тунг Бать, В.В. Гасилов, В.П. Офин, И.А. Провоторов. – Воронеж, Воронеж. гос. ун-т инж. технол., 2015 – 189 с.
2. Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук.
3. Роль автомобильных дорог в национальной экономике. проблемы транспортно-дорожной сети и пути их решения / С.С. Васильчишин // Управление инвестициями и инновациями. 2017. № 2. С. 44-48.
4. Управление проектами государственно-частного партнерства дорожного хозяйства в регионе / А.М. Федотов, М.А. Карпович, И.А. Провоторов. / ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2018. Т. 15. № 9. С. 39-43.
5. Управление рисками инвестиционной стадии в проектах государственно-частного партнерства / В.В. Гасилов, В.П. Офин, И.А. Провоторов // Известия высших учебных заведений. Технология текстильной промышленности. 2017. № 1 (367). С. 48-52.
6. Кудрявцев А.М., Тарасенко А.А. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона / А.М. Кудрявцев, А.А. Тарасенко // Фундаментальные исследования. 2014. № 6-4. С. 789-793.

СЕКЦИЯ №3.

ФИНАНСЫ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНИЕ И КРЕДИТ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.10)

ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА

Заргарян З.С., Савостин Н.Н., Савцова А.В.

Северо-Кавказский федеральный университет, г. Ставрополь

В современных экономических условиях возникает необходимость поддержания представителей малого и среднего предпринимательства, так как этот сектор играет важнейшую роль в экономиках всех стран, он приносит огромный вклад в организацию рабочих мест, экономического производства и технологических инноваций. Устойчивое развитие малого и среднего бизнеса свидетельствует о стабильности состояния всей экономики. Актуальность данного вопроса подтверждается создавшейся экономической ситуацией, когда каждое государство отстаивает свое место в мире, а существенным фактором экономического роста является малое и среднее предпринимательство.

Однако, в настоящее время малый и средний бизнес сталкивается с рядом проблем, требующих решения на государственном уровне: различные административные барьеры, недостатки системы финансирования, присутствие коррупционной составляющей, нет специального комплекта документов, регламентирующих деятельность предприятия, ведение бухгалтерского учета и формирование отчетности, другие. Необходимо также решать вопросы финансовой поддержки, борьбы с незаконным предпринимательством и взаимодействия с властями.

Представители бизнеса выделяют административные барьеры как главную проблему малого и среднего бизнеса. Практика показывает, что более 6,5 тысяч предпринимателей были внесены Федеральной антимонопольной службой в реестр недобросовестных поставщиков. Анализ законодательных актов позволяет сделать вывод, что в них, при наличии понятия «недобросовестный поставщик», отсутствуют четкое определение недобросовестности, перечень критериев внесения в реестр. Следует отметить, что многие компании получают 100 % заказов через государственные закупки. Естественно, такое положение дел отпугивает коммерсантов. На сегодняшний день, вывод предпринимателей из «черного списка» осуществляется только через суд. Это затягивает сроки, приводит к срывам контрактов, подрыву репутации конкретных представителей бизнеса. Кроме того, можно выделить и другие моменты, где имеются административные препоны: государственная регистрация субъектов малого предпринимательства; лицензирование отдельных видов деятельности; сертификация и стандартизация продукции, работ и услуг; контроль и надзор за текущей предпринимательской деятельностью; товарооборот между регионами; любые формы согласования соответствующих вопросов и документов.

Для решения данной проблемы необходимо региональным и местным властям ставить на контроль взаимодействие предпринимателей, представителей власти, административных ресурсов и правоохранительных структур.

Злободневным вопросом является защита прав легального бизнеса, который в настоящее время нередко сталкивается с незаконными проверками и огромными штрафами. По нашему мнению, следует ужесточить наказания в части необоснованных визитов контролирующих органов.

Соглашаясь с мнением предпринимателей, считаем, что одной из самых острых проблем является повышение единого налога на вмененный доход для определенных видов деятельности, введение налога на добавленную стоимость для организаций, работающих с вторичным сырьем. Следует установить оптимально выгодный коэффициент К2, который сможет снизить нагрузку при расчете единого налога.

Осуществление любой предпринимательской деятельности требует вовлечения внеоборотных и оборотных активов. Приобретение внеоборотных активов требует достаточного количества финансовых ресурсов. Для организаций малого бизнеса и индивидуальных предпринимателей проблема привлечения инвестиций является основной, при этом главными финансовыми источниками являются собственные средства предпринимателей, заимствованные у друзей и знакомых средства, кредиты банков. Часто из-за недостатка средств для единовременной покупки дорогостоящих основных средств субъекты малого бизнеса вынуждены прибегать к заимствованию средств в банках.

Относительно банковских кредитов следует заметить, что сумма задолженности МСБ наконец-то с 2014-го сформировалась с небольшим «плюсом», продемонстрировав за прошедший год прирост (+1,1 %). По результатам 2018 года объем кредитов МСБ составил 4,2 трлн рублей. Одновременно наблюдается увеличение динамики выдаваемых кредитов, объем которых за прошедший год стал наибольшим с 2015-го – 6,8 трлн рублей. Содействие рынку оказало значительное снижение ставок по в 2018-м: средневзвешенные

ставки по кредитам до года и долгосрочным уменьшились за 2018 год на 1,9 и 1,8 п. п. соответственно и на 01.01.2019 составили 11,04 и 10,23 %.

Следует заметить, что на начало 2019-го года в сфере кредитования МСБ наблюдается рекордный уровень концентрации. За период 2016-2018 гг. доля тридцати крупнейших банков в общем объеме выданных кредитов МСБ возросла на 30 п. п., по итогам 2018 года составила 74 %. В 2018-м объем выданных кредитов МСБ крупными банками увеличился по сравнению с 2017-м на 25 % и составил 5 трлн рублей. Их объем на начало 2019 года составил 3 трлн рублей. Прочие банки выдали за 2018-й всего 1,8 трлн рублей. В то же время следует признать, что банки не очень охотно работают с этим сегментом рынка.

Также следует обратить внимание на кредитование малых фермерских хозяйств. Несмотря на запуск новой программы поддержки сельхозпроизводителей через микрофинансовые организации, предполагающей получение предпринимателями до 1 миллиарда рублей под 6,5% годовых, на практике очень многим фермерам отказывают в займах без объяснения причин. Кроме микрофинансовых организаций, необходимо привлекать коммерческие банки к льготному кредитованию фермеров.

Остается актуальной проблема государственной поддержки малого и среднего бизнеса, в 2019 году Правительство продолжает помогать данной категории предпринимателей за счет различных программ. Основным законом, регулирующим вопрос получения поддержки юридическими и физическими лицами, является Федеральный закон «О развитии малого и среднего бизнеса на территории Российской Федерации» от 24 июля 2007 года. Также финансовая поддержка регламентируется Постановлениями Правительства РФ и Минэкономразвития.

Виды предоставления помощи МСБ: финансовая; имущественная; информационная; консультационная; разработка и внедрение проектов, направленных на подготовку, переподготовку, повышение квалификации сотрудников.

Направления бизнеса, в которых можно рассчитывать на получение государственной помощи: ЖКХ; деятельность в сфере науки и техники; сфера торговли и сервиса; транспортная отрасль; переработка древесины; пищевая промышленность. Определены приоритетные категории граждан: инвалиды, многодетные семьи; молодые люди в возрасте до 32 лет; безработные.

Следует рассмотреть федеральные программы, направленные на оказание поддержки МСБ. Например, программа поддержки «Умник», направлена на поддержку молодых предпринимателей в возрасте до 30 лет (до 500 000 рублей), здесь приоритет отдается инновационным технологиям. «Старт» – ориентирована на предпринимателей, занимающихся современными технологиями, первый этап финансирует государство (2,5 млн рублей). На втором этапе предприниматель должен найти инвестора (на сумму 2,5 млн рублей). Есть еще программа «Развитие», по ней можно получить на раскручивание своего малого или среднего бизнеса финансирование до 15 млн рублей. Однако, необходимо будет предоставить дополнительные рабочие места. Реализуются и другие программы – федеральная программа «Интернационализация», «Коммерциализация», «Кооперация», по которой можно получить до 20 млн рублей.

Кроме федеральных государственных программ поддержки малого и среднего бизнеса, есть и региональные, например, создание бизнес-инкубаторов, гарантийных фондов и других. В каждом регионе они индивидуальны.

В заключение следует отметить, что не вызывает сомнения актуальность исследования направлений решения проблем малого и среднего бизнеса. При этом, в России предпринимаются довольно серьезные попытки оказывать помощь данному сектору, причем, начинает складываться положительная тенденция в рейтингах мировой конкурентоспособности, индекса инноваций, а также в рейтинге степени «легкости» ведения бизнеса.

Список литературы

1. Российская Федерация. Законы. О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 24.07.2007 № 209-ФЗ : принят Гос. Думой 06 июля 2007 г. : по состоянию на 03 авг. 2018 г.
2. Дудкина, С. В. Административные барьеры в сфере малого предпринимательства / С. В. Дудкина // Студенческий: электрон. научн. журн. – 2018. – № 8(28). URL: <https://sibac.info/journal/student/28/104514> (дата обращения: 13.08.2019).

3. Маслова, Т. С. Государственная помощь малому и среднему бизнесу в России и за рубежом как объект анализа / Т. С. Маслова, А. А. Лалаева // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. – 2018. – № 12. – С. 24-33.
4. <https://www.minfin.ru>: Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов (по состоянию на 02.10.2018).
5. https://raexpert.ru/researches/banks/msb_2018: Рейтинговое агентство «Эксперт РА».

СЕКЦИЯ №4.

БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЁТ, СТАТИСТИКА (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.12)

СРАВНЕНИЕ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ И НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ АКТИВОВ В МСФО

Фоменко М.И., Молодых Н.А., Курнаков Д.М.

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» г. Санкт-Петербург

Особенности признания основных средств в МСФО

Определение основных средств с позиции МСФО – материальный объект, используется для производственных нужд организации, транспортировки товаров или сдачи в аренду, срок использования превышает срок в двенадцать месяцев.

Так же в МСФО существует понятие первоначальной стоимости – это сумма средств, которые были выплачены (денег или других объектов) за актив в момент его покупки.

Балансовая стоимость – это стоимость на момент признания актива в отчете о прибыли и убытках за минусом амортизации.

Амортизация – процесс перенесения стоимости оборудования на продукцию, по средствам постепенного распределения.

Оценка основного средства как актива производится по себестоимости. В себестоимость включается вся совокупность затрат, которые были понесены обществом при приведении актива в состояния годное для использования.

Для оценки зачастую используется справедливая стоимость- это цена, которую может получить продавец при реализации актива в соответствии с сегодняшней рыночной ценой реализации.

Таблица 1 «Отличие особенностей признания НМА и ОС»

№	Имя	НМА	ОС
1	Особенности признания	Соответствие критерию нематериального актива	Соответствие определению
2		Контроль над активом	Экономические выгоды от использования
3		Получение экономической выгоды	Себестоимость надежно оценена
4		Независимая оценка стоимости актива	

Особенности признания нематериальных активов в МСФО

Нематериальный актив- это актив компании, не имеющий физических свойств и определяемый как немонетарный.

Монетарный актив – денежные средства, доли в других организациях, дебиторская задолженность или кредит.

Так же к нематериальным активам относятся опытно-конструкторские разработки – как результат исследования, который принес определенную ценность и может быть внедрен для получения последующей выгоды.

Нематериальный актив, как и основное средство может быть принято на баланс организации, только при условии, что оно будет обязательно приносить экономическую выгоду в будущем.

Таблица 2 «Определение первоначальной стоимости НМА и ОС»

№	Имя	НМА	ОС
1	Первоначальная стоимость	Цена покупки включающая все пошлины и налоги	Цена покупки объекта
2		Прямые затраты на приведение объекта в состояние	Налоги, включенные в стоимость объекта
3		Затраты на вознаграждения работникам	Затраты на вознаграждения работникам
4		Затраты на подготовку площадки для строительства	Затраты на подготовку площадки для строительства
5		Затраты на демонтаж	Затраты на подготовку и настройку оборудования

Нематериальные активы признаются в соответствии с совокупностью затрат на его приобретение. Оценка происходит на основе справедливой стоимости, которая происходит при покупке актива, эта стоимость и является основной в дальнейшем на протяжении всего срока использования актива.

После того как актив вводится в эксплуатацию, то затраты списываются по статье затраты периода в процессе их возникновения.

Последующая оценка основных средств

Переоценка важна для формирования актуального баланса на момент составления. Так если переоценка будет проводится редко, то актуальность баланса заметно снизится и доверие к отчетности компании у инвесторов снизится. Как раз факт отражения активов по справедливой стоимости подчеркивает актуальность МСФО.

Важно рассмотреть виды амортизации как способ переложения стоимости актива на продукцию. Для определения расходов на амортизацию сначала находят: ликвидационную стоимость, ожидаемый срок полезного использования и метод амортизации. Срок полезного использования определяется на основании: объемов использования основного средства, предполагаемый физический износ технологический и моральный износ. Существенность разных методов амортизации определяет, как будет переносится стоимость основных средств на продукцию. МСФО выделяет три способа амортизации: линейный, уменьшаемого остатка и по объему продукции. Организация выбирает метод амортизации самостоятельно и закрепляет его в учетной политике. Период амортизации начинается с момента, когда основное средство готово к использованию. Ликвидационная стоимость – определяется как балансовая стоимость за минусом начисленной амортизации за весь срок использования объекта основных средств.

Основное средство списывается при условии, что не предвидится больше выгод, так же если актив планируется продать, то применяется отдельный стандарт МСФО 5 Внеоборотные активы, предназначенные для продажи. Формирование прибыли или убытка зависит от чистых поступлений от выбытия объекта основных средств, на основе этих показателей формируется прочий доход или расход.

Последующая оценка нематериальных активов

МСФО 16 предлагает два варианта учета:

- По первоначальной стоимости;
- По переоцененной стоимости;

По первоначальной стоимости учитывается актив, в свою очередь она представляет собой справедливую стоимость на дату переоценки за вычетом накопленной амортизации и убытка от обесценения. Как и в основных средствах, разница между балансовой и справедливой стоимостью не должна быть существенной.

Если сумма переоценки положительна, то она относится к капиталу и отражается в учете о прочем совокупном доходе (резерв на обесценение). Сумма уценки отрицательна, то она отражается в отчете о прибылях и убытках.

Повышение стоимости нематериального актива при последующих переоценках должно быть скомпенсировано ранее признанными убытками, а лишь затем будет формироваться резерв на капитал. При выбытии резерв возвращается в нераспределенную прибыль.

Список литературы

1. Вахрушина Мария Арамовна Международные стандарты финансовой отчетности. Учебник. Издательство: Национальное образование, 2014 г.
2. Михеева Елена Вячеславовна МСФО. Основные положения. Подготовка международной финансовой отчетности. В 2 частях (комплект). Издательство: АНО Институт развития современных образовательных технологий, 2014 г.
3. Чая Георгий Владимирович, Международные стандарты финансовой отчетности. Учебник и практикум Юрайт, 2017.
4. Агеева Ольга Андреевна БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЕТ. Учебник и практикум для СПО. Гриф УМО СПО, 2018
5. Положения по бухгалтерскому учету (ПБУ) Бухгалтер. Нормативные документы Издательство: Норматика, 2019 г.

СЕКЦИЯ №5.

МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.13)

СЕКЦИЯ №6.

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА (СПЕЦИАЛЬНОСТЬ 08.00.14)

СЕКЦИЯ №7.

БАНКОВСКОЕ И СТРАХОВОЕ ДЕЛО

СЕКЦИЯ №8.

ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ В СОВРЕМЕННОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ

СЕКЦИЯ №9.

ВОПРОСЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ

СЕКЦИЯ №10.

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

СЕКЦИЯ №11.

МАРКЕТИНГ

СЕКЦИЯ №12.

PR И РЕКЛАМА

СЕКЦИЯ №13.

ОПЕРАЦИОННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ

СЕКЦИЯ №14.

ПРОБЛЕМЫ МАКРОЭКОНОМИКИ

**СЕКЦИЯ №15.
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ**

**СЕКЦИЯ №16.
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ**

**СЕКЦИЯ №17.
ТЕОРИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ**

**СЕКЦИЯ №18.
ТЕОРИЯ СОВРЕМЕННОГО МЕНЕДЖМЕНТА**

АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К ОЦЕНКЕ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЕКТАМИ

Стешин А.И.

(Д.э.н., проф. **Стешин А.И.** кафедра «Менеджмент организации»)

Балтийский государственный технический университет (ВОЕНМЕХ) им. Д.Ф. Устинова,
г. Санкт-Петербург

Роль управления в условиях рыночной экономики возрастает в связи с тем, что предприятия и организации приобрел не только экономическую свободу но и полную ответственность за свои результаты. Это в свою очередь ведет к вовлечению в сферу управления дополнительных ресурсов (трудовых, финансовых, материальных). В условиях конкуренции объективный ход развития управления экономикой обуславливает потребность использования проектного подхода, необходимость эффективного управления проектами, функционирования и развития менеджмента с позиций его результативности и эффективности.

Рассмотрим исходные понятия результативности и эффективности деятельности управления. Видный специалист в области управления Питер Друкер различал понятия результативности и эффективности в деятельности организаций, действующих в сфере бизнеса, определяя менеджмент как вид профессиональной деятельности, а менеджера - как специальную профессию. Он утверждал, что результативность деятельности организации является следствием того, что «делаются нужные, правильные вещи», т.е. удовлетворяющие потребности и интересы потребителей. Эффективность же является следствием того, что «правильно создаются эти самые вещи», т.е. с применением прогрессивных технологических процессов, с соблюдением соответствующих требований. И результативность, и эффективность в управлении проектами одинаково важны, но в современных условиях необходимо их различать. Вместе с тем очевидна последовательность определения и взаимосвязь данных понятий.

Результативность управления представляет собой способность системы управления обеспечить достижение конечных результатов, соответствующих поставленной цели, удовлетворяющих конкретную потребность человека, общества, государства и создающих условия для устойчивого развития предприятия или организации (социально-экономической системы).

Результативность управления выражается в том, насколько полно достигнуты цели и задачи, поставленные перед командой проекта, а также удовлетворены потребности заказчика и интересы участников проекта.

Управление проектами можно считать результативным, если:

- достигнуты конечные результаты, в которых реализована ее общая цель (уровень достижения цели);
- конечные результаты соизмеримы с потребностью (уровнем удовлетворения потребности);
- достигнута результативность по каждому виду функционального управления (уровень обеспечения соответствия функциональных результатов их целям).

Эффективность всегда связана с результативностью работы (действия) и экономичностью, т.е. минимальным объемом затрат для выполнения данной работы (действия). Под эффективностью понимается уровень (степень) результативности в сопоставлении с произведенными затратами. Это понятие используют при определении эффективности экономики, отдельных отраслей, предприятий, инвестиций, нововведений.

Эффективность менеджмента правомерно рассматривать как форму проявления категории «эффективность» в управленческой деятельности. Эффективность управления - это относительная характеристика результативности деятельности конкретной управляющей системы, отражающаяся в различных показателях как объекта управления, так и собственно управленческой деятельности (субъекта управления). Причем эти показатели имеют как количественные, так и качественные характеристики. Другими словами, эффективность деятельности в управлении проектами должна быть выражена в конечном счете через показатели эффективности управляемой системы, хотя она может иметь и свои собственные частные характеристики.

Эффективность системы управления проектами — это степень достижения поставленных перед командой проекта целей при минимальных, но необходимых затратах. В данном случае результаты соотносятся с затратами системы в целом, включая: производственные затраты, коммерческие расходы, административно-управленческие расходы.

Вместе с тем следует отметить, что эффективность не может достаточно полно и всесторонне оценить уровень достижения целей и задач, сформулированных всеми участниками проекта.

Оценка результативности управления проектами позволяет выявить возможности и направления развития всей совокупности процессов управления, дает информацию о необходимости создания новой потребности и, соответственно, выпуска новой или необходимости совершенствования выпускаемой продукции, о проблемах участников производственного процесса.

Анализ публикаций и других источников, посвященных проблемам эффективности и результативности управления проектами позволяет выявить несколько существующих подходов к оценке результативности управления проектами:

1. Целевая концепция, сущность и сфера применения которой определяется как способность достижения поставленных целей. Достоинства этого подхода выражаются в наглядности степени достижения результата и в широких возможностях контроля исполнения проекта на различных стадиях.

В то же время отмечают и недостатки этого подхода:

- применение подхода усложняют неявные формулировки целей осуществления проекта.

- при большом количестве целей оценку сложно аккумулировать

2. Концепция сравнения затрат и результативности, здесь результативность проявляется как соотношение полезного результата от реализации проекта и затраченных ресурсов. Основное достоинства подхода – относительная простота расчетов. Недостатки этого подхода – необходимость выражения полученных результатов в численном (количественном или денежном выражении).

3. Концепция системных ресурсов. В рамках этого подходе результативность принимается как способность проекта обеспечить необходимые для управления проектом ресурсы. Достоинства – данный подход упрощает оценку проекта, так как потребность в ресурсах достаточно хорошо формализуется, а степень их обеспечения можно посчитать. Недостатком является его ограниченность, так как он не используется для комплексной оценки результативности проекта.

4. Концепция социального конструктивизма – здесь результативность рассматривается как степень удовлетворённости процессом реализации проекта или деятельности его участников. Основное достоинство этого подхода заключается в возможности учета интересов различных стейкхолдеров проекта и степени их удовлетворения.

Немаловажным является соответствие международному стандарту ISO 26000 и российскому стандарту IC CSR-08260008000. Как недостаток – это подход в основном применим лишь для управления проектами в социально ответственных организациях.

5. Сравнительный подход, сущность которого заключается в том, что результативность управления проектами принимается как соответствие нормативу, отрасли, мировой практике или иному выбранному эталону. Основное достоинство - это оценка комплексной фундаментальной эффективности проекта по энергетической, ресурсной, технологической и экосистемной составляющим. Недостатком считается, то что он применим лишь для крупных организаций.

В результате проведенного анализа можно отметить, что наиболее полный анализ результативности управления проектами и его оценка возможен при использовании сравнительного подхода.

Таким образом, на современном этапе в оценке управления проектами должны быть использованы различные подходы оценки результативности управления проектами, не ограничиваясь только оценкой эффективности реализации проекта.

Список литературы

1. Лапыгин Ю.Н. Оценка эффективности проектного управления в бюджетном учреждении. Экономический анализ: теория и практика. - 2011 №15. с.50-53
3. Стешин А.И. Управление проектами. Уч. пос. БГТУ «ВОЕНМЕХ». – СПб., 2016.62с.
4. Стешин А.И. Оценка эффективности и инвестиций(монография). Palmarium Akademic publishing Saarbrucken. Deutschland. 2015., 140с.
5. Стешин А.И. Общее различие в классическом менеджменте и в менеджменте управления проектами. Экономическая наука сегодня: теория и практика/ сб. мат-в IX Межд. Научно-практич. конференции Чебоксары.2018. с.86-89.
4. Цогоев М. М. Современные подходы к определению понятия «Управление проектами» // Инновационная наука. 2016. № 4–2 (16). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-podhody-k-opredeleniyu-ponyatiya-upravlenie-proektami> (дата обращения: 28.06.2018).

СЕКЦИЯ №19.

УПРАВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА

СЕКЦИЯ №20.

ФИНАНСЫ И НАЛОГОВАЯ ПОЛИТИКА

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НАЛОГОВОГО КОНТРОЛЯ ПО НАЛОГУ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ (НДС)

Мандрощенко О.В.

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

В статье рассматривается регламент проведения камеральной налоговой проверки по налогу на добавленную стоимость (НДС), возможное ее сокращение с помощью автоматизированной информационной системы (АИС).

Ключевые слова: камеральная налоговая проверка, налог на добавленную стоимость, налоговые риски, налоговая декларация, автоматизированная информационная система, налоговое администрирование

В последние годы идет активная модернизация налоговой системы, включая вопросы налогового администрирования. Одной из первоочередных мер, по мнению экспертного сообщества, для создания стабильной налоговой системы на долгосрочный период является пересмотр подходов к мероприятиям налогового контроля.

Действующая система регулирования налогового контроля была сформирована более 15 лет назад. За это время в экономической жизни страны, организационной контрольной работе налоговых органов произошли существенные изменения: появились новые инструменты и формы контроля.

Согласно общему правилу, срок проведения камеральной проверки любой налоговой декларации составляет три месяца со дня ее представления (ст. 88 НК РФ), однако камеральная налоговая проверка на основе декларации по НДС, документов, представленных в налоговый орган, а также других документов о деятельности налогоплательщика, имеющих у налогового органа, проводится в течение двух месяцев со дня представления такой налоговой декларации (п. 2 ст. 88 НК РФ).

При этом для иностранных организаций, состоящих на учете в налоговом органе в соответствии с п. 4.6 ст. 83 НК РФ, сроки камеральной проверки декларации по НДС остались прежними – шесть месяцев.

В случае, если до окончания камеральной налоговой проверки декларации по НДС налоговым органом установлены признаки, указывающие на возможное нарушение законодательства о налогах и

сборах, руководитель (заместитель руководителя) налогового органа вправе принять решение о продлении срока проведения камеральной налоговой проверки. Срок камеральной налоговой проверки может быть продлен до трех месяцев со дня представления декларации по НДС российскими организациями.

При поступлении в инспекцию налоговых деклараций по НДС от налогоплательщиков системой управления рисками «АСК НДС» присваивается определенное значение уровня налогового риска:

- высокий уровень налогового риска;
- средний уровень налогового риска;
- низкий уровень налогового риска;
- неопределенный уровень налогового риска.

Налоговая инспекция обеспечивает проведение оценки налогоплательщиков, представивших налоговые декларации по НДС, в соответствии с присвоенным налоговым риском.

Не позднее 30 календарных дней, следующих за днем представления налоговых деклараций по НДС, необходимо обеспечить оценку представленных деклараций на наличие имеющихся признаков, указывающих на возможное нарушение законодательства о налогах и сборах.

На основании сведений из книг покупок, продаж и журналов учета полученных и выставленных счетов-фактур, отраженных в налоговой декларации по НДС, в ПК «АСК НДС – 2» производится сопоставление операций в автоматизированном режиме в целях выявления противоречий и несоответствий сведений об операциях, содержащихся в налоговой декларации по НДС, представленной налогоплательщиком, сведениям об указанных операциях, содержащимся в налоговой декларации по НДС, представленной в налоговый орган контрагентом налогоплательщика.

Если в рамках камеральной налоговой проверки расхождения в прикладной подсистеме «Контроль НДС» не сформированы, но с помощью аналитических возможностей в ПК СЭОД установлены риски, в части занижения налоговой базы по НДС, инспекции необходимо самостоятельно определить необходимый и достаточный перечень мероприятий налогового контроля в зависимости от установленного нарушения.

Не позднее 45 календарных дней, следующих за днем представления налоговых деклараций по НДС, инспекцией по результатам проведенных мероприятий налогового контроля должна быть собрана максимальная полная доказательная база, свидетельствующая о наличии (отсутствии):

- фактов злоупотребления налогоплательщиком правом применения налогового вычета по НДС;
- обстоятельств получения необоснованного возмещения, в том числе путем имитации хозяйственных операций, создания фиктивного документооборота, при отсутствии реального движения товара (выполнения работ, оказания услуг), использование организаций по цепочке, не исполняющих налоговые обязательства, свидетельствующих о согласованности действий участников сделки, подконтрольности проверяемому налогоплательщику;
- признаков налоговых правонарушений и доказательств их совершения для последующего формирования безусловных и объективных выводов по результатам камеральной налоговой проверки.

Оценка полученных в ходе проведения мероприятий налогового контроля документов (информации) проводится в совокупности и взаимосвязи.

Сокращение срока проведения камеральной налоговой проверки декларации по НДС позволит добросовестным налогоплательщикам быстрее использовать возмещенные из бюджета денежные средства в своем бизнесе, что положительно скажется на развитии отдельных компаний и экономики страны, в целом. Можно предположить, что следующим шагом в этом направлении будет сокращение до двух месяцев сроков камеральной проверки и остальных налоговых деклараций.

При этом вызывает вопросы норма о продлении до трех месяцев камеральной проверки декларации по НДС в случае установления налоговыми органами признаков, указывающих на возможное нарушение законодательства о налогах и сборах. Речь идет не о нарушениях, которые выявлены в ходе камеральной проверки, а о признаках, указывающих на возможные нарушения. В Налоговом Кодексе РФ не определены данные признаки, соответственно, налогоплательщики опасаются, что сроки камеральной налоговой проверки будут продляться, в случае малейшего признака нарушений.

Вместе с тем, сокращение сроков камеральной налоговой проверки приводит к потере качества проводимых мероприятий налогового контроля. Любая поданная декларация юридического лица попадает в единую базу данных налогоплательщиков, хранящаяся в ЦОД, который позволяет максимально быстро и точно обрабатывать информацию. Это особенно актуально в ходе проверки НДС, когда сверяются данные контрагентов по каждой сделке. Автоматизированная система оперативно проводит сверку и выявляет несоответствия, при этом риск ошибок сводится к минимуму. Однако, в действительности процесс

обработки всех полученных деклараций может длиться от двух недель до одного месяца. Это связано с тем, что массив информации, поступивший в налоговый орган, огромен. В некоторых инспекциях число организаций, подающих декларацию по НДС, может превышать 10 000. Помимо обработки самой декларации программным комплексом «АИС Налог-3» должны быть произведены сопоставления записей, отраженных в сведениях из книги покупок, продаж, журналов учета полученных и выставленных счетов-фактур.

При проведении камеральной налоговой проверки налоговая инспекция, даже с учетом электронного документооборота с налогоплательщиком, может не успеть получить необходимые документы от контрагента, по которому образовался «налоговый разрыв» для продления инициированной налоговой проверки.

Улучшению процесса обработки поручений об истребовании документов способствует автоматизация процесса приема поручения, составление требования и направление его в адрес налогоплательщика. Данные мероприятия должны составляться автоматически, без участия налогового инспектора в данном процессе.

Список литературы

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть 1
2. Актуальные проблемы налоговой системы в условиях цифровой экономики / Гончаренко Л.И., Малкова Ю.В., Адвокатова А.С. - Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации (Москва), 2018г.
3. Тимошенко В.А. Совершенствование контроля за исчислением и уплатой НДС на базе "АСК НДС-2"// Право и экономика. 2017. № 11 (357). С. 61-65.

СЕКЦИЯ №21.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

СЕКЦИЯ №22.

ЭКОНОМИКА ТРУДА И УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

СЕКЦИЯ №23.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ И ДЕМОГРАФИЯ

СЕКЦИЯ №24.

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ

ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НА 2019 ГОД

Январь 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Актуальные вопросы экономики, менеджмента и финансов в современных условиях**», г. Санкт-Петербург

Прием статей для публикации: до 1 января 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 февраля 2019 г.

Февраль 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Актуальные проблемы менеджмента и экономики в России и за рубежом**», г. Новосибирск

Прием статей для публикации: до 1 февраля 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 марта 2019 г.

Март 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Вопросы современной экономики и менеджмента: свежий взгляд и новые решения**», г. Екатеринбург

Прием статей для публикации: до 1 марта 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 апреля 2018 г.

Апрель 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Актуальные вопросы экономики и современного менеджмента**», г. Самара

Прием статей для публикации: до 1 апреля 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 мая 2019 г.

Май 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Вопросы и проблемы экономики и менеджмента в современном мире**», г. Омск

Прием статей для публикации: до 1 мая 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 июня 2019 г.

Июнь 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Тенденции развития экономики и менеджмента**», г. Казань

Прием статей для публикации: до 1 июня 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 июля 2019 г.

Июль 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция «**Перспективы развития экономики и менеджмента**», г. Челябинск

Прием статей для публикации: до 1 июля 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 августа 2019 г.

Август 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция **«Экономика и менеджмент: от теории к практике», г. Ростов-на-Дону**

Прием статей для публикации: до 1 августа 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 сентября 2019 г.

Сентябрь 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция **«Современный взгляд на проблемы экономики и менеджмента», г. Уфа**

Прием статей для публикации: до 1 сентября 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 октября 2019 г.

Октябрь 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция **«Экономика, финансы и менеджмент: тенденции и перспективы развития», г. Волгоград**

Прием статей для публикации: до 1 октября 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 ноября 2019 г.

Ноябрь 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция **«О некоторых вопросах и проблемах экономики и менеджмента», г. Красноярск**

Прием статей для публикации: до 1 ноября 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 декабря 2019 г.

Декабрь 2019 г.

VI Международная научно-практическая конференция **«Развитие экономики и менеджмента в современном мире», г. Воронеж**

Прием статей для публикации: до 1 декабря 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 1 января 2020 г.

С более подробной информацией о международных научно-практических конференциях можно ознакомиться на официальном сайте Инновационного центра развития образования и науки www.izron.ru (раздел «Экономика и менеджмент»).

ИННОВАЦИОННЫЙ ЦЕНТР РАЗВИТИЯ ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
INNOVATIVE DEVELOPMENT CENTER OF EDUCATION AND SCIENCE



**Современный взгляд на проблемы
экономики и менеджмента**

Выпуск VI

**Сборник научных трудов по итогам
международной научно-практической конференции
(11 сентября 2019 г.)**

г. Уфа

2019 г.

Печатается в авторской редакции
Компьютерная верстка авторская

Издатель Инновационный центр развития образования и науки (ИЦРОН),
603086, г. Нижний Новгород, ул. Мурашкинская, д. 7.

Подписано в печать 10.09.2019.
Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Усл. печ. л 2,3.
Тираж 250 экз. Заказ № 092.

Отпечатано по заказу ИЦРОН в ООО «Ареал»
603000, г. Нижний Новгород, ул. Студеная, д. 58.