



**НАУЧНЫЙ ИННОВАЦИОННЫЙ
ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ИНСТИТУТ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ИССЛЕДОВАНИЙ**

<http://conference-nicmisi.ru>

**Международный научный журнал
«Организация производства.
Экономика. Менеджмент»**

Выпуск № 1



г. Москва, 2021 г.



Международный научный журнал
«Организация производства.
Экономика. Менеджмент»

Выпуск № 1

ИЗДАЕТСЯ С 8 ФЕВРАЛЯ 2021 ГОДА

г. Москва, 2021 г.

УДК 330

ББК 65

Э 8

Главный редактор научных изданий НИЦ МИСИ **А.В. Демидов**, к.э.н., старший научный сотрудник, Doctor of Business Administration

Директор Департамента стратегического развития науки и инновационных разработок, главный научный сотрудник НИЦ МИСИ **С.В. Дуденков**, д.т.н., профессор, Заслуженный эколог РФ, Заслуженный изобретатель СССР

Председатель редакционной коллегии НИЦ МИСИ **А.И. Пашовкин**, к.т.н., доцент

Ответственный редактор научных изданий НИЦ МИСИ **Д.А. Максимов**

Члены Президиума редакционной коллегии НИЦ МИСИ:

А.М. Балбеко, д.п.н., д.э.н., профессор, Заслуженный работник высшей школы РФ

Ю.П. Белов, к.э.н., доцент

И.Л. Быковников, к.э.н., доцент

П.И. Сиротинкин, к.т.н., доцент

Л.Я. Шубов, д.т.н., профессор

Э 8 **«Организация производства. Экономика. Менеджмент»:** электронный международный научный журнал. – М.: НИЦ МИСИ. – 2021. / [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://conference-nicmisi.ru/mezhdunarodnyj-nauchnyj-zhurnal-organizatsiya-proizvodstva-ekonomika-menedzhment.html>

Международный научный журнал «Организация производства. Экономика. Менеджмент» отражает результаты фундаментальных и прикладных научных исследований ученых, докторантов, аспирантов, преподавателей в виде научных статей, обзорных научных материалов, научных сообщений и предназначен для широкого круга читателей, интересующихся научными исследованиями и разработками, с целью использования в научно-исследовательской работе и учебной деятельности.

Все статьи проходят рецензирование (экспертную оценку). **Точка зрения редакции может не всегда совпадать с точкой зрения авторов публикуемых научных статей. Статьи представлены в авторской редакции. Ответственность за аутентичность и точность цитат, имен, названий и иных сведений, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности несут авторы публикуемых материалов.**

УДК 330

ББК 65

© Коллектив авторов, 2021

© НИЦ МИСИ, 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

СЕКЦИЯ «ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ»		5
1.	DIGITAL CONTROL MODELS - THE BASIS TRANSPORTATION LOGISTICS <i>A.V. Terenetyev, S.S. Yevtyukov, E.A. Karelina, V.A. Terentyeva, V.S. Ershov</i>	5
2.	ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ <i>Круглова Татьяна Олеговна</i>	14
3.	КРИТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНСТИТУТА КОНЦЕССИИ В РОССИИ <i>Илья Михайлович Фрадин</i>	21
4.	ТУРИСТСКИЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАНДЕМИИ 2020 <i>Анисимова Мария Алексеевна</i>	27
5.	ВНУТРЕННИЙ АУДИТ: НЕОБХОДИМОСТЬ И ПРОБЛЕМЫ <i>Бузуртанова Л.В., Пугоева Л.Б.</i>	36
6.	ФАКТОРЫ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ НЕКОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ <i>А.Н. Галашев</i>	42

UDC 654.01

Terenetyev A.V.,

Grand Ph.D. in Engineering, Prof. at the
Department of «Machinery Parts and Theory of Mechanisms»,
Moscow Automobile and Road Construction
State Technical University (MADI),
Russia, Moscow

Yevtyukov S.S.,

Ph.D. in Engineering, Assos. Prof. at the
Department of «Ground transportation machinery»,
Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
Russia, Saint-Petersburg

Karelina E.A.,

Ph.D. in Economics, Assoc. Prof. at the
Department of «Foreign Languages»,
Moscow State University of Technology «STANKIN»
Russia, Moscow

Terentyeva V.A.,

Ph.D. student,
Saint - Petersburg Mining University
Russia, Saint-Petersburg

Ershov V.S.,

student,
laboratory assistant
Department of «Machinery Parts and Theory of Mechanisms»
Moscow Automobile and Road
Construction State Technical University (MADI)
Russia, Moscow

DIGITAL CONTROL MODELS - THE BASIS TRANSPORTATION LOGISTICS

Abstract

A significant number of automated control systems used today are based on the relational principle, which implements a subject-oriented approach to management in the system, when the means of interaction are tables or stored procedures. In this case, the control is carried out according to the accumulated statistical data, that is, laws that are, as a rule, of a stochastic nature. The clear advantage of an alternative - object-oriented approach is that attribute conversion mechanisms allow to build derived objects and structures based on basic ones, thereby creating a model in a more complex subject area with the necessary properties, providing the possibility of continuous analysis and making changes if necessary. Together with the use of digital technologies this approach allows to design and modernize transport and logistics systems as subsystems of intelligent transport systems.

Key words: control system, object-oriented approach, transport and logistics system, digital technologies, databases.

Transport and logistics systems (TLS) are formed based on the peculiarities of modern ideas about the object of management. The object of control is understood as a traffic flow, as a set of moving vehicles, with specific indicators inherent in it. In this case, the traffic flow has the following properties: unsteadiness, stochasticity, stability, inertia, interconnectedness, insufficient controllability.

This interpretation of the control object in the TLS, which dominates today in the design and modernization of transport systems in large cities and global transport infrastructures, is increasingly inconsistent with market economic mechanisms. In which each interested explant of the transport system (freight carriers, owners of transport and warehouse complexes, municipal authorities, etc.)

optimizes "their own transport logistics and economy", which leads to a transport situation where the potential of TLS does not satisfy everyone.

An alternative to this approach is the use of mechanisms for synchronous or complex optimization of individual parameters of the components of the traffic flow: freight traffic, passenger traffic, as well as elements of the transport infrastructure (parking lots, transfer hubs, freight terminals, etc.). The implementation of this alternative will allow:

- to reduce the total mileage of freight rolling stock;
- to use more efficiently the capacities of both the street and road network (UDS) of megalopolises and the TLS infrastructure as a whole;
- to differentiate in time and space (optimally redistribute) transport flows of goods and passengers.

In order to effectively manage such an unstable object as a traffic flow, transport science is constantly looking for more and more new approaches. Control systems have gone from local rigid one-program regulation in separate sections of the TLS to automated traffic control systems (ACS TP), using complex algorithms and principles of artificial intelligence. Adaptive systems using various self-learning algorithms, systems simulating the behavior of living organisms [1] and systems based on neural network technologies or artificial intelligence [2, 3] have become a modern stage in the development of process control systems operating on the principle of feedback with flow.

A milestone in the development of automated process control systems was the development of the document: "Coordinated Freeway and Arterial Operations Handbook" in 2006 [4]. This manual describes the issues of coordinating the work of control systems on the highways and adjacent road traffic systems. However, it does not contain a description of the technical aspects of the coordination process, but focuses on a description of the planning process, the possibilities for coordinated management, the strategies used, etc. **The main objective of the**

coordination principles described in this manual is to ensure the reliability and predictability of traffic in the so-called “corridors”. In this case corridors mean a section of a highway and adjacent city streets that ensure the movement of vehicles through a certain territory. It is recommended that the planning of a coordinated corridor management system start with a system-wide design, i.e. with the development of a regional plan for the development of such corridors. After the formation of a regional development plan for **corridors with integrated management** for the implementation of a specific project, the following sequence of actions is proposed:

1. Study of the problem.
2. Analysis of the organizations involved.
3. Formation of goals, objectives and criteria for project evaluation.
4. Development of the concept of the corridor.
5. Formation of a list of possible strategies and management scenarios.
6. Evaluation and selection of strategies and scenarios.
7. Development of an implementation plan.
8. Detailed design.
9. Construction (implementation).
10. Operation and maintenance.
11. Analysis of work and suggestions for improvement.

In nowadays the processes of integrating the transformation of TLS into Intelligent Transport Systems (ITS) in the United States continue on a systematic basis, and regular work is carried out to track the best solutions and exchange experience between road agencies of different states [5]. In addition, there is a tendency to move to the so-called "active management" (Active Traffic Management) [6,7]. **This approach assumes a more intensive impact on the behavior of traffic flows based on modeling and predicting changes in its parameters, which requires full integration of all control systems.**

It should be noted that the success of the implementation of coordination of management of heterogeneous systems depends not only on the integration of

technical aspects of TLS, but, possibly to a greater extent, on the relations between organizations, which can both facilitate and hinder the solution of the task, as well as a number of other obstacles [8]. The widespread deployment of infrastructure, integrated urban TLS cannot happen without addressing these non-technical issues. Transport officials at the federal, regional and local levels need to understand that focusing on the integration and deployment of ITS requires not only technical issues, but also requires institutional innovation, which is in some ways more complex.

Coordination of control actions is considered an attribute of a full and complete control process. This level occurs when individual elements of the system begin to develop control actions based on the incoming information in the interests of the entire system as a whole. **The stage of coordinating control actions requires maximum efforts in overcoming organizational and technical barriers, since, as a rule, the creation of a single communication computer network is required. At this stage, each participant must correlate their decisions with the general management concept. That is, the concept of a control object is transferred from a generalized (aggregate) traffic flow to a separate control element (a separate passenger, a separate consignment, a separate vehicle).**

The integration of TLS components is carried out by transferring information between individual vehicles and TLS elements at the present. In one of the studies, 32 links are identified between the components of the ITS [9]. Figure 1 shows a diagram of connections and data transmitted over them between TLS components.

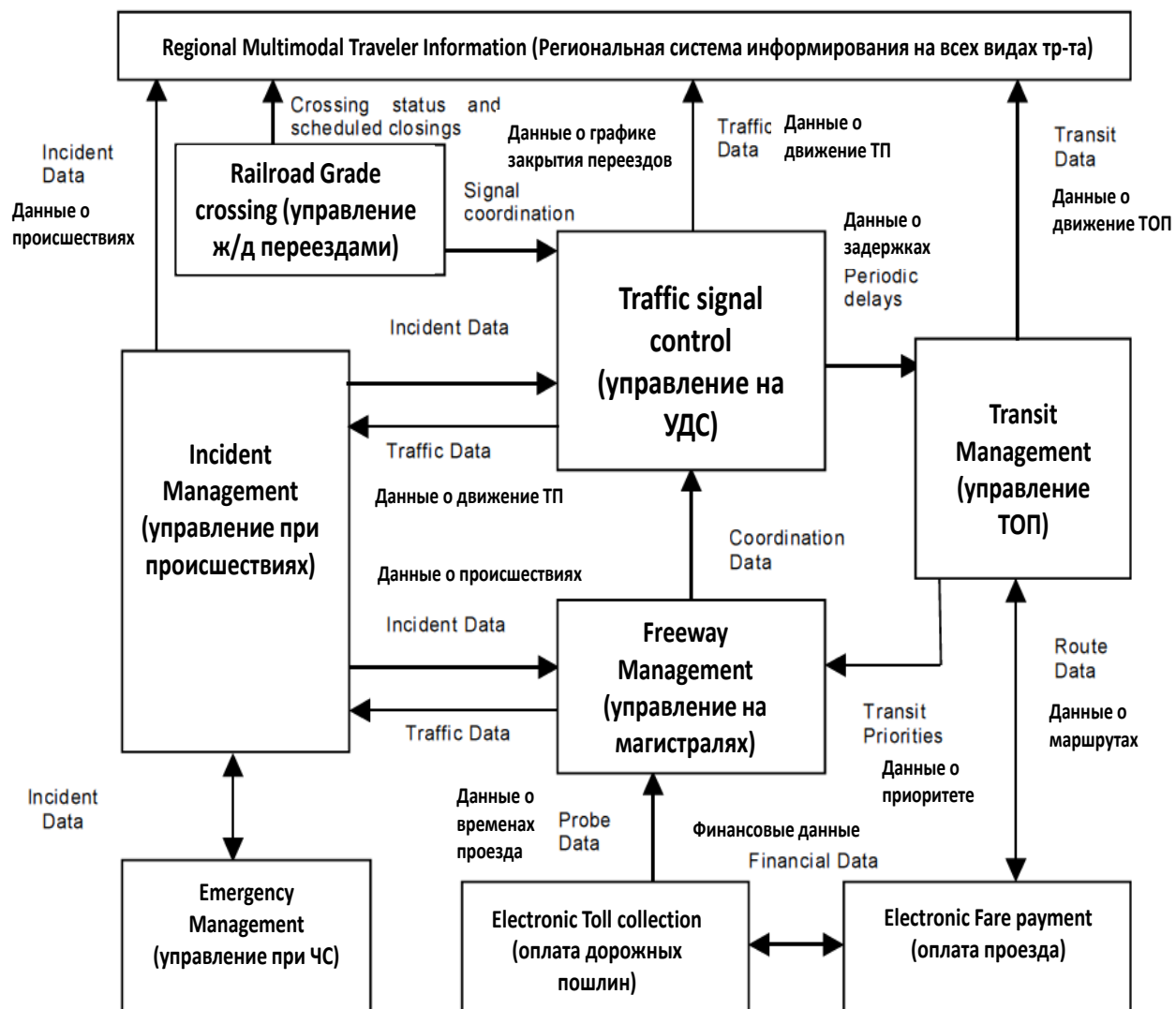


Fig. 1 - Relationships between TLS components

It can be stated that the completed management process in the ITS which meets the current level of development of scientific and technological progress and productive forces requires:

1. Creation of a unified communication and computer network for information flow control.
2. Development and application of object-oriented models for controlling physical objects of movement in the transport network, which form the optimal trajectories of movement of the latter [10].

In a general consideration of the issues of interaction of objects in a network, connected with each other by a number of various relations (analytical connections), it is necessary to develop algorithms that are able to maintain integrity relations between objects. Modern approaches to the creation and provision of reliability and security of information systems (IS) lead to the fact that all the main solutions in the field of organizing information exchange processes have a client-server architecture. This approach allows you to restrict access to confidential information by concentrating all the functions of direct data management in a single center. As a rule, various database management systems (DBMS) are used as server software. A significant number of used DBMS are based on the relational principle that implements a subject-oriented approach (SOA) to the management of procedures in the system, when the means of interaction are tables or stored procedures. In this case, management is carried out by a certain set of objects through the definition (according to the accumulated statistical data) of regularities, which, as a rule, are of a stochastic nature.

The main disadvantage of this relational model of interaction in complex systems based on a domain-specific approach is:

1. The designed system, as a set of tables, is very often difficult to analyze and understand processes.
2. The growth of the complexity of the system makes it impossible to fully or reliably track all the necessary places and procedures for the implementation of changes, and the process of development of the system itself is transformed into poorly controlled or uncontrollable.

The basis for the formation of digital transport logistics as a subject of management in complex TLS is an object-oriented approach (OOA). **With an object-oriented approach, an action program should represent not only a description of objects and their properties in the form of criteria, and relations between them in the form of goal-setting, but also the ways of their**

interaction (methods) in the form of operations on objects [11]. A clear advantage of the object-oriented approach is the conceptual proximity in any subject area to the arbitrary structure and purpose of the system. At the same time, the mechanisms for transforming attributes or methods should allow building derived objects and structures on the basis of basic ones, thereby creating a model in a more complex subject area with the necessary properties, providing the possibility of constant analysis and making changes if necessary. **In this case, objects and methods are polymorphic, which makes the developed software more versatile and flexible.** Despite the obvious advantages of the object-oriented approach, object-oriented control systems have not yet received mass distribution. At the same time, hybrid object-relational DBMS have become widespread, which partially use object-oriented principles of working with data, but at the same time, the data storage representation is performed when implementing the relational model.

References

1. US Public Law 102-240, Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991
2. Arterial Control and Integration // WS DOT, 1990
3. History of Intelligent Transportation Systems // U.S. department of transportation, report FHWA-JPO-16-329, 2016.
4. Coordinated Freeway And Arterial Operations Handbook // FHWA, 2006.
5. Highway Traffic Operations and Freeway Management: State-of-the-Practice // U.S. department of transportation, report FHWA-OP-03-076, 2013.
6. Synthesis of Active Traffic Management Experiences in Europe and the United States // FHWA, 2010.
7. Active Traffic Management for Arterials // National Cooperative Highway Research Program, 2013.

8. Inter-jurisdictional Coordination for Traffic Management in “Large City Technical Exchange And Assistance Program” // New York University, 2000.

9. Building the ITI: Putting the National Architecture into Action, Mitretek Systems, FHWA, April 1996.

10. Evtiukov S., Karelina M., Terentyev A. A method for multi-criteria evaluation of the complex safety characteristic of a road vehicle // Transportation Research Procedia. - Saint Petersburg: Elsevier B.V., 2018. - C. 149-156.

11. Grib V.V., Karelina M.Yu., Petrova I.M., Filimonov M.A. Development of an algorithm for predicting and monitoring the resource of mechanical systems // Modern problems of the theory of machines. - 2013. - No. 1. - p. 77-79.

© *A.V. Terenetyev, S.S. Yevtyukov, E.A. Karelina, V.A. Terentyeva,
V.S. Ershov, 2020*

ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Аннотация. Масштабы и возможности рынка образовательных услуг в Российской Федерации зачастую недооцениваются. Это связано с длительным периодом функционировавшей концепцией бесплатного образования, компоненты которой сохраняются и в настоящее время (так, в частности, основное среднее образование считается безвозмездным и всеобщим, есть возможность за счет средств государственного бюджета приобрести и более высокие ступени образования). Управление в области образования – это своеобразная область управленческих наук, сочетающая в себе положения психологии, педагогики, социологии управления, маркетинга и менеджмента.

Ключевые слова: менеджмент, образование, знания, управление, личность развитие, процесс, эффективность, совокупность, комплекс, образовательные учреждения.

Определение термина «образование» зафиксировано в подпункте 1 статьи 2 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации» и содержит в себе 2 смысловых компонента [1]:

– образование как общий целенаправленный процесс воспитания и обучения, являющийся социально важным благом и исполняемый в заинтересованностях лица, семьи, общества и страны;

– образование как комплекс приобретаемых познаний, умений, способностей, ценностных установок, навыка работы и компетенции конкретных объема и трудности, в целях интеллектуального, духовно-высоконравственного, творческого, физического и (либо) профессионального

развития человека, удовлетворение его образовательных потребностей и интересов.

Нужно помнить, что образовательные услуги имеют некоторые существенные особенности:

- услуги в образовательной сфере нематериальны и неосязаемы до момента их приобретения;

- данный вид услуг производится и потребляется одновременно;

- такие услуги неотделимы от субъектов, оказывающих их, изменения в учебной программе, изменения в преподавательском составе могут существенно сказаться на качестве услуг и повлиять на результат их оказания;

- качество образовательных услуг вечно претерпевает изменения, ведь оно должно отвечать требованиям государственного контроля, которые могут изменяться под воздействием внешних факторов;

- отсутствие возможности в полной мере сохранить результат образовательных услуг обусловлено их нематериальностью и естественным забыванием определенного процента полученной информации, свойственным человеку [6].

Кроме того, образовательным услугам присущи такие особенности, как высокая стоимость услуги, протяженность во времени, выраженная сезонность, отсутствие возможности получить мгновенный результат, а также необходимость сопровождения образовательной услуги в дальнейшем.

Стоит отметить, что образование в современном мире является одной из наиболее быстро развивающихся и перспективных сфер экономики. В это время становится актуальной проблема конкурентоспособности на российском рынке образовательных услуг. Высшие учебные заведения, находящиеся на бюджетном финансировании в том числе, сталкиваются с неустойчивостью развития рыночных сегментов в образовательной сфере.

Они стремятся предвосхитить рост конкуренции и укрепить свои силы на рынке.

В традиционной общеобразовательной школе ученик — это скорее объект: он не выбирает, что и как изучать, учиться ли вообще. В современных российских вузах ситуация аналогична: студенты могут добиться смены преподавателя, но для этого им нужно собрать бóльшую часть группы и обосновать свои требования в деканате. Схожая ситуация с корпоративным обучением. Это услуга для работодателей, а для сотрудников – обязательство, которое надо выполнить, чтобы остаться в компании. Все эти отношения работают по схеме «объект – субъект».

Образование становится услугой, когда учитель и ученик равноправны и являются субъектами учебного процесса [4].

Образовательные услуги могут осуществляться в различных формах:

- Государственные средние учебные заведения и университеты,
- Коммерческие и частные учебные заведения,
- Направления повышения квалификации,
- Дополнительное образование,
- Дистанционное обучение (в том числе с применением интернет-технологий),
- Объединение с иностранными образовательными учреждениями и т.д.

При этом число экспертов-менеджеров в образовательной сфере, способных регулировать проблемы развития новых научных направлений и инновационных методов, трудности образования на уровне государственных структур и органов, не достаточно.

Быть менеджером образовательного процесса – означает:

- Осуществлять нужную обществу значимую работу,
- Создавать общественное мнение,
- Заниматься делом, основу которого составляют большие морально-этические нюансы,
- Функционировать в элитной отрасли.

Управление образовательных процессов дает возможность людям присоединиться к большому обществу знаний. Каждому необходим посредник на пути ко постижению и служебным свершениям. Но для менеджера, помимо высокого предназначения, имеет значимость еще и бизнес, увеличение эффективности образовательного процесса, его регулирование и упорядочение.

В минувшие года возникло довольно большое количество работ, приуроченных к управлению в области образования, а кроме того отдельным организационно-административным аспектам образовательного процесса. Но данным трудам не достаточно системности, в основной массе ситуации разговор идет или об экспериментальном описании работы, проводимой в определенном учреждении (либо на определенной ступени образования), или о поверхностном объяснении того, что может быть признано управлением в образовательной компании, которые главные понятия применяются в данной деятельности [3]. Создатели оценивают управление в образовательной системе как:

- Системно упорядоченный, направленный процесс, в ходе которого выполняется влияние на элементы структуры образовательной системы и их взаимосвязи, и что гарантирует их единство и реализацию принятых функций,

- Имеющее иерархию научно организованное руководство: на первом уровне выполняется управление деятельностью коллективом института, на втором – деятельностью обучающихся,

- Совокупность организационных форм, способов, основ, научно-технических приемов управления образовательными системами, задача которого – увеличение эффективности их функционирования [5].

В целом тенденции исследования в области менеджмента образования возможно разбить на 3 категории:

- Руководство образовательным действием (учебой, воспитанием, формированием личности),
- Руководство учреждениями образования,
- Руководство проектами, программами, системами образования.

Управление в области образования основывается как на единые основы менеджмента, так и на характерные основы, свойственные непосредственно для данной сферы жизнедеятельности общества. Бесспорно, сформулированные основы станут отображать только лишь отдельные нюансы управления, но в том числе и такое мозаичное представление способно выработать картину особенностей управленческой теории и практики.

Определенные важные принципы менеджмента в области образования:

- Принцип доверия и почтения к человеку. Данный принцип считается системообразующим и основополагающим, он отображает основную мысль образовательной аксиологии. Он обязан трансформироваться в духовную основу, фундамент функционирования образовательной компании, установить вектор оптимизации абсолютно всех действий,

- Принцип целостного взгляда. Данная точка зрения кроме того весьма значима в концепции ценностей. В согласовании с ней, субъекты образовательного процесса должны оцениваться как личности со всеми мотивами, потребностями, переживаниями, целями. Данный принцип – краеугольный камень культуры образовательных организаций,

- Принцип целевой гармонизации и педагогической целенаправленности предполагает, что все решаемые в ходе управления задачи должны быть нацелены на результат главной цели, встающей перед образовательными организациями как общественным институтом. Общество устанавливает, что образование должно подготавливать молодое поколение к вхождению в производственно-социальную сферу жизни. Цель в данном случае выступает как исходный стимул субъектов, двигательная сила и регулирующий фактор,

- Принцип партнерства. Образование – проявление полисубъектное, взаимоотношения в нем должны нести субъект-субъектный, но не субъект-объектный вид,

- Принцип научности. Следует принимать во внимание закономерности управленческого и образовательного процессов,

- Принцип гуманности. Интересы личности должны быть верховным приоритетом, но цели, методы и ресурсы влияния – соответствовать условиям гуманности, объединять в себе потребности и интересы отдельных личностей и группы в целом,

- Принцип рациональной организации работы, в том числе точное распределение прав, обязанностей и ответственности, передача административных возможностей вниз по иерархической структуре, научно обоснованное разделение трудового периода в согласовании с тенденциями деятельности сотрудников, оптимизацию управленческой информации,

- Принцип эффективности. В согласовании с ним из множества альтернатив избирается та, что дает возможность достигнуть цель с минимальными расходами,

- Принцип интегральности. Данный принцип выражается в ориентации на целостность образовательного и административного действий [2].

Таким образом, менеджмент в образовании играет важную роль в развитии существующей системы, получении новых способов и методов работы, а также в эффективном применении и повышении результатов работы. Совокупность и использование принципов и методов менеджмента со спецификой образовательной системы позволяет более эффективно выполнять основные задачи образовательного процесса, что в свою очередь благотворно влияет на уровень развития каждой личности и современного общества в целом.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ (ред. от 24.12.2020) "Об образовании в Российской Федерации"
2. Белоновская И.Д., Голошумова Г.С. Маркетинг в образовании: учеб. для вузов. М.: Академия, 2018. С. 197- 208.
3. Гончаров М. А. Основы менеджмента в образовании: учебное пособие / М. А. Гончаров. — 3-е изд., стер. — М.: КНОРУС, 2016. — 476 с.
4. Мкртчян, С. Г. Менеджмент в образовании / С. Г. Мкртчян. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2019. — № 45 (283).
5. Челнокова Е. А., Коровина Е. А., Агаев Н. Ф. Педагогический менеджмент как вид управленческой деятельности педагога // Современные наукоемкие технологии. — 2018.
6. Шипилина Л. А. Качество управления образовательным учреждением и необходимость профессионализации менеджмента в образовании. // Сибирский педагогический журнал. — 2016. — № 10. — С. 360–372.

© Круглова Татьяна Олеговна, 2021

КРИТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНСТИТУТА КОНЦЕССИИ В РОССИИ

Аннотация: В статье рассмотрена проблематика функционирования механизма концессионных соглашений в России. Отмечено, что концессии, наравне с позитивными аспектами, вызывают и ряд противоречий, что может негативно влиять на эффективность реализуемых проектов. Приведена систематизация положительных и отрицательных сторон концессионных проектов, предложены подходы к нивелированию возможных проблем.

Ключевые слова: концессия, концессионные соглашения, инфраструктура.

Состояние инфраструктуры в России в ряде случаев не соответствует возрастающим требованиям со стороны пользователей, современному уровню развития технологий, требованиям экономической эффективности и энергоэффективности. Об этом можно судить на основе международных сопоставлений, высказываний политических и отраслевых деятелей, научных работников и общественности.

Та существенная роль, которую в последние годы начинает играть механизм концессии [1] в отечественной практике развития инфраструктурных сфер, придает вопросам обеспечения эффективности реализуемых проектов первостепенное значение. Для этого необходимо учитывать как положительные, так и отрицательные стороны концессии.

Систематизация позитивных аспектов концессионного механизма в сфере инфраструктуры приведена на рис. 1.



Рис. 1. Систематизация позитивных аспектов концессионного механизма

На начальных этапах использования концессионного механизма в России в научных публикациях преобладали работы, в подавляющем большинстве случаев описывающие преимущества концессии, что мешало объективной оценке и принятию верных управленческих решений. Однако впоследствии, в условиях, когда концессионная практика в России

столкнулась с известными сложностями (особенно в период кризисных явлений), это направление дополнилось работами, которые акцентировали свое внимание на недостатках концессии [2-3]. Так, например, исследователями говорится о том, что «концессия – наиболее противоречивая форма ГЧП, которая имеет наибольшее количество преимуществ для государства при наибольшем количестве недостатков для частных инвесторов» [4]. Следует признать, что концессия, как, впрочем, и любой институт, функционирует с определенными проблемами. Однако довод о том, что это «наиболее противоречивый» институт ГЧП недостаточно обоснован. Некоторые исследователи и вовсе предлагают отказаться от механизма концессии и перейти на другие направления (например, механизм контрактов жизненного цикла). Такое мнение следует признать необоснованным с научной точки зрения и являющимся следствием субъективного мнения, основанного на политических или малообоснованных мировоззренческих взглядах. В последние годы в отечественной научной литературе часто говорится о недостатках концессионной модели, ставя во главу угла проблемы сложности прогнозирования экономических показателей таких проектов. Это стало во многом следствием двух периодов нестабильности 2008-2010 гг. и 2014-2019 гг., связанных с протеканием финансового кризиса глобального масштаба в первом случае, и осложнением геополитической обстановки во втором. В этот период подверглись негативному влиянию как инвестиционная деятельность в целом, так и отдельные институты (например, институт особых экономических зон).

По мнению автора, в данном случае, из справедливого вывода о сложности проектов концессии, которые в большинстве случаев имеют долгосрочную природу и затрагивают множество участников с разнонаправленными интересами, делается неправильный вывод о нецелесообразности таких проектов. Вместо разработки на качественно

более высоком уровне конкурсной и проектной документации, всестороннего исследования данной проблемы, поиска путей оптимального решения и повышения эффективности, предлагается уклонение и переход на другие методы финансирования и реализации инфраструктурных проектов. Зачастую другие механизмы не дают тех преимуществ концессии, которые позволяют привлечь инвестиции в инфраструктурные сферы.

Специалисты из государственного сектора отмечают следующие недостатки концессии [5]: длительный и затратный подготовительный этап; повышенные требования к квалификации разработчиков в юридических и экономических вопросах, технологических решениях; сложности с подготовкой объекта и т.д. Этот перечень не является полным, можно назвать, к примеру, удорожание финансирования, оппортунизм концессионера, сложность соблюдения социальных стандартов и другие возможные недостатки. Эти сложности должны учитываться в ходе разработки и реализации проектов, вместе с тем они не говорят о том, что концессионный механизм имеет недостатки, а лишь свидетельствует о сложности задачи преобразования общественно значимой инфраструктуры на длительном горизонте планирования. Так, к примеру, механизм аренды муниципального имущества во многом не имеет этих недостатков. Вместе с тем, он не предполагает инвестиций в преобразование объекта, что лишь накапливает износ в ряде случаев уже устаревшей инфраструктуры. А инвестиции в строительство или реконструкцию объекта в любом случае предполагают долгосрочную природу и, как следствие, возникновение дополнительных сложностей. О проблемах развития концессионного механизма можно судить на основе докладов Федеральной антимонопольной службы РФ (ФАС) [6], в соответствии с которыми отмечаются следующие негативные явления:

- 1) Злоупотребление органами власти регионального и муниципального уровней своим правом на финансовое участие в проекте.

2) Неправомерное определение победителя концессионных конкурсов:

3) Отдельный перечень проблем в ходе передачи в концессию объектов ЖКХ.

Таким образом, система реализации инфраструктурных проектов на концессионной основе имеет как положительные, так отрицательные стороны. Для того, чтобы механизм концессии успешно выполнял свои функции необходима разработка мер, направленных на нивелирование возможных отрицательных последствий и достижение целевых установок.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

2. Гасилов В.В. 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.

3. Воротынцева А.В. Реализация концессионных проектов в ЖКХ в условиях экономической нестабильности / А.В. Воротынцева, И.А. Провоторов // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2016. № 3. С. 35-39. (0,35 п.л., доля автора 0,2 п.л.).

4. Квашнина Н.А. Государственно-частное партнерство в региональной экономике депрессивного типа / Квашнина Н.А., Меркулова М.Е. // Многоуровневое общественное воспроизводство: вопросы теории и практики. 2012. № 2 (19). С. 183-206.

5. Кузнецова Д.А., Агафонов М.И., Донцов Д.А. Методические рекомендации по заключению концессионных соглашений для концедентов.

Волгоград 2016. Комитет по регулированию контрактной системы в сфере закупок Волгоградской области. 84 с.

6. Доклад о состоянии конкуренции в Российской Федерации за 2018 год. Федеральная антимонопольная служба. МОСКВА. 2019.

© Фрадин И.М., 2021

**ТУРИСТСКИЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ
ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ
ПАНДЕМИИ 2020**

Abstract

The global tourism industry, are in stable development in 2019, demonstrating a high degree of openness of the national markets of tourism, increasing the share of tourism services in total trade in goods and services, increase foreign investment in the tourism industry, the growth of international payments.

In 2020, the tourism industry around the world has undergone a major transformation and a General decline in activity to an unprecedented size due to local restrictions on movement, closing borders and stopping air traffic. The scale of the decline in the tourism industry worldwide has yet to be assessed.

Keywords: global touristic crisis, economic consequences of the pandemic, anti-crisis solutions in the tourism sector.

Мировая туристическая индустрия, находящаяся в стабильном развитии в 2019 году, демонстрировала высокую степень открытости национальных рынков туризма, повышение доли торговли туристскими услугами в общем объеме торговли товарами и услугами, увеличение масштабов иностранных инвестиций в туристскую индустрию, рост международных платежей.

Также российский туристский сектор показывал положительную динамику до развития глобальных ограничений, связанных с пандемией. Об этом свидетельствуют данные Ростуризма за 2017 - 2019 годы, согласно которым число выездных поездок граждан России (тыс.чел) показывает положительную динамику с 2017 по 2019 год, с приростом 25.17% в 2017 году, 5.89% в 2018 году, 8.02% в 2019 году. [1]

В 2020 году индустрия туризма во всем мире подверглась серьезной трансформации и общему снижению активности до небывалых размеров ввиду локальных ограничений по перемещению, закрытию границ и остановке авиасообщения. Масштабы сокращения туристической отрасли во всем мире еще предстоит оценить.

Однако внедрение информационных технологий в сферу туризма позволило трансформировать некоторые составляющие туристического рынка, адаптироваться к новым условиям предоставления услуг, выработать новые туристические продукты и новые подходы к оказанию услуг.

В условиях пандемии и ограничениях, с ней связанных, весь третичный сектор экономики оказался под существенной угрозой, многие сферы деятельности оказались на грани закрытия и банкротства в период самоизоляции. Туристические компании начали разрабатывать адаптационную модель предоставления услуг в условиях глобального кризиса.

Адаптационная модель предоставления туристических услуг в условиях глобального кризиса.

Первым и основным примером новой адаптационной модели туристического сектора является выраженное разделение сегментов рынка на внутренний и внешний туризм, с выделением приоритета на внутренний туризм.

Другие примеры адаптации туристского сектора к новым реалиям кризисного времени:

- введение новых продуктов, таких как виртуальные туры;

- возможность самостоятельного выбора туров и туристических услуг клиентами без помощи посредников;
- развитие онлайн агрегаторов туристических услуг по выбору отелей, авиабилетов, услуг туристического трансфера;
- видоизменение платежного рынка в сегменте туристических услуг: увеличение возвратов, работа с возвратами перетекает в собственные локальные платежные продукты: ваучеры, балансы или бонусы, специальные счета и личные кабинеты. Туристические компании стремятся удержать клиентов, предлагая перебронирования и удержание средств клиентов с предоставлением дополнительных бонусов на последующие покупки. Платежные системы увеличивают сроки холдирования средств. Сроки бесплатной отмены туристических услуг существенно сократились, что дает большую гибкость для клиентов в отменах и перебронированиях.
- рынок страховок не показал существенного спада, так как вводятся новые продукты страхования, например страхования от COVID19, услуги страхования туристами покупаются охотнее в период кризиса здравоохранения.

В условиях пандемии повышенную востребованность и актуальность приобрели дополнительные сервисы, такие как туристические трансферы, страховки, обеспечивающие дополнительную безопасность поездки.

Тем не менее, несмотря на глобальное снижение туристической активности, туристический сегмент рынка не теряет заинтересованности клиентов и отчетливо прослеживается взаимосвязь, что в случае открытия новой страны/направления для туризма и восстановления перелетов, клиенты начинают снова покупать и бронировать и рынок показывает некоторое восстановление.

Мировые тенденции и прогнозы падения и восстановления туристской отрасли.

Срок восстановления рынка до показателей 2019 года на данный момент прогнозировать затруднительно. По прогнозам Всемирной туристской организации (UNWTO) восстановление международного спроса в туристической отрасли ожидается к 3 кварталу 2021 года, однако 20% экспертов этой организации считают восстановление мировой туристической активности к показателям до пандемии возможным только к 2022 году. [2]

Рынок внутреннего туризма большинстве стран мира показывает менее значительные показатели падения, в том числе и в России. Согласно данным Всемирной туристской организации (UNWTO) общемировое падение международных пассажирских авиаперевозок с января по сентябрь 2020 года упало на 61%, в то время как падение внутренних авиаперевозок составляет за этот же период 39%. [3]

Разработка политики внутреннего туризма в России как антикризисный ответ.

В условиях ограничений на международные авиаперевозки, страны формируют собственную политику внутреннего туризма.

В России правительство разрабатывает программы стимулирования внутреннего туризма, такие как уже работающая программа возврата средств за путешествия по России с компенсацией 20% от стоимости поездки.

Ростуризм разрабатывает национальный проект по туризму, основной целью которого является создание условий, при которых путешествия по России станут частью образа жизни граждан, будут установлены показатели по внутренним туристическим поездкам, по количеству новых рабочих мест в отрасли, по объему экспорта туристических услуг. Также в него будут включены и меры поддержки отрасли: запуск туристического территориального проектирования, софинансирование строительства обеспечивающей инфраструктуры, субсидирование части процентной ставки по строительству и реконструкции гостиничного фонда.

В середине октября 2020 Ростуризм внес в правительство РФ проект доклада президенту страны по разрабатываемому нацпроекту. На конец декабря 2020 года проект еще находится на стадии разработки. [4]

Снижение трат россиян в туристическом секторе.

Туристическая отрасль, как деятельность по получению и потреблению впечатлений, в условиях экономического кризиса и глобального кризиса здравоохранения, как была названа пандемия COVID 19 членами Большой Семерки, первоочередно попадает в зону риска.

Как сообщает Информационно-аналитическое агентство «Телеком-Дэйли» в исследовании российского платежного сервиса Qiwi, траты россиян в туристическом секторе за летние месяцы 2020 распределились следующим образом:

- Количество транзакций в категории турпутевок россиян летом 2020 года выросло на 45% по сравнению с годом ранее, а оборот за этот же период снизился на 58%.
- Средний чек летом 2020 стал меньше на 72% по сравнению с предыдущим годом и составил 10 200 руб.
- В сегменте бронирования гостиниц по сравнению с летом прошлого года количество и оборот транзакций снизились на 37% и 61% соответственно. Средний чек составил 11 184 руб., что ниже на 39%, чем годом ранее.
- В категории авиа- и железнодорожных билетов, средний чек на авиабилет составил 14 205 руб. (на 32% ниже, чем годом ранее). Средний чек на поезд - 3 563 руб. (снижение на 9% в сравнении с летом прошлого года).

[5]

Экономические аспекты необходимости программ стимулирования и развития туризма в России.

Туризм является мягкой силой, способной прямо способствовать выходу страны на глобальный рынок. Туризм в целом благоприятно влияет на имидж страны на мировой арене, помогая при этом решать политические задачи. Активное развитие въездного туризма способствует ознакомлению мировой общественности с ценностями страны, что в дальнейшем способствует участию этой страны в глобальной повестке и экспорту своей системы гуманитарных ценностей и задач.

Россия позиционирует себя как государство с мнением которого необходимо считаться, Россия имеет определенные амбиции на международной арене. В данной связи важно отметить, что, если государство хочет быть представлено в глобальной повестке и продвигать на мировой арене некую систему представлений, первый шаг – массовый «завоз» туристов, чтобы те могли впитать идеи, которые страна намерена экспортировать. [6]

Туристский сектор экономики включает в себя обширную занятость в других смежных отраслях, также относящихся к третичному сектору экономики: гостиничный бизнес, питание и торговля, пассажирский транспорт, банковские структуры по обмену валюты, учреждения культуры, досуга, развлечений, предприятия сельского хозяйства, учебные заведения по подготовке кадров и т.д. [7]

Туризм является важным двигателем развития страны. Развитый туристический сектор повышает инвестиционную привлекательность страны, стимулирует развитие инфраструктуры, создание рабочих мест в потребительском секторе, положительно влияет на жилищное строительство.

Туристский сектор экономики образуется из сложного комплекса различных отраслей, подотраслей и видов деятельности, которые непосредственно удовлетворяют различные потребности туристов или создают необходимые для этого условия. Большинство предприятий,

задействованных в туристском секторе экономики удовлетворяют не только потребности туристов, а также потребности граждан страны, то есть косвенно способствуют росту туристского потребления и экономики в целом.

[8]

Важным аспектом для Российской экономики является тот факт, что индустрия туризма способствует хозяйственному освоению менее развитых районов, вовлекает в хозяйственный оборот не использованные другими отраслями природные ресурсы, влияет на развитие инфраструктуры и способствует занятости местного населения.

В этой связи российский туристический сектор надеется на направленное развитие именно внутрирегионального туризма, обеспечивающего территориальную доступность отдыха внутри агломерации в рамках нового национального проекта по развитию туризма в России "Туризм и индустрия гостеприимства".

Национальный проект России "Туризм и индустрия гостеприимства", ожидания.

На данный момент в России имеет место концентрация и централизация производства и капитала, входящего в туристическую индустрию. Гостиничный бизнес и крупные предприятия сферы досуга крупных российских городов укрепляют свое положение на российском рынке, создавая и развивая свои транспортные компании, строительные фирмы и предприятия по производству гостиничного и ресторанного оборудования, выходят на международный рынок. Тем самым стимулируя обратный приток средств в туристический бизнес, промышленные предприятия, банки, инфраструктурные объекты.

В то время как региональный туризм испытывает сложности с развитием проектов и привлечением инвестиций, ожидается что в рамках нового национального проекта в России "Туризм и индустрия

гостеприимства", удастся стимулировать приток частного капитала в туризм, путем снижения рисков для инвестора и создания более четких гарантий возвратности инвестиций.

Основными мерами поддержки российской отрасли туризма в рамках этого национального проекта анонсированы: запуск туристического территориального проектирования, софинансирование строительства обеспечивающей инфраструктуры, субсидирование части процентной ставки по строительству и реконструкции гостиничного фонда, софинансирование мероприятий по формированию привлекательных для туристов центров городов РФ и грантовая поддержка предпринимательских инициатив в сфере туризма, а также субсидирование организаций, обеспечивающих привлечение иностранных туристов.

Подводя итог, важно отметить, что сфера туризма показала готовность видоизменяться и вырабатывать успешные антикризисные решения. Тем не менее, ввиду глобального экономического кризиса, туристическая отрасль нуждается в государственной поддержке. В России ожидается положительный эффект от программы государственной поддержки "Туризм и индустрия гостеприимства", рассмотрение которого анонсировано в октябре 2020. На данный момент туристическая отрасль России вырабатывает собственные модели антикризисного реагирования в условиях глобального туристического кризиса, переориентировавшись большей частью на внутренний туризм.

Список использованной литературы

[1] Статистические данные по РФ в период 2018-2020 годы - Ростуризм, URL <https://tourism.gov.ru/contents/statistika/statisticheskie-dannye-po-rf-2/statisticheskie-dannye-po-rf-v-period-2018-2020-gody/>

[2] UNWTO, World Tourism Barometer, URL <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>

[3] UNWTO, Tourism Recovery Tracker, URL <https://www.unwto.org/unwto-tourism-recovery-tracker>

[4] МСП ожидает от нацпроекта по туризму налоговых льгот и мер поддержки небольших проектов, Будущее России Национальные проекты, URL <https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/msp-ozidaet-ot-nacproekta-po-turizmu-nalogovyh-lgot-i-mer-podderzki-nebolsih-proektov>

[5] Информационно-аналитическое агентство «Телеком-Дэйли», исследование российского платежного сервиса Qiwi: Туристические транзакции выросли в количестве и упали в сумме, URL <http://tdaily.ru/news/2020/09/14/qiwi-turisticheskie-tranzakcii-vyrosli-v-kolichestve-i-upali-v-summe>

[6] Николай Новичков – профессор, доктор экономических наук, в 2012–2013 гг. – заместитель руководителя Федерального агентства по туризму (Ростуризма), профессор Российского государственного университета туризма и сервиса (РГУТиС), член Экспертного совета правительства Российской Федерации, Туризм как фактор глобальной политики. Внутренний туризм как следствие внешней политики, URL <https://oko-planet.su/politik/politiklist/323274-turizm-kak-faktor-globalnoy-politiki-vnutrenniy-turizm-kak-sledstvie-vneshney-politiki.html>

[7] Восколович Н. А. Проблемы развития индустрии туризма в России в условиях экономической нестабильности // Новая экономика и региональная наука. 2015. № 2. С. 3А—35.

[8] Восколович Н. А. The Features of the Development of Rural Tourism in Russia //Economica. Szolnoki Foiskola Szolnoki, 2015. Т. 4. С. 88—92; Восколович Н. А. Availabilityof services as a basis of the formation of the modern guality of populations life // Economia.Szolnoki Foiskola Hungary Szolnok, 2014. С. 199—203.

ВНУТРЕННИЙ АУДИТ: НЕОБХОДИМОСТЬ И ПРОБЛЕМЫ

Аннотация. В статье автором рассмотрено понятие внутреннего аудита, обоснована необходимость его использования на российских предприятиях. Также выявлены основные проблемы, существующие в данном направлении, и предложены меры по их решению.

Ключевые слова: аудит, проверка, внутренний аудит, финансовая деятельность предприятия, аудиторская проверка, аудиторская деятельность, финансовый аудит.

Сегодня в нашей стране функционирует огромное количество предприятий и организаций различных форм собственности и организационно-правовых форм, осуществляющих разнообразные виды деятельности.

Во многих отраслях экономики существует высокий уровень конкуренции, поэтому перед руководством любой фирмы, стремящейся наращивать свои производственные обороты и увеличивать прибыль, стоит важная задача: постоянно улучшать деятельность организации, повышать эффективность всех ее звеньев [1, с. 57].

Практически любой бизнес сегодня сопряжен с определенными рисками, которые нужно не только избегать, но и уметь прогнозировать. Важным аспектом в данном направлении является ведение постоянного контроля за деятельностью работников и за функционированием компании в

целом, в том числе, посредством грамотной организации системы финансового учета и отчетности.

По этой причине в последнее время на отечественных предприятиях возрастает роль аудита, как одного из важнейших элементов всей системы управления. По такому критерию, как исполнитель проверки, аудит подразделяется на внутренний и внешний [2, с. 116].

Под внутренним аудитом подразумевается работа по контролю всех элементов управления и различных направлений функционирования организации, которая регламентируется внутренними документами и проводится представителями специального контрольного подразделения.

В мировой практике внутренний аудит используется давно и достаточно эффективно, в то время как на российских предприятиях данная система введена относительно недавно. Наиболее распространённой формой аудита является внешний аудит, который проводится сторонними специалистами уполномоченных контрольных органов. Внутреннему аудиту не уделяется должного внимания. Однако нельзя отрицать тот факт, что по мере активного развития экономики страны значение внутреннего аудита в процессе управления организацией становится все более актуальным [3, с. 53].

Главная цель внутреннего аудита – это предоставление руководству актуальных, правильных и надежных сведений о деятельности компании. Ключевой задачей, которую призван решить внутренний аудит, является создание специальной системы внутреннего контроля, выступающей в качестве обязательного компонента для осуществления прав и ответственности руководящего органа управления.

Существует несколько ключевых направлений внутреннего аудита:

– повышение эффективности и результативности работы организации (операционный аудит);

- обеспечение достоверности всех видов отчетности (финансовый аудит);
- соблюдение норм действующего законодательства и т.д.

Полномочиями по осуществлению функций внутреннего аудита наделяется специально созданная в организации служба или отдельный аудитор. Можно сказать, что внутренний аудит является уникальным для каждой организации. Сегодня существует несколько форм внутреннего аудита (рис. 1).

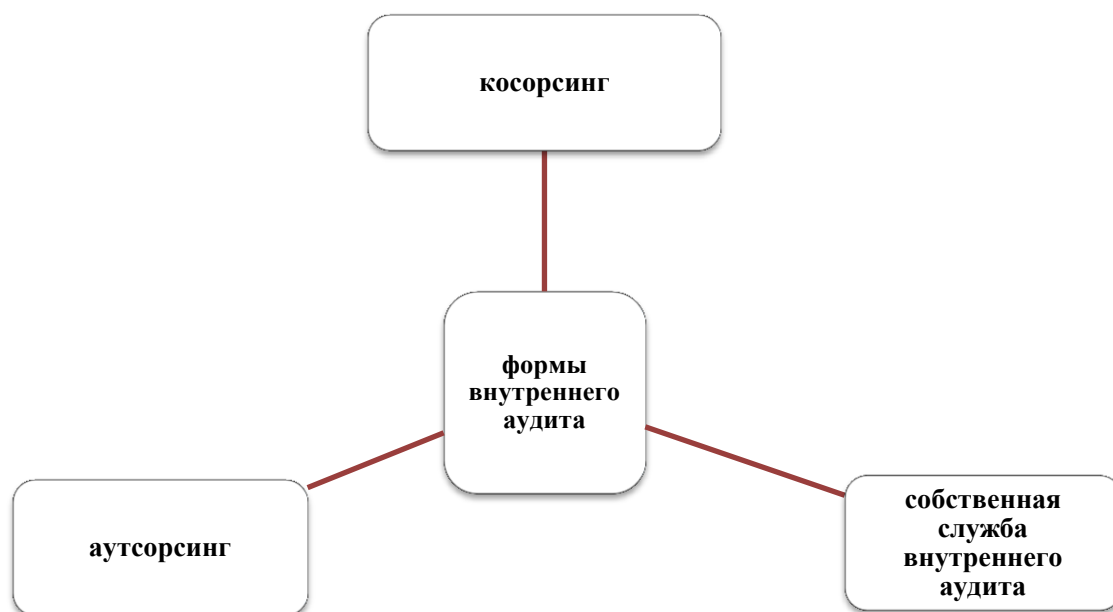


Рисунок 1 – Формы организации внутреннего аудита

Под созданием собственной службы внутреннего аудита подразумевается, что его проводят работники организации, которые хорошо знакомы со структурой и особенностями компании. Для проведения внутреннего аудита в организации формируется специальная группа, в которую входят сотрудники различных подразделений. Положительным фактором является и тот аспект, что навыки и опыт, полученные штатными сотрудниками, остаются внутри организации и могут быть использованы при следующих проверках.

В организации должен быть создан локальный нормативно-правовой акт (к примеру, Положение), в котором должна быть определена вся процедура внутреннего аудита. Однако тот факт, что исполнители аудита – это сотрудники самой организации, содержит в себе наибольшее количество проблем: сложно обеспечить непредвзятость и полную объективность проверки, к тому же эксперты зависимы от руководства в отношении получаемых ими данных.

Аутсорсинг – это еще одна распространенная форма внутреннего аудита, под которой подразумевается полная или частичная передача функций по осуществлению внутреннего аудита специализированной компании или привлечённому со стороны внешнему специалисту.

Косорсинг – это процесс, когда в рамках одной фирмы формируются органы внутреннего аудита, но в некоторых случаях привлекаются внешние консультанты.

На выбор конкретной формы организации службы внутреннего аудита влияют различные факторы: вид и сфера деятельности организации, масштабы ее деятельности и объем выполняемых работ [4, с. 45].

Таким образом, можно сказать, что в системе внутреннего аудита в нашей стране существует ряд проблем. Прежде всего, необходимо отметить несовершенство служб внутреннего аудита, которое объясняется тем, что развитие системы отечественного аудита сильно отстает от аналогичных систем в зарубежных странах [5, с. 48].

Также сегодня отсутствуют подробные и детальные рекомендации по разработке и внедрению локальных документов в сфере внутреннего аудита. В качестве внутренних аудиторов во многих компаниях действуют узкоспециализированные специалисты, т.е. штатные сотрудники, у которых нет необходимых знаний и опыта для ведения этой деятельности.

Нормативно-правовая база в сфере внутреннего аудита в нашей стране крайне слаба, ее практически нет: правовое регулирование деятельности осуществляется на основании Федерального закона «Об аудиторской деятельности» от 30.12.2008 №307-ФЗ, который в большей степени ориентирован на особенности проведения внешнего аудита, нежели внутреннего.

В качестве мер по решению данных проблем можно предложить следующие действия:

– обязательно предоставлять аудиторам все необходимые сведения со стороны руководства;

– повышать квалификацию специалистов в сфере внутреннего аудита путем внедрения методических разработок по данной теме и проведения обучающих семинаров;

– в законодательство необходимо внести акты, регламентирующие деятельность по проведению внутреннего аудита.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что в современных условиях становления и развития рыночных отношений внутреннему аудиту предоставляются большие возможности для демонстрации своей необходимости собственникам и руководству компаний. При организации отдела внутреннего аудита у менеджмента компаний появляется мощный инструмент, с помощью которого можно повысить эффективность бизнеса и достичь новых высот.

Список использованной литературы

1. Авдеева А.И. Внутренний аудит: современные тенденции развития // Наука и право. 2018. № 3. С. 56-59.

2. Бузуртанова Л.В., Халухоев Д.А., Транснациональные корпорации, и их роль в мировой экономике // Апробация. 2016. № 3. С. 116-118.

3. Бузуртанова Л.В., Дудургов И.А. Проблемы фактического применения МСФО в России // Инновационная наука. 2018. № 6. С. 52-54.
4. Бузуртанова Л.В., Торшхоев М.А. Совершенствование методологии и техники организации бухгалтерского учета // Евразийское Научное Объединение. 2015. № 3. С. 56-57.
5. Долинский А.У. Проблемы аудита в коммерческих организациях // Экономика 21 века. 2018. № 2. С. 45-48.

© Бузуртанова Л.В., Пугоева Л.Б., 2021

ФАКТОРЫ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ НЕКОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Аннотация

Представлены результаты анализа основных факторов, влияющих на финансовое состояние потребительской некоммерческой организации на примере гаражно-строительного кооператива

Ключевые слова: финансовые затраты, эксплуатационные взносы, смета, причины, обстоятельства, коэффициент финансовой устойчивости

Финансовое состояние организации, будь то коммерческой или некоммерческой, является важнейшим показателем деятельности и означает наличие такого уровня финансовых ресурсов, который обеспечивает стабильную платежеспособность и тем самым исполнять денежные обязательства перед внешними и внутренними контрагентами.

Деятельность любой потребительской некоммерческой организации направлена на удовлетворение потребностей своих членов и её эффективность определяется самими участниками организации в рамках существующего законодательства. Не смотря на то, что само определение «некоммерческая организация» отвергает достижение коммерческих результатов, финансовая составляющая занимает весьма значительное положение и требует пристального внимания и контроля.

Анализ работ в сфере финансового управления показал, что имеются многочисленные и в разной степени детализированы группы (классы) факторов, влияющих на финансовое положение организации [1, 3, 4], а так же даётся сравнительная характеристика существующих классификаций [5].

Но при этом оказалось, что классификации относятся к коммерческим организациям либо к НКО, деятельность которых проводится в социально-культурном направлении, поэтому не могут в полной мере быть применены к потребительским некоммерческим организациям, таким как ТСЖ, СОТ и ГСК.

Можно дискутировать о значении таких организаций в экономике государства, но они существуют, и в перспективе не предвидится причин для отказа от этой формы объединения граждан. Так по данным 2020 года в Архангельске и его пригородных районах зарегистрировано: ТСЖ – 106, садово-огородных – 75, гаражных, ГСК и лодочных -150 кооперативов. Все они, при выполнении своего основного назначения, дают рабочие места и оплачивают налоги.

Подробную, излишне раздробленную классификацию факторов в данном случае считаем нецелесообразным, для практического применения рассмотрим основные из них, распределив на две условные группы:

- по месту проявления (внешние и внутренние);
- по характеру возникновения (объективные и субъективные).

Для определения самих факторов и степени их влияния, в качестве объекта изучения принят гаражно-строительный кооператив «Центральный», размещенный в 4-х этажном здании на 525 стояночных мест и введенный в эксплуатацию в 1993 году. Среднее число пайщиков ГСК за последние пять лет – 478, в штатном расписании 13 постоянных ставок и 2 работника по совместительству (ответственные за электрохозяйство и кладовые). Здание кооператива электрифицировано, подключено к центральному теплоснабжению и водопроводу, имеет трансформаторную подстанцию, ремонтно-смотровой пост, систему пожаротушения, санузел, кабинеты правления и охраны. Охрана ведется круглосуточно, пост охраны оборудован системой видеонаблюдения и тревожной сигнализации.

Главным исполнительным документом финансового планирования является годовая смета ГСК, принимаемая на общем собрании членов. Путем деления планируемого размера сметных расходов на количество членов определяются годовой, квартальный и ежемесячный размеры эксплуатационных взносов. Именно при подготовке и исполнении этого документа проявляется действие различных факторов. На рис.1 представлены средние значения затрат по основным разделам сметы за 2017-2019 годы.

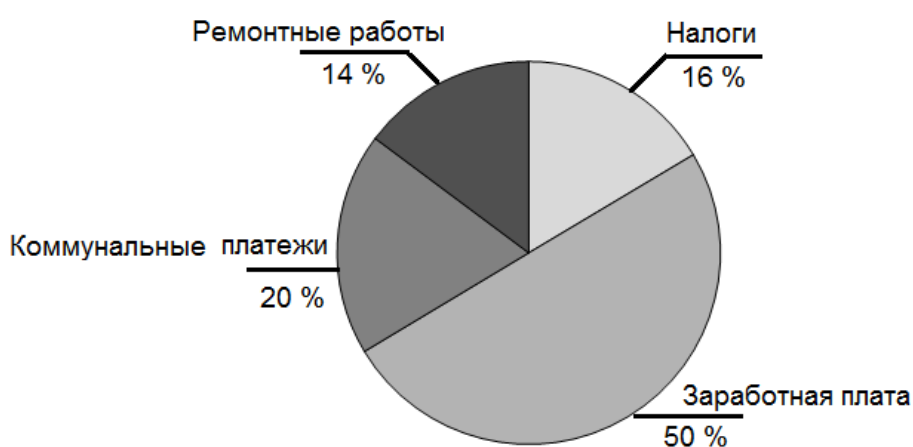


Рис. 1. Средние значения затрат ГСК за 2017-2019 годы

Очевидно, что практически половину затрат составляет оплата труда сотрудников ГСК, далее следуют коммунальные платежи, налоговые отчисления и затраты на ремонтно-восстановительные работы.

Если количество сотрудников является объективным внутренним фактором, то размеры окладов и различного рода надбавок, выплаты социального характера являются внешним объективным фактором, т.к. определяется законодательством. Так фонд оплаты труда в 2017 году составлял 2 454 тыс. рублей, а в 2018 в связи с увеличением МРОТ превысил 3 583 тыс. рублей. Налоговые отчисления – так же безусловно внешний объективный фактор и в значительной степени зависит от двух предыдущих, за исключением земельного налога, составившего по годам 33798, 77250 и 79462 рубля соответственно.

В состав коммунальных платежей включены: оплата тепловой и электрической энергии, водоснабжения и водоотведения, вывоз и утилизация ТБО, хозяйственные расходы (покупка инвентаря и инструментов, канцелярских товаров, ЧМС и т.п.) и прочее (оплата связи и почтовых услуг, обслуживание расчетного счета, «тревожной кнопки» и др.). Средние значения за 2017-2019 годы представлены на рис. 2.

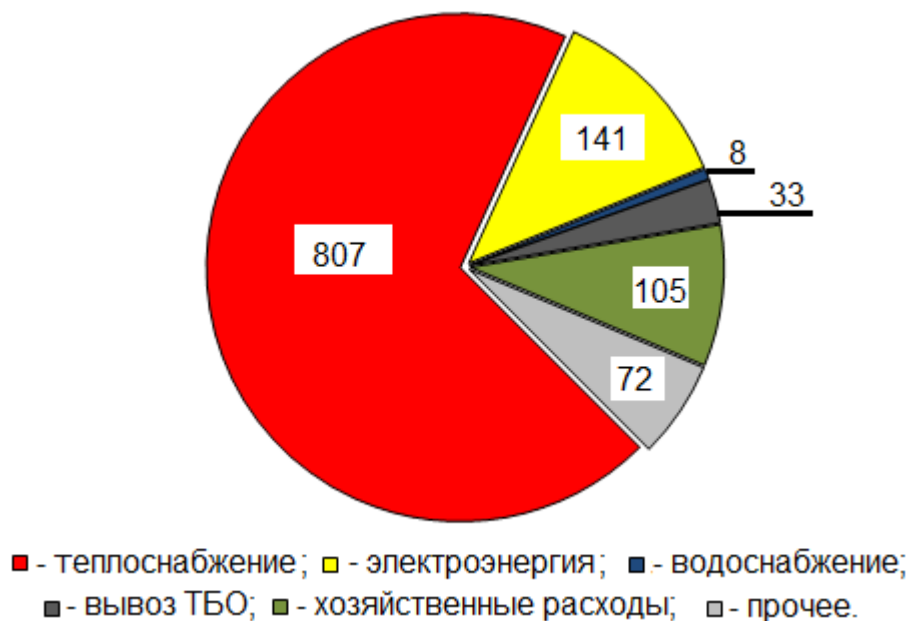


Рис. 2. Структура коммунальных расходов, тыс. рублей

Затраты на содержание и ремонт здания связаны не только с созданием комфортных условий содержания машино-мест, но и необходимостью сохранения конструкций и коммуникаций здания в технически исправном состоянии. Данный фактор должен быть отнесен к объективным внутренним, зависит от внешних объективных факторов, в том числе от климатических условий и погодных явлений, проявляющихся случайным образом. Учитывая динамику тарифов и срок эксплуатации здания, становится очевидным рост расходов по этим направлениям.

Следующим фактором следует рассмотреть «человеческий фактор». Поскольку главным источником финансирования деятельности кооператива

являются эксплуатационные взносы, следует, что финансовое состояние зависит от размера взноса, количества, дисциплинированности и платежеспособности пайщиков. Средняя общая задолженность по оплате взносов в течение года составляет около 700 тыс. рублей (приблизительно 10 % от годового объема финансирования) и в последние годы имеет тенденцию к увеличению. Главной причиной такого явления с уверенностью можно считать снижение уровня реальных доходов.

Другим обстоятельством, связанным с данным фактором и требующим внимание, является неравномерность поступления взносов в кассу и на расчетный счет. По значениям диаграммы на рис. 3 видно, что сумма поступающих взносов значительно изменяется в зависимости от месяца года. Причин этой ситуации несколько, но не конкретизируя их отметим, что финансовое состояние кооперативной организации так же значительно изменяется в течении года и это характерно для большинства кооперативов различного профиля.

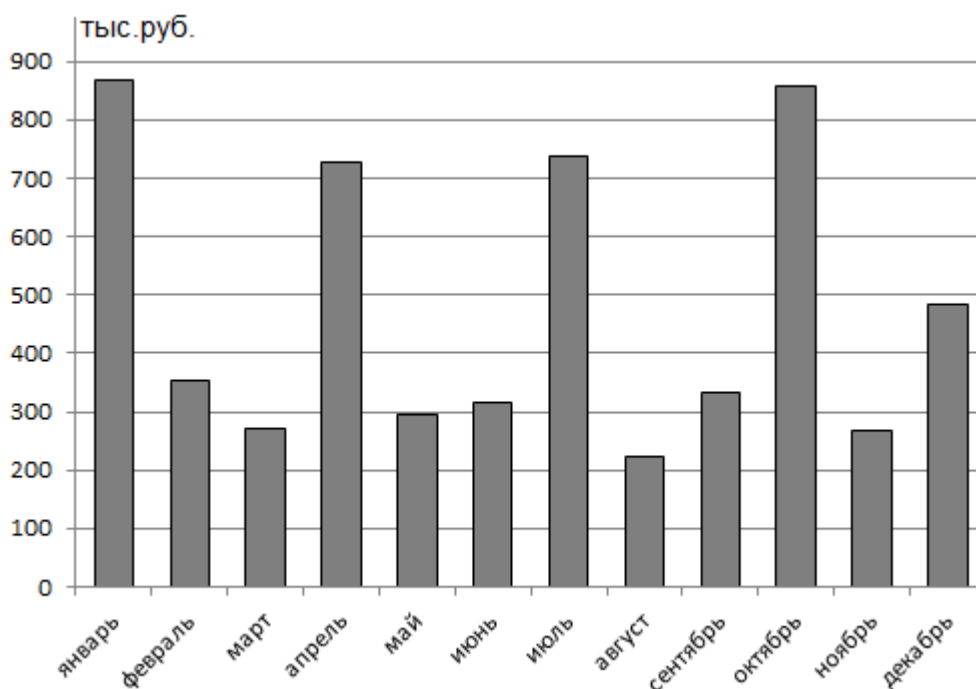


Рис.3. Поступление эксплуатационных взносов по месяцам 2019 г.

Другое проявление фактора связано с действиями руководства организации, на что в перечисленных ниже источниках никто не обратил внимания. Во-первых, подготовка сметы и её исполнение проводятся

правлением организации во главе с председателем. От того насколько она сбалансирована и обоснована зависит финансовое состояние. Стремление минимизировать размеры взносов для членов кооператива, в том числе и для себя, приводит возникновению неустойчивого состояния в течении планируемого срока. Во-вторых, на финансовое состояние значительное влияние оказывают действия председателя в ходе выполнения своих обязанностей. Безусловно, эффективность управления и экономическая безопасность зависят от личностных и профессиональных качеств руководителя организации.

Так, проверкой ревизионной комиссии деятельности кооператива за 2019 год было установлено, что в результате нарушения председателем трудового законодательства, нецелевого использования денежных средств и самовольного изменения сметы был нанесен значительный ущерб кооперативу, который привел к критическому состоянию. Положение было исправлено общим собранием путем досрочного отстранения председателя от должности и корректировкой сметных показателей.

Следующим внутренним фактором является наличие дополнительных источников дохода. Положениями законодательства и уставами потребительских организаций, наряду с выполнением основного вида деятельности, допускается выполнение предпринимательской деятельности, при условии поступления дохода в общее пользование членов потребительской организации. В ГСК «Центральный» дополнительным источником является аренда помещений и площадей кооператива юридическим и физическим лицам. На рис. 4 представлен доля финансовых поступлений от дополнительных источников к общему финансированию ГСК с 2015 по 2019 годы.

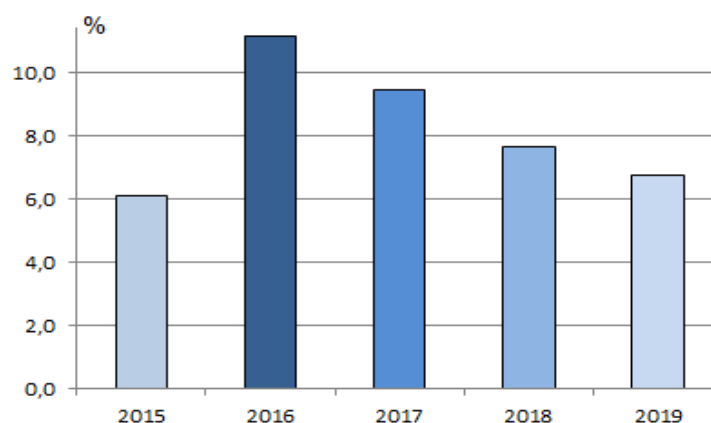


Рис. 4. Доля финансирования из дополнительных источников

К сожалению, следует отметить, что доля денежных средств, поступающих в организацию от предпринимательской деятельности, снизилась с 2016 по 2019 год почти на 40 %, что в абсолютных значениях составляет от 540 до 480 тыс. рублей. Наиболее объективным показателем финансового состояния потребительской некоммерческой организации, по нашему мнению, является коэффициент финансовой устойчивости $K_{ф.у.}$ [2]. В таблице 1 представлены значения годового дохода и коэффициента финансовой устойчивости за период 2015 – 2019 годов.

Таблица 1. Показатели финансового состояния

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019
Доход за год, тыс. рублей	4067	4870	5597	6298	6665
Коэффициент финансовой устойчивости $K_{ф.у.}$	0,45	0,49	0,53	0,46	0,45

Устойчивым состоянием организации считается при значении $K_{ф.у.}$ от 0,6 – 0,7. В то же время, если сравнивать ГСК «Центральный» с коммерческими организациями микро- уровня (оборот менее 10 млн. рублей), то по данным Росстата у них наблюдается также снижение коэффициента финансовой устойчивости в последние годы и в 2018 году был равен 0,387.

Вывод. Факторы, влияющие на финансовое состояние потребительской некоммерческой организации разнообразны по источникам возникновения и

степени воздействия. Планирование деятельности таких организаций должно основываться на их всестороннем учете.

Список использованной литературы

1. Артюхова, А. В. Анализ финансового состояния предприятия: сущность и необходимость проведения / А. В. Артюхова, А. А. Литвин. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2015. — № 11 (91). — С. 744 -747. — URL: <https://moluch.ru/archive/91/19590/> (дата обращения: 15.12.2020).

2. Волгунина В. Н. Особенности анализа финансового состояния некоммерческой организации // Некоммерческие организации в России. — 2011. — № 3.

3. Голант Е. А. Значение анализа финансового состояния организации и факторы, влияющие на ее финансовую устойчивость / Е. А. Голант, С. И. Крылов // Устойчивое развитие российских регионов: экономическая политика в условиях внешних и внутренних шоков : сборник материалов XII международной научно-практической конференции, г. Екатеринбург, 17-18 апреля 2015 г. — Екатеринбург : [УрФУ], 2015. — С. 225-239.

4. Ильясова, Л.Э. Факторы, влияющие на финансовое состояние предприятия [Текст] / Л.Э. Ильясова // Таврический научный обозреватель. - 2016. - № 6 (11). - С. 148 – 150.

5. Пономаренко, М. А. Классификация факторов, влияющих на финансовое состояние предприятия / М. А. Пономаренко. — Текст: непосредственный // Инновационная экономика : материалы I Междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2014 г.). — Т. 0. — Казань : Бук, 2014. — С. 169-172. — URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/130/5844/> (дата обращения: 13.12.2020).

ДЛЯ ЗАМЕТОК



*НАУЧНЫЙ ИННОВАЦИОННЫЙ
ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ИНСТИТУТ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ИССЛЕДОВАНИЙ*

<http://conference-nicmisi.ru>