

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ ЭВЕНСИС

FEDERAL CENTER OF SCIENCE AND EDUCATION



**Приоритетные задачи и стратегии
развития экономики и менеджмента**

Выпуск IV

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

г. Тольятти

2019 г.

УДК 34(06)
ББК 67я43

Приоритетные задачи и стратегии развития экономики и менеджмента. / Сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. № 4. г. Тольятти, 2019. 37 с.

Редакционная коллегия:

доктор экономических наук, доцент Бобыль В.В. (г. Днепро), доктор технических наук, профессор, действительный член академии проблем качества, действительный член академии информатизации образования Васильков Ю.В. (г. Ярославль), кандидат экономических наук, доцент Гаврилина Н.Е. (г. Астрахань), доктор экономических наук Гокжаева Е.Б. (г. Майкоп), кандидат экономических наук, доцент Гостева О.В. (г. Красноярск), кандидат экономических наук, член-корреспондент академии проблем качества РФ Гущина Л.С. (г. Ярославль), кандидат экономических наук Желнова К.В. (г. Ижевск), кандидат физико-математических наук, доцент Коварда В.В. (г. Курск), кандидат технических наук, доцент Комаров П.И. (г. Москва), доктор экономических наук, профессор Кузьмина Т.И. (г. Нижний Новгород), доктор экономических наук, профессор Макаров В.В. (г. Санкт-Петербург), доктор экономических наук, профессор Мочалова Л.А. (г. Барнаул), кандидат экономических наук, доцент Мурадова З.Р. (г. Махачкала), кандидат экономических наук, доцент Павлова С.Н. (г. Якутск), доктор экономических наук, профессор Сазонов С.П. (г. Волгоград), кандидат экономических наук, доцент Сапожников В.Н. (г. Москва), доктор экономических наук, доцент Сембиева Л.М. (г. Астана), доктор психологических наук, профессор Симонович Н.Е. (г. Москва), кандидат экономических наук Сысова Е.Л. (г. Санкт-Петербург), доктор экономических наук, профессор Чалдаева Л. А. (г. Москва), доктор экономических наук, доцент Чараева М.В. (г. Ростов-на-Дону), доктор физико-математических наук, профессор, академик Нью-Йоркской АН (США) Шермухамедов А.Т. (г. Ташкент), доктор географических наук, профессор Яковенко Н.В. (г. Хабаровск), доктор экономических наук, профессор Яшева Г.А. (г. Витебск).

В сборнике научных трудов по итогам IV Международной научно-практической конференции **«Приоритетные задачи и стратегии развития экономики и менеджмента» г. Тольятти** 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	5
СЕКЦИЯ №2.	
ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ.....	5
РАЗВИТИЕ ЗАНЯТОСТИ – ГАРАНТИЯ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ	
Елин А.М., Жанкубаев Б.А.	5
СЕКЦИЯ №3.	
ФИНАНСЫ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНИЕ И КРЕДИТ	15
СЕКЦИЯ №4.	
БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЁТ, СТАТИСТИКА.....	15
ФОРМИРОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАЛОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	
В ФИНАНСОВОМ УЧЕТЕ И ОТЧЕТНОСТИ	
Пиксайкина Д.А., Колесник Н.Ф.	16
СЕКЦИЯ №5.	
МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ	18
СЕКЦИЯ №6.	
МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА.....	18
СЕКЦИЯ №7.	
БАНКОВСКОЕ И СТРАХОВОЕ ДЕЛО	18
УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ ПО ЦЕНТРАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ БАНКА	
Бобыль В.В., Булгакова Ю.В.	18
СЕКЦИЯ №8.	
ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ В СОВРЕМЕННОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ.....	23
СЕКЦИЯ №9.	
ВОПРОСЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ	23
СЕКЦИЯ №10.	
МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА	
И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ.....	24
СЕКЦИЯ №11.	
МАРКЕТИНГ	24
СЕКЦИЯ №12.	
PR И РЕКЛАМА	24
СЕКЦИЯ №13.	
ОПЕРАЦИОННЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ	24
СЕКЦИЯ №14.	
ПРОБЛЕМЫ МАКРОЭКОНОМИКИ.....	24
СЕКЦИЯ №15.	
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ	24
СЕКЦИЯ №16.	
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ.....	24
СЕКЦИЯ №17.	
ТЕОРИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ.....	24

СЕКЦИЯ №18.	
ТЕОРИЯ СОВРЕМЕННОГО МЕНЕДЖМЕНТА	24
NEW PARADIGM OF RAILWAY PASSENGER	
Volodymyr V. Bobyl, Tetiana Yu. Charkina, Larysa V. Martseniuk.....	24
СЕКЦИЯ №19.	
УПРАВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА	32
СЕКЦИЯ №20.	
ФИНАНСЫ И НАЛОГОВАЯ ПОЛИТИКА.....	32
СЕКЦИЯ №21.	
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ	32
ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖИТЕЛЕЙ КРУПНЫХ	
ГОРОДОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТА «УМНЫЙ	
ГОРОД»	
Сокирко В.Ю.	32
СЕКЦИЯ №22.	
ЭКОНОМИКА ТРУДА И УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ	34
СЕКЦИЯ №23.	
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ И ДЕМОГРАФИЯ	34
СЕКЦИЯ №24.	
ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ	34
ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НА 2019 ГОД	35

СЕКЦИЯ №1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ

СЕКЦИЯ №2. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ

РАЗВИТИЕ ЗАНЯТОСТИ – ГАРАНТИЯ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Елин А.М., Жанкубаев Б.А.

(Елин А.М. - Федеральное государственное бюджетное учреждение
«Всероссийский научно-исследовательский институт труд» Министерства труда и социальной
защиты Российской Федерации, г. Москва;

Жанкубаев Б.А. - Университет «Нархоз», г. Алматы, Республика Казахстан)

Представлены авторские подходы к теоретическим и практическим направлениям занятости населения, которые закладывают критериальные параметры и гарантии трудовой активности, качества жизни, их дальнейшей трансформации на основе правовых, организационных и научно-методических принципов не только нынешним, но и будущим поколениям, в том числе в рамках основных положений доклада Глобальной комиссии МОТ «Работать ради лучшего будущего».

Авторы считают, что развитие новых форм занятости предполагает активное участие всех членов общества, готовности к некоторому ущемлению интересов, определённому ограничению индивидуальных свобод во имя жизни человека и развития будущих поколений, а также модернизации социальной системы и её институтов. Это возможно только в обществе, организованном на принципах высокой нравственности и культуры.

Ключевые слова: качество трудовой жизни; структура занятости; потребность осмысления; запросы; интересы сторон; программы изменения; актуальные вопросы; стратегия; инновации; виды занятости; служба занятости; безработица; пособия; программы занятости; социальные гарантии; социальная адаптация; принципы нравственности.

Основные направления государственной политики в сфере социально-трудовых отношений России и Казахстана находятся в соответствии с положениями доклада Глобальной комиссии МОТ «Работать ради лучшего будущего». Ключевые задачи доклада:

- Всеобщая трудовая гарантия: работникам должны быть обеспечено соблюдение основополагающих трудовых прав, заработная плата, обеспечивающая удовлетворительные условия жизни, ограничение рабочего времени, безопасные и здоровые условия работы.
- Гарантированная социальная защита от рождения до старости, отвечающая потребностям людей на протяжении всей их жизни.
- Всеобщее право на непрерывное обучение, дающее людям возможность приобретать профессиональные навыки, переучиваться и повышать квалификацию.
- Регулирование технического прогресса в интересах обеспечения достойного труда, включая разработку международной системы регулирования цифровых трудовых платформ.
- Увеличение инвестиций в экономику ухода, экологизацию экономики и развитие сельской экономики.
- Программа конкретных преобразований в области гендерного равенства.
- Пересмотр системы стимулирования бизнеса в интересах долгосрочных инвестиций [1].

Происходящие перемены в системе производственных отношений ассоциируются с новым этапом реформирования. Изучение занятости населения становится принципиально важным, так как качество жизни людей в дальнейшем все сильнее будет зависеть от технико – технологических изменений. Исследованиями установлено, что изменения, происшедшие в экономике, отражаются на структуре занятости, в том числе в диспропорциях их удельного веса по видам деятельности [2]. Сфера занятости в условиях перехода на индустриально-инновационную модель развития экономики предполагает проведение теоретических исследований и разработки методологических подходов. Цель исследования заключается в изучении, анализе и оценке экономических и социальных факторов, влияющих на занятость населения в условиях

индустриально-инновационной модели развития экономики, разработке на этой основе методических рекомендаций по совершенствованию проблем занятости населения. Изучения проводились рядом российских и казахстанских ученых и исследователей в различные периоды. В последнее время чётче проявляются проблемы, обусловленные технологическим прогрессом, изменениями природно-климатических условий, серьёзными демографическими сдвигами. Развитие научных направлений и внедрение элементов искусственного интеллекта, автоматизация производства, роботизированных систем создаёт предпосылки к потере в недалёкой перспективе значительного числа рабочих мест, а также ощущения того, что прежние знания и навыки людей в этих условиях окажутся устаревшими. Эти же технико-технологические сдвиги могут привести к появлению новых рабочих мест. Общество должно быть готово к их признанию и освоению без существенного ущерба для среды обитания, организации труда и здоровья персонала. Происходящие изменения ставят перед современным обществом ключевые задачи, требуют адекватного ответа и соответствующего реагирования на трансформацию социально-трудовых отношений с учётом правовых, организационных и научно-методических принципов и процедур, выработанных в предыдущие годы[3]. Проблемам по-прежнему должно уделяться первостепенное внимание, ибо «не может быть экономически правильным то, что не справедливо по отношению к человеку, но не может быть справедливым то, что не учитывает потребности экономики»[4, С.22]. В публикации [5,С.111 - 115] отражена авторская позиция относительно доклада Глобальной комиссии по вопросам будущего сферы труда. По мере развития концепции достойного труда углублялась её содержательная основа, расширялись индикаторы дефиниции «достойный труд», обоснованные Международной организацией труда[6]. Постепенно к первоначальным четырём параметрам («гендерное равенство», «свободный труд», «социальное обеспечение» и «социальная защита») добавились новые характеристики достойного труда: «производительный труд»; «безопасный труд»; «труд, при котором уважаются права человека»; «труд, при котором наёмному работнику обеспечивается возможность участвовать в принятии решений»; «адекватный заработок»; «баланс между трудовой и нетрудовой жизнью». Между тем, среди учёных до сих пор нет единого подхода к понятию «достойный труд». Некоторые наделяют это понятие субъективными характеристиками, отражающими степень удовлетворенности работников различными аспектами трудовой деятельности: «достойный труд – высококвалифицированный труд в хороших и безопасных производственных условиях, дающий работнику удовлетворение, возможность в полной мере проявить свои способности, навыки и мастерство, труд с достойной оплатой и справедливым распределением плодов прогресса, труд, когда права трудящихся защищены, и они активно участвуют в деятельности организации, внося максимально возможный вклад в общее благополучие»[7,С.16]. «Достойный труд – это труд, удовлетворяющий индивида по своим моральным, материальным, качественным, количественным и содержательным характеристикам, не наносящий вреда здоровью и способствующий развитию способностей человека» [8,С.34,].

Эти подходы нашли обстоятельное отражение в исследованиях Л.Г. Миляевой [9, С. 6-18], В.Н. Бобкова и его учеников [10], Н.А. Волгина [11], Н.К. Кульбовской [12], В.Д. Роика [13] и ряда других учёных, исследователей и практических работников. Представляется, что доминирующей сущностный аспект известных трактовок качества трудовой жизни сопряжен с двумя взаимосвязанными обстоятельствами:

- во-первых, с позиционированием качества трудовой жизни как определённых условий труда, характеризующихся различным набором анализируемых параметров;
- во - вторых, с акцентированием его комплексности (интегральности), выражающейся в совокупности показателей (факторов, свойств), характеризующих удовлетворённость различными составляющими трудовой деятельности. Подтверждением разнообразия позиций относительно состава исследованных проблем выступают результаты ряда профильных публикаций. Например, по мнению Т.А. Медведевой[14,С.4-14] «теоретическим ядром или ключевым принципом концепций социально-трудовых отношений является совместимость интересов их участников, а также способы достижения такой совместимости в процессе хозяйственной деятельности». С точки зрения А.К. Маренго [15,С.32-37] «концепция развития трудоохранной культуры представляет собой симбиоз знаний по охране труда, экологии, экономике, праву, психологии, педагогике, менеджменту. Являясь одним из направлений культурологии, она служит незаменимым средством борьбы человека с опасностями производства и окружающей среды, что, в конечном счёте, способствует формированию личности безопасного типа, формированием предпосылок для благоприятных и здоровых условий труда». Новым формам занятости и анализу тенденций их изменения в России посвящено исследование группы авторов под руководством

Забелиной О.В.[16,С.23-30]. В работе отмечается, что «развитие российской экономики и общества обусловило появление новых форм занятости». В рамках проведенного исследования из многочисленных нестандартных форм занятости выделены новые для Российской Федерации её формы: фриланс, как новая форма самозанятости, волонтерство (добровольничество), дистанционная занятость (телетруд) и агентская занятость. Работа выполнялась в рамках государственной программы Российской Федерации «Содействие занятости населения». В работе О.И. Меншиковой [17,С.31- 40] рассмотрены основные причины и профиль российской бедности. Показаны современные возможности и ограничения преодоления бедности трудоспособного населения. Проанализированы экономические и социальные последствия недостаточной материальной обеспеченности экономически активного населения. Исследование содержит подразделы: «Основные причины и профиль бедности»; «Оплата труда как «краеугольный камень» решения проблем бедности в России». Анализ выполнен на основе статистических данных, а также публикаций отечественных учёных и исследователей проблемы. В заключение автор отмечает «Затянувшийся процесс продуцирования бедности среди трудоспособных является серьёзным вызовом современности, адекватный ответ на который должен исходить, прежде всего, от государства путём целенаправленной социально-экономической политики в отношении трудоспособного населения». В материалах С.Б. Калмыкова [18,С.41-47] рассмотрены экспертные оценки деятельности современной службы занятости населения, прозвучавшие на сессии «Модернизация служб занятости населения. Службы занятости 2.0», разработаны предложения по развитию деятельности центров занятости населения с учётом установленных полномочий Минтруда России.

Между тем следует подчеркнуть, что проблемы занятости в России до сих пор не сбалансированы, а майские Указы Президента РФ 2012 года по данному вопросу не выполнены, аналогичная ситуация в Казахстане.

На наш взгляд, целесообразно рассмотреть проблемные вопросы комплексно на расширенном научном кворуме, с учетом поручений национальных лидеров – В.В. Путина и Н.А. Назарбаева– Правительствам России и Казахстана.

Решение данных вопросов предполагает разработку программ коренного изменения ситуации с учётом особенностей каждого конкретного региона, муниципального образования с чёткими границами по видам принимаемых мер, сроков их выполнения и персональной ответственности должностных лиц, в том числе за организацию производств или форм занятости населения, отвечающих его запросам, знаниям, умению и мастерству. По нашему мнению, каждый желающий и готовый трудиться должен иметь рабочее место, соответствующее личностным возможностям, здоровью и месту жительства. Профильным научно-исследовательским институтам должны быть установлены задания по разработке или формированию научно обоснованных целевых программ развития регионов с обеспечением занятости населения и оптимальными вариантами их решение.

В Казахстане автором научного подхода [19] совместно с другими специалистами сформированы алгоритм действий и модель занятости работников при индустриально-инновационных формах развития производства (рис.1), а также выявлены факторы, оказывающие влияние на занятость (рис.2).

В условиях рыночной экономики, по мнению авторов статьи, должны быть созданы объективные предпосылки развития занятости населения в общественно-полезном труде, гарантирующие наиболее активной его части приемлемые условия не только труда, но и жизнедеятельности сегодняшних и будущих поколений. Обновление основных фондов и техническое перевооружение должно стать приоритетом государственной индустриальной политики, так как повышение производительности труда напрямую зависит от состояния основных средств, наличие и подготовки качественного персонала.



Рис. 1. Направления индустриально - инновационного развития производства

В процессе исследования установлено, что структура занятости населения изменяется под влиянием совокупности факторов, различающихся как по своей направленности, так и по степени воздействия. В рамках исследования становится важным изучение не только структуры занятости, но и факторов, которые можно объединить в несколько основных групп: демографических, экономических, социальных и производственных (рис. 2), оказывающих на неё прямое влияние.

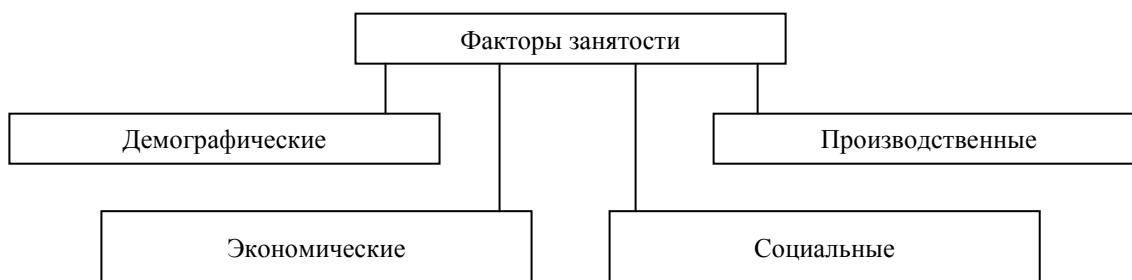


Рис. 2 – Факторы, оказывающие прямое влияние на занятость

Занятость – это деятельность граждан, связанная с удовлетворением личных и общественных потребностей, не противоречащая законодательству и приносящая им заработок, трудовой доход [20, С.37].

Обеспечение занятости – это и есть основное связующее звено между достижением экономического роста и созданием возможностей для развития человека. Ключевое значение для решения проблем эффективной занятости с точки зрения концепции человеческого развития можно обобщить так:

- экономическая деятельность дает возможность каждому реализовать накопленный человеческий капитал и создает стимулы для получения образования и других частных инвестиций в человеческий капитал, в том числе в человеческий капитал будущих поколений;

- эффективно функционирующий рынок труда, предоставляет большинству трудоспособных работу и доход, позволяющий государству, чьи бюджетные возможности всегда ограничены, сосредоточиться на поддержке и защите отдельных социально уязвимых и нетрудоспособных категорий граждан и, таким образом, обеспечить равенство возможностей для человеческого развития всех граждан;

- высокий уровень занятости в условиях эффективного производства обеспечивает не только стабильность индивидуальных доходов, но и рост налоговых поступлений в государственный бюджет и совокупных доходов с общества, создавая возможности для производства большего количества общественных благ, способствующих человеческому развитию;

- экономическая активность в трудоспособном возрасте приводит к тому, что производственная среда становится окружающей средой многих людей в течение длительного периода жизни, поэтому условия труда определяют качество трудовой жизни, условия и стандарты жизни люди.

Без трудовой деятельности не может быть развития человеческого потенциала, потому что исчезают материальная основа и стимулы, обеспечивающие востребованность результатов развития.

Полная занятость трактуется как обеспечение работой всех, кто готов приступить к ней. Продуктивная занятость означает, во-первых, экономически эффективную и целесообразную занятость, и, во-вторых, занятость, которая соответствует квалификации и способностям работника, давая возможность реализовать трудовой потенциал и иметь достойный заработок. Задача сочетания экономического роста и человеческого развития может быть сформулирована, как задача, сопровождаемая созданием новых экономически эффективных рабочих мест, расширяющих возможности занятости. Существуют определенные проблемы.

Во-первых, экономический рост может достигаться двумя путями: за счет привлечения к экономической деятельности дополнительных работников и за счет интенсивного использования того же количества экономического активного населения, т.е. экстенсивным или интенсивным путем развития. Очевидно, что во втором случае увеличение общественного богатства осуществляется путем роста производительности труда. В этом случае, выгоды, получаемые от увеличения экономической эффективности и общественного богатства, могут добираться тем же или даже меньшим количеством членов общества. Во-вторых, увеличение занятости без повышения эффективности общественного производства не является самоцелью и может ограничивать возможности человеческого развития из-за сокращения свободного времени, необходимого человеку для развития, особенно в условиях не свободно избранной занятости. Важным показателем, характеризующим расширения возможностей в трудовой сфере для человеческого развития, может служить соотношением темпов роста занятости и темпов роста экономически активного населения.

При обосновании политики занятости встает задача не только социальной поддержки бедных слоев общества, но и социальной «реконструкции» основательно забытого исторического опыта правового регулирования рынка труда и оказания помощи безработным в первые годы советской власти, который полезен для перестройки системы занятости на принципах, сочетающих экономическую эффективность производства и социальную защиту населения.

Для обеспечения занятости наименее конкурентоспособным на рынке труда группам населения, например, неквалифицированной молодежи, женщинам с детьми и др. применимы особые меры – бронирование и создание новых рабочих мест, предоставление льготных условий для трудоустройства.

С усилением структурных сдвигов по мере реконструкции экономики все большее значение приобретают организованные перераспределения рабочей силы, переквалификация работников в соответствии с новыми потребностями предприятий в кадрах. Это позволило регулировать занятость, хотя и существовала скрытая безработица, отсутствовали ее учет и программа социальной защиты этой категории граждан.

Скрытую безработицу в застойные годы поддерживала система стимулирования предприятий, поскольку от численности занятых на предприятиях зависела его категория по оплате труда руководителей и специалистов, легче было выполнять обременяющие общественные повинности. Существовали фрикционная безработица (временно не работающие при переходе с одного предприятия на другое); добровольная безработица (когда часть трудоспособного населения просто не желала работать – тунеядцы, бомжи и т.п.), к которым государством применялись правовые меры принуждения.

С введением гарантийного минимума зарплаты возникла так называемая «институциональная» безработица, ставшая постоянным институтом рынка труда. Эта своеобразная форма социальной защиты не давала возможности руководителям, готовым платить низкую зарплату (при готовности работника к таким условиям) принимать граждан на работу.

В условиях перехода к рынку ощутимей становилась структурная безработица как результат высвобождения рабочей силы под влиянием структурных сдвигов в экономике. Разновидностью ее является безработица как результат применения специальных процедур к предприятиям-банкротам, приватизации и конверсии оборонной промышленности.

С переходом к рынку уменьшение численности работающих ожидалась во всех видах деятельности, в том числе в промышленности, строительстве, на транспорте и связи. В период перехода к рынку проблема безработицы становится злободневной темой общественной жизни. Решение о признании гражданина безработным принималось службой занятости по месту его жительства не позднее 11 дней с момента обращения и предъявления необходимых документов[21]. Если безработный отказался от двух предложений подходящей работы, выплата пособия могла быть отложена на срок до 3-х месяцев. Признанный безработным гражданин должен активно искать работу при содействии поиском со стороны органов службы занятости. С позиции эффективной занятости было бы целесообразно ставить на учет в службе занятости тех трудоспособных граждан, которые имеют работу, но не удовлетворены характером и условиями труда и намерены сменить место работы.

Возможность получения работы за рубежом [22] – дополнительное средство смягчения безработицы. Опыт работы наших граждан в развитых индустриальных странах способствовал бы росту их квалификации, созданию дополнительных предпосылок для внедрения передовых технологий и организации производства, привлечению иностранных инвестиций, образованию совместных предприятий, развитию деловой активности и предпринимательства.

В работе с населением возникает острая потребность в формировании материальных, экономических, социальных условий, которые помогли бы предотвратить или ослабить массовый отток высококвалифицированной рабочей силы (утечки умов) за границу из менее благополучных регионов в наиболее благоприятные. Требуется также создавать надежную систему социальной защиты граждан в любой стране, где бы они ни трудились.

Обязанности безработного заключаются в регулярной перерегистрации в органах службы занятости и недопустимости отказов предложений от подходящей работы. Поэтому выплата пособия по безработице ставится в зависимость от выполнения этих основных обязанностей[23].

Перспектива потери пособия заставляет безработного сконцентрировать усилия на поисках работы. Это понуждает работника соглашаться на неподходящую или случайную работу, не соответствующую его профессиональной подготовке, с которой, в конечном счете, он либо смиряется, либо увольняется.

Реально работника не может удовлетворить пособие, которое опутано множеством различных условий. Такие пособия не всегда и не все имеют возможность получить.

Регулярная перерегистрация безработного в службе занятости «не реже одного раза в неделю», установленная в Казахстане, вряд ли устраивает безработных, особенно тех, места, жительства которых, отдалены от органов службы занятости, кто находится в активном поиске подходящего рабочего места и др. Это скрывает истинную цифру безработных. Однако, никто не лишает человека права самому искать себе работу, не регистрируясь при этом в органах занятости.

Любая проверка нуждаемости через постоянный контроль доходов всегда унижает человека, заставляет его скрывать истинное материальное положение и, хуже всего, уйти в сферу теневой экономики ради сохранения пособия по безработице. Правовой механизм поддержки лиц, потерявших место работы, должен быть универсальным и содержать как можно меньше условий получения такой поддержки. Потеря работы для трудоспособного человека по существу означает лишение средств существования его самого и нетрудоспособных членов семьи. Поэтому государство вынуждено брать на себя часть расходов, связанных с содержанием безработных и членов их семей.

По законодательству России, пособие безработным гражданам (включая инвалидов III группы), уволенным по любым основаниям (в Казахстане – кроме увольнения по собственному желанию без уважительных причин) устанавливается в процентном отношении к среднему заработку, исчисленному за 2 последних месяца в России (за 3 месяца – в Казахстане) по последнему месту работы. Во всех иных случаях, в том числе гражданам, ищущим работу впервые, пособие выплачивается в размере минимальной оплаты труда. При наличии у безработного нетрудоспособных иждивенцев размер пособия увеличивается на 10%

на каждого иждивенца, но максимальный размер его пособия не может превышать среднего заработка по последнему месту работы. Число этих месяцев выбрано произвольно и не может считаться социально справедливым.

В условиях, когда Россия переходит на формирование фонда занятости, с участием и за счет отчислений самих работников, зависимость пособия от среднего заработка только исходя из последних двух – трех месяцев необходимо отменить. Средний заработок можно было бы исчислять из того количества месяцев (но не более года), за которые работником делаются страховые отчисления. Государственный фонд содействия занятости в Казахстане создан без участия работников, что не соответствует механизму рыночных отношений.

Социальные гарантии и компенсации устанавливаются как для граждан, потерявших работу, высвобожденных с предприятий, из учреждений, организаций, так и для граждан, впервые ищущих работу или желающих возобновить трудовую деятельность после длительного перерыва. Необходимыми условиями их предоставления являются достижения трудоспособного возраста (16 лет) и получение статуса безработного. По достижении гражданином пенсионного возраста право на получение пособия по безработице или компенсации утрачивается и возникает право на пенсионное обеспечение.

Все виды пособий и других выплат безработным подлежат индексации в установленном законом порядке. Нельзя согласиться с некоторыми авторами, которые убеждены в том, что если нашим людям дать прожиточный минимум, то они вообще перестанут работать. Во-первых, в условиях все возрастающей инфляции вряд ли государство будет поспевать с индексацией; во-вторых, будут найдены надежные механизмы регулирования рынка труда и социальных гарантий, при которых работник будет работать; а не жить на пособие. Важной социальной гарантией служит также льготный порядок исчисления трудового стажа. Время, в течение которого безработный получает стипендию, пособие по безработице, принимает участие в оплачиваемых общественных работах, а также время, необходимое для переезда по направлению службы занятости в другую местность и трудоустройства, засчитывается в общий трудовой стаж и не прерывает стажа. Бесплатное содействие в подборе подходящей работы и трудоустройстве является одной из основных (но не единственной) гарантией права граждан на труд. Не меньшее значение имеют бесплатное обучение новой профессии (специальности); повышение, квалификации в системе службы занятости или по ее направлению в иных учебных заведениях с выплатой стипендии[24]. В Казахстане такой системы нет.

Нашим государствам (России и Казахстану), видимо, не следует применять широко рекламируемую на Западе «подготовку для рынка труда». Эффективность организуемых «наспех» бесплатных (иногда и субсидируемых) курсов очень незначительна, и коль скоро основной целью такой подготовки является быстрое сокращение регистрируемой безработицы, с профессиональной стороны дела говорить не приходится.

В период профессиональной подготовки (переподготовки) граждан им выплачивается стипендия, размер которой зависит от «среднемесячного заработка по последнему месту работы и трудового стажа, но не ниже минимальной оплаты труда (или пособия по безработице). При наличии иждивенцев размер стипендии повышается на 10% (на каждого иждивенца), но не может превышать среднего заработка по последнему месту работы. В случаях неуставности и нерегулярного посещения занятий размер стипендии может быть уменьшен и выплата пособия может быть приостановлена.

В целях обеспечения временной занятости населения местные представительные органы (маслихаты - Казахстан) организуют проведение оплачиваемых общественных работ, призванных стирать различие между состоянием занятости и безработицей, облегчать социальную адаптацию безработных. Они также мобилизуют избыточную рабочую силу, являясь эффективным средством создания занятости при небольших затратах, поскольку финансирование общественных работ производится за счет местного бюджета, средств предприятий и организаций, для которых они выполняются, и средств государственного фонда содействия занятости. Такие формы занятости могут быть использованы при благоустройстве территории населенного пункта; оказании помощи строительным организациям по ремонту и выполнению работ на объектах социального и культурного назначения, домов-интернатов; на погрузочно-разгрузочных работах; на работах, связанных с улучшением экологической обстановки населенных пунктов и др. Преимущественным правом на участие в этих работах в России пользуются безработные граждане, не получающие пособия по безработице (стипендии).

Выполнение таких работ осуществляется на добровольной основе и оформляется заключением срочного трудового договора. Оплата труда производится за фактически выполненные работы, но не ниже

гарантийного минимума. На граждан, занятых на общественных работах, распространяется законодательство о труде и социальном страховании, а также право на получение пособия по безработице. Являясь средством поддержания безработных людей в трудоспособном возрасте в пригодном к трудовой деятельности состоянии, предотвращая их «непригодность» к занятости, эти работы сориентированы на трудоспособную и безработную молодежь. В перспективе подобные общественные работы должны обеспечить возможность работнику не только быть временно занятым, но и повышать свою квалификацию, приобретать новую специальность. В Республике Казахстан первоочередной доступ к общественным работам получают безработные, лица предпенсионного возраста, граждане, нуждающиеся в трудовой реабилитации, имеющие значительный перерыв в профессиональной деятельности в связи с воспитанием детей и уходом за членами семьи, лишением свободы, а также лица, неоднократно увольняемые ранее за нарушение трудовой дисциплины. Предполагается использование их труда в здравоохранении, сельском хозяйстве, строительстве и жилищно-коммунальном хозяйстве.

Нынешнее определение понятие оплачиваемых общественных работ «как общедоступных, не требующих, как правило, специальной профессиональной подготовки видов временной трудовой деятельности незанятого населения» сужает задачи этого вида занятости, не учитывает профессиональную подготовку, которую мог бы углубить или при соответствующих условиях получить работник во время выполнения этих работ. Поэтому более подошло бы к требованиям рынка такое определение общественных работ, как «общедоступный вид временной трудовой деятельности незанятого населения». Это дало бы возможность в будущем увеличить «косвенную» занятость населения путем создания новых рабочих мест и не связывать общественные работы с наличием или отсутствием профессиональной подготовки. Пока оплачиваемые общественные работы не являются решением проблемы, поскольку плохо вознаграждаются и размер их чуть выше минимальной зарплаты. Это при нынешней инфляции не может достаточно стимулировать работника.

Есть также опасения, что часть своих низкопроизводительных и малопrestiжных работ предприниматели будут переводить в разряд общественных, полностью или частично субсидируемых государством. Необходимо оградить наши государства от такой опасной тенденции, как «длительная безработица», сложившаяся на рынке труда западных стран. Органам государственной службы занятости населения предоставлено право оплачивать период временной нетрудоспособности гражданам, потерявшим работу, заработок (доход) и признанным безработными, в размере установленного для данной категории граждан пособия по безработице, исходя из фактического количества дней временной нетрудоспособности, но не свыше 30 календарных дней.

Основные направления в сфере социального обеспечения ориентированы на защиту материнства и детства, оказание социальной поддержки уязвимых слоев общества – пенсионеров, инвалидов, нетрудоспособных и др.

Усовершенствована система стимулирования рождаемости и поддержки многодетности. При этом законодательство в сфере защиты материнства и детства пересмотрено на предмет введения гибких форм занятости, создания условий для дистанционной занятости женщин. Экономические инструменты как льготное налогообложение, материальные стимулы направлены на поддержку женщин, вовлеченных в трудовую деятельность. В рамках формирующей системы минимальных социальных стандартов и гарантий для граждан государством гарантирован определенный социальный пакет на каждом этапе жизненного цикла от дошкольного до пенсионного. Особый акцент в совершенствовании эффективности социальной поддержки сделан на адресной поддержке нуждающимся.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современных условиях занятость населения является одним из основных макроэкономических показателей. С ростом занятости увеличивается производство внутреннего продукта, создаются реальные предпосылки к расширенному воспроизводству в экономике, социальной жизни. Занятость населения, зеркально отражает достигнутый к настоящему времени уровень экономического развития страны.

Согласованность потребности в трудовых ресурсах с их наличием, повышение эффективности использования рабочей силы выступают как важнейшее условие пропорциональности всего общественного производства и успешного решения основных социально-экономических задач. В этой связи необходима структурная переориентация национальной экономики, выбор новых приоритетов формирования экономически выгодных производств или видов деятельности, обеспечение высоких стандартов социальной защиты населения.

С теоретической точки зрения, имеющей принципиальное значение для понимания сущности занятости, следует выделить:

- Как экономическое понятие: занятость - это отношения людей к рабочему месту, связанное с удовлетворением их личных и общественных потребностей, получением дохода, не противоречащих действующему законодательству.

- Как юридическое понятие: занятость - деятельность граждан, связанная с удовлетворением их личных и общественных потребностей, приносящая им заработок или трудовой доход при условии, что эта деятельность не противоречит действующему законодательству и морально-этическим нормам общества.

Незанятость граждан может быть добровольной, поскольку Конституции России и Казахстана закрепляют право на свободу труда и запрещают принудительный труд, т.е. такой, когда гражданин не может по не зависящим от него причинам устроиться на работу.

В силу своей изначальной нацеленности на человека занятость должна составлять неотъемлемую часть социального развития общества. При этом понимается такой характер социального развития, когда все аспекты формирования образа и качества жизни человека рассматриваются в единстве, включая трудовую сферу.

Выделение сферы занятости в самостоятельный объект государственного регулирования подчеркивается формированием ее сущностных характеристик и внутренних закономерностей.

- Главные причины торможения занятости при инновационной деятельности в России и Казахстане заключены в низком качестве человеческого потенциала и отсутствии сформированной базы для инновационной деятельности. Исследованием отмечается, что снизилось качество всех составляющих человеческого капитала: образования, науки, безопасности граждан и бизнеса, элиты, специалистов. Для инновационной экономики надо бы сначала построить надежный фундамент, а именно построить социально-трудовые отношения адекватные задачам инновационного развития экономики. «Модернизированные» трудовые отношения создают те рамки, в которых процесс инновации производства получает внутренний импульс к развитию, служит залогом того, что оно осуществится успешно.

- В исследовании показано, что внутренние закономерности присущие развитию занятости сохраняются в условиях рыночной экономики, поскольку многие факторы, влияющие на важнейшие параметры занятости, идут непосредственно от человека. Это численность населения и его трудоспособная часть, половозрастная структура, физические, психологические возможности и способности человека, формирующие его интересы, образ жизни, профессиональный выбор. Вместе с собственным разделением труда важнейшие характеристики населения объективно сказываются на структуре общественно полезных сфер приложения труда.

- С позиции трудового права занятость может быть рассмотрена в двух аспектах. В широком смысле категория занятости включает в себя все виды общественно-полезной деятельности граждан, приносящие, как правило, заработок (трудовой доход). С этой точки зрения, к занятому населению, помимо граждан, состоящих в трудовых отношениях, относятся: предприниматели, лица занятые индивидуальной трудовой деятельностью; проходящие службу в Вооруженных Силах, органах госбезопасности, внутренних дел; обучающиеся в вузах, средних специальных учебных заведениях, школах и др.

- В узком смысле занятость понимается как трудовая деятельность по найму или по другим основаниям, приносящая регулярный доход (работа по трудовому договору, оплачиваемая работа, выполняемая на основании актов назначения и избрания на должность: членство в корпоративных объединениях, основанных на личном участии в труде и др.).

- В законодательстве необходимо уточнить понятие «подходящей работы» в сторону ее расширения. Забота государства должна заключаться в содействии формированию гибкого рынка труда, а не в оказании давления на предложение труда. Ведь совершенно очевидно, что безработный не должен отклонять разумное предложение о трудоустройстве, которое служба занятости (а не работник) оценивают как подходящее.

Установление квот для обеспечения трудоустройства лиц, нуждающихся в социальной защите, должного эффекта не дает, поэтому предлагается интересы этих групп представлять в трехсторонних переговорах, а также в коллективных договорах, определив их гарантии в законодательстве.

Проведенный анализ современных тенденций занятости не претендует на то, чтобы все проблемы исследуемого объекта рассмотрены. В этой связи необходима структурная переориентация национальной экономики, выбор новых приоритетов формирования экономически выгодных производств, обеспечивающих высокие стандарты социальной защиты населения.

В силу своей изначальной нацеленности на человека занятость должна составлять неотъемлемую часть социального развития общества. Приемлемый такой характер социального развития, когда все аспекты формирования образа и качества жизни человека рассматриваются в единстве, включая трудовую сферу.

В связи с непредсказуемостью организационных и экономических процессов важно сконцентрировать внимание не на детальных расчетах предстоящего высвобождения работников, а на принятии заблаговременных мер, обеспечивающих перегруппировку рабочей силы с минимальными социальными издержками для человека.

Политика занятости должна быть направлена на усиление социально – экономической мобильности населения на основе значительного улучшения профессиональной подготовки кадров и роста их профессионального мастерства с учетом интересов человека и общественных потребностей, улучшения размещения производительных сил по территории с учетом демографической и социально – экономической ситуации в регионах.

Особая роль в обеспечении занятости должна быть отведена созданию новых рабочих мест и повышению их привлекательности для широкого круга населения. В исследовании очерчены основные направления управления занятостью на уровне национальной экономики. Рассмотренный круг вопросов не исчерпывает и не решает всех проблем. Остается широкая сфера исследования, связанная с переработкой конкретных механизмов регулирующих спрос населения на рабочие места и их предложения. Эти механизмы должны быть нацелены на формирования потребностей различных групп людей в рабочих местах и сферах их приложения. Это требует изучения комплекса факторов (экономических, социальных, психологических). Система мер государственного управления должна охватывать всю цепочку от разработки концепции развития занятости в условиях рыночной экономики и методов исследования занятости.

Следует подчеркнуть, что вопросам занятости в социально-трудовой сфере в целом отводится достаточно скромное место в деле технико-технологической модернизации производства. Внимание к социально-трудовым отношениям чаще вызывается необходимостью решения социальных проблем, нежели потребностью активизации экономического роста или перевода его на новый качественный уровень.

В исследовании Е.Л. Николаевой [25] отмечается «Модернизация предполагает всестороннее обновление общества, т.е. целенаправленное, ускоренное развитие общественных отношений до заданного высокого уровня. Сегодня приоритетным направлением является технологическая модернизация, то есть усовершенствование общественных отношений при помощи новейших технических достижений, привнесение в качестве фактора социальных изменений технологической компоненты, что по умолчанию ведёт к повышению качества жизни граждан. В этой связи модернизация социальной сферы видится основным элементом выстраиваемой системы, поскольку именно социальная сфера отвечает в обществе за социализацию, за воспроизводство моделей социального поведения. Общество, в котором не соблюдаются социальные права граждан, не может быть успешным. Очевидно, что без модернизации социальной системы, технологическая модернизация не будет эффективной».

Список литературы

1. Доклад Глобальной комиссии МОТ «Работать ради лучшего будущего». [https://docviewer.yandex.ru/view\(обр. 10.04.2019\)](https://docviewer.yandex.ru/view(обр. 10.04.2019))
2. Елин А.М. Социально-экономические основы реформирования охраны труда в Российской Федерации (дис. на соиск. уч. ст. д-ра экон. наук). М.: 2012.- 390 с.
3. Елин А.М., Елин А.М. Трансформация социально-трудовых отношений: правовые, организационные и научно-методические принципы и процедуры охраны труда (монография). М.: Де Либри. 2018.- 534 с.
4. Рих Артур. Хозяйственная этика. М.:Посев.1996. - 810 с.
5. Федченко А.А. Ориентированный на человека общественный договор –ключевая идея доклада МОТ по вопросам будущего сферы труда. //Социально-трудовые исследования. 2019. №1(34). С. 111- 116.
6. МОТ: Достойный труд, доклад Генерального директор, Международная конференция труда, 87-я сессия, Женева, 1999.
7. Костин Л.А. Достойный труд в XXI веке // Достойный труд –высшая цель и жизненная необходимость: круглый стол «Достойный труд в XXI веке», 25 ноября 2005 г. Юбилейные

- Ломоносовские чтения, посвящённые 250-летию Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова. М.: ТЕИС, 2005.
- 8.Зеер Е.Ф. Социально-образовательные аспекты становления «человека труда»// Образование и наука.2013. № 8. С.32-46.
- 9.Миляева Л.Г. Теоретические вопросы и методика комплексного анализа качества трудовой жизни.//Социально-трудовые исследования. 2019. №1(34). С. 6-18.
- 10.Бобков В.Н., Квачев В.Г, Лактюхина Н.В., Риччери М. Критерии, вероятности и степень неустойчивости занятости с учётом особенностей российского рынка труда.//Экономика регионов. 2017.-Т.13, вып. 3. С.672-683; Бобков В.Н и др. Качество и уровень жизни населения в новой России. М.: ВЦУЖ. 2007.-719 с.; Бобков В.Н. и др. Социальная политика, уровень и качество жизни. Словарь. М.: ВЦУЖ. 2001- 288 с.
- 11.Волгин Н.А. Экономика труда: рыночные и социальные аспекты: учебно-методический комплекс для подготовки магистров. М.: РАГС. 2009.-368 с.
- 12.Кульбовская Н.К. Экономика охраны труда (монография). М.: Экономика.2011.-247 с.
- 13.Роик В.Д. Труд и качество трудовой жизни (монография). М.: Проспект.2017.- 488 с.
- 14.Медведева Т.А. Современные парадигмы социально-трудовых отношений. // Охрана и экономика труда. 2018. №1(30). С.4-14.
- 15.Маренго А.К. Современная концепция трудоохранной культуры. // Охрана и экономика труда.2018. №1(30). С.32-37.
- 16.Забелина О.В., Майорова А.В., Матвеева Е.А. Развитие новых форм занятости в России.// Охрана и экономика труда.2018 .№2(31). С.23-30.
- 17.Меньшикова О.И. Бедность трудоспособного населения: причины и следствия.// Охрана и экономика труда. 2018. №2(31). С. 31- 40.
- 18.Колмыков С.Б. Служба занятости населения: экспертная оценка реализации ожиданий.//Охрана и экономика труда.2018.№2(31).С. 41- 47.
- 19.Жанкубаев Б.А. Социальные и экономические проблемы занятости населения в условиях индустриально-инновационного развития экономики (монография). М.: Экономика.2011; Талысбаев Б.С., Жанкубаев Б.А. Сравнительный анализ занятости России и Казахстана в условиях индустриально-инновационной модели развития экономики//Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук.2017 № 11.С.145-152.
- 20.Словарь-справочник понятий и терминов, применяющихся в федеральных законах. М.: ФГУ «ВНИИ охраны и экономики труда».2007.- 174 с.
- 21.Конвенция МОТ 102 от 28 июня 1952 г «О минимальных нормах социального обеспечения».
22. Конвенция МОТ 141 от 23 июня 1975 г «Об организациях сельских трудящихся и их роли в экономическом и социальном развитии».
- 23.ст. 38 закона «О Занятости населения» в ред. 15 июля 1992 г.
24. Постановление Правительства Российской Федерации от 14 мая 1992 г: «О системе профессиональной, подготовки, повышения квалификации и переподготовки высвобождаемых работников и незанятого населения».
25. Николаева Е.Л. Социальная модернизация России: Человеческий капитал в системе социальных обязательств государства. (научная монография). М.: 2011.- 180 с.

СЕКЦИЯ №3.

ФИНАНСЫ, ДЕНЕЖНОЕ ОБРАЩЕНИЕ И КРЕДИТ

СЕКЦИЯ №4.

БУХГАЛТЕРСКИЙ УЧЁТ, СТАТИСТИКА

ФОРМИРОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАЛОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В ФИНАНСОВОМ УЧЕТЕ И ОТЧЕТНОСТИ

Пиксайкина Д.А., Колесник Н.Ф.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Национальный исследовательский Мордовский государственный университет им. Н.П. Огарёва»,
г. Саранск

Аннотация. На современном этапе развития экономики России малое предпринимательство выступает, как самая прогрессивная форма деловой жизни. Развитие малого предпринимательства невозможно без существенной политики в поддержке малого бизнеса. Основные проблемы бухгалтерского (финансового) учета на малых предприятиях связаны с существующими противоречиями в законодательстве и его нестабильностью. Данная статья освещает деятельность малого предприятия в финансовом учете и отчетности, а также особенности их ведения.

Ключевые слова: финансовый учет, отчетность, малое предприятие.

Малые предприятия обеспечивают рабочими местами значительную часть населения России и наиболее быстро реагируют на любые изменения в экономической ситуации. Определение понятия «малого предприятия» имеют множество различных трактовок. Так, если рассматривать с экономической точки зрения, малое предприятие представляет собой сложный, многогранный объект и его рассматривают в трех аспектах – как экономическая категория, как экономическое явление, и как сфера хозяйственной деятельности. Рассматривая малые предприятия можно говорить о том, что они определяют рыночные отношения между юридическими и физическими лицами, где главным критерием является, чтобы одна из сторон была малым предприятием, занимающаяся экономической деятельностью и где главная цель выступает в получении прибыли и увеличение дохода.

Хотелось бы отметить, что в Российской Федерации государственный интерес к малым предприятиям ежегодно повышается. Так, в 2007 году принят федеральный закон о развитии малого и среднего предпринимательства, который определил новые критерии отнесения организаций к субъектам малых предприятий. В дальнейшем в соответствии с федеральным законом от 28.06.2014 года №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» обозначена новая стратегия развития малого и среднего предпринимательства на период до 2030года. Малые предприятия в нашей стране после нескольких лет реформ становятся самостоятельными и занимают важнейший сектор национальной экономики.

Рассмотрим основные экономические показатели деятельности малых предприятий за 2012-2018 гг.

Таблица 1 –Основные экономические показатели деятельности малых предприятий РФ [36]

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Число МП, тыс.	2003,0	2063,1	2103,8	2222,4	2770,6	2754,6	2660,0
Средняя численность работников МП, тыс. чел.	11683,9	11695,7	11744,2	11330,7	11040,1	11986,3	11819,8
Оборот МП, млрд. р.	23463,7	24781,6	26392,2	44124,3	38877,0	48459,2	53314,2

Согласно данным таблицы 1 динамика числа малых предприятий (МП) с 2012 г. свидетельствует о поступательном, хотя и не быстром развитии сектора малого бизнеса. Значительный скачок роста МП наблюдается в 2016 г. по сравнению с 2015 г. на 24,67 %. Одним из факторов, стимулирующих положительную динамику роста количества малых предприятий, является ежегодное увеличение объема средств, выделяемых на оказание государственной поддержки. Средняя численность работников МП сокращается с 2014 г., но уже в 2017 г. снова начала расти, что по сравнению с 2014 г. увеличилась на 2,06 %. Оборот МП на протяжении 2012-2018 гг. растет, но в 2016 г. наблюдается сокращение.

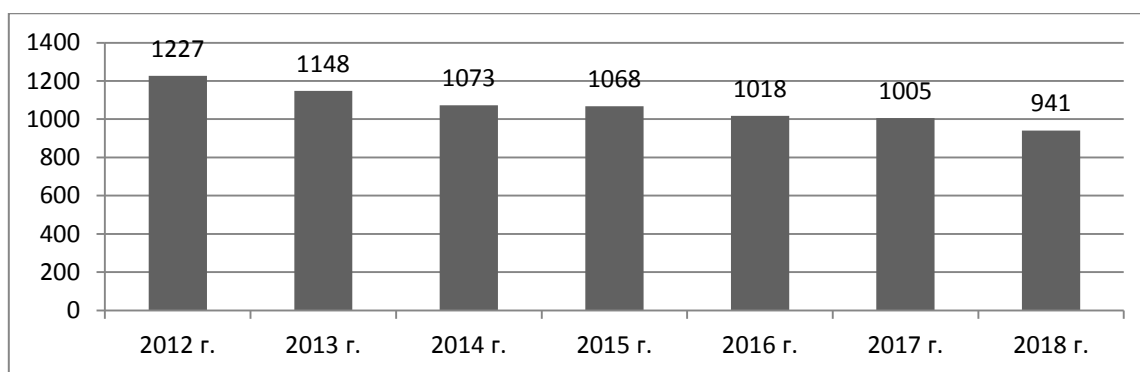


Рисунок 1. Количество малых предприятий в Республике Мордовия (без микропредприятий), ед.

Согласно рисунку 2 количество МП (без микропредприятий) по РМ на протяжении рассматриваемого периода сокращается. Также происходит сокращение и по численности занятых на МП, оборот МП и инвестиции в основной капитал на МП.

В июне 2009 года Советом по международным стандартам финансовой отчетности были приняты ряд стандартов для предприятий малого бизнеса, которые позволили унифицировать подходы к формированию отчетности по правилам введения финансового учета и составления отчетности. Министерство финансов Российской Федерации изучило мировую практику составления финансовой отчетности и сделало вывод о не целесообразности обязательного внедрения международных стандартов финансовой отчетности (МСФО), но не смотря на не обязательность МСФО, разработанные стандарты могут использоваться добровольно малыми предприятиями.

Организация финансового учета, как одной из главных составляющих бухгалтерского учета, является одним из важнейших моментов работы малых предприятий. Организация финансового учета – это система, позволяющая своевременно получить достоверную информацию о хозяйственной деятельности малого предприятия и соответственно обеспечить контроль за использованием производственных ресурсов и реализацией готовой продукции. Составными частями этой системы являются: первичный учет, документооборот и инвентаризация. Основным документом, который определяет введение финансового учета, является учетная политика организации, ее формирование возлагается на главного бухгалтера на основе действующих нормативных актов по бухгалтерскому и налоговому учету.

Целью финансового учета малого предприятия является предоставление информации о финансовом положении результатов деятельности и движения денежных средств предприятия. Малому предприятию следует формировать финансовый учет в соответствии с едиными методологическими основами и правилами, установленными в Федеральном законе «О бухгалтерском учете» от 06.12.2011 N 402-ФЗ.

Финансовая отчетность малого предприятия в соответствии с законом 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» предусматривает упрощенные формы отчета о финансовых результатах, но при необходимости количество показателей, отраженных в этих документах могут быть расширены. Малые предприятия раскрывают в финансовой отчетности меньший объем информации по сравнению с объемом предусмотренных для иных организаций.

Предприятия малого бизнеса играют все более значимую роль в экономической жизни страны и стоит отметить, что за последние годы количество малых предприятий значительно увеличилось. Однако в сфере предприятий малого бизнеса существует ряд особенностей и ряд недостатков, которые влияют на организацию и ведение финансового учета. Это позволяет говорить о несовершенстве законодательной базы, применяемой в отношении ведения учета на малых предприятиях. Возникает необходимость разработки нормативной базы. Создание малых аудиторских фирм, которые проверяли бы отчетность малых предприятий, оказало бы положительное влияние на ведение учета и составление отчетности.

Список литературы

- 1 Вахрушина М. А. Учет на предприятиях малого бизнеса: учеб. пособие / М. А. Вахрушина, Л. В. Пашкова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Вузовский учебник : ИНФРА-М. – 2018. – 381 с.
- 2 Кравченко Л. Н. Роль малого предпринимательства в современной рыночной экономике / Л. Н. Кравченко, Я. Ю. Годовникова // Белгородский экономический вестник. –2017. – № 1 (85). – С. 49-

56.

3 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – [М., 2019]. – Режим доступа : <http://www.gks.ru/>.

4 Федеральный закон «О бухгалтерском учете» от 06.12.2011 № 402-ФЗ [Электронный ресурс] : (с изм. и доп.) // КонсультантПлюс : [сайт информ.-правовой компании] – [М., 2019]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/.

5 Федеральный закон «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» от 24.07.2007 № 209-ФЗ [Электронный ресурс] : (с изм. и доп.) // КонсультантПлюс : [сайт информ.-правовой компании] – [М., 2019]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52144/.

СЕКЦИЯ №5.

МАТЕМАТИЧЕСКИЕ И ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ЭКОНОМИКИ

СЕКЦИЯ №6.

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

СЕКЦИЯ №7.

БАНКОВСКОЕ И СТРАХОВОЕ ДЕЛО

УПРАВЛЕНЧЕСКИЙ УЧЕТ ПО ЦЕНТРАМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ БАНКА

Бобыль В.В., Булгакова Ю.В.

Для эффективного управления банком необходимо в оперативном режиме формировать определенную управленческую отчетность, которая способствует принятию стратегических и тактических решений по дальнейшему развитию кредитного учреждения. Основным источником такой отчетности является управленческий учет.

Отметим, что управленческий учет в банке значительно отличается от налогового и финансового учетов (см. табл.1)

Таблица 1

Сравнительная характеристика видов учета в банке

Признак сравнения	Виды учета в банке		
	Налоговый	Финансовый	Управленческий
Цель	Предоставление информации о полноте и своевременности начисления и уплаты налогов	Составление отчетности с целью удовлетворения информационных потребностей стейкхолдеров	Предоставление информации для стратегического и тактического управления
Сроки подачи отчетности	По требованию фискальных органов или в установленные законодательством сроки	По требованию стейкхолдеров или в установленные законодательством сроки	Зависит от потребностей управления
Степень открытости информации	Предоставляется только фискальным органам, но не является коммерческой тайной	Информация открытая, публичная	Информация носит конфиденциальный характер
Пользователи информации	Фискальные органы	Внутренние и внешние стейкхолдеры	Управленческий персонал банка
Объект учета	База налогообложения	Банк в целом	Центры ответственности банка

Процесс организации управленческого учета в банке охватывает следующие основные этапы:

- планирование;
- составление бюджетов;
- управление доходами и расходами;
- формирование управленческой отчетности и документооборот;
- мониторинг и контроль;
- корректировки стратегических целей и бюджетов банка.

Управленческий учет целесообразно осуществлять по центрам ответственности банка, под которыми понимается элемент банка (бизнес-направление), в рамках которого устанавливается личная ответственность руководителя за выполнение запланированных экономико-финансовых показателей деятельности (бюджет) и эффективность управления финансовыми рисками бизнес-направления.

Основные центры ответственности банка указаны в табл. № 2

Таблица № 2

Центры ответственности банка

Название центра ответственности	Бизнес-направления	Виды финансовых рисков за центром
Казначейство	Оптимизация и регулирование денежных потоков банка, покупка и продажа валюты для клиентов и собственных нужд на межбанковском рынке, привлечение и размещение средств на межбанковском рынке и международных рынках	Риск ликвидности, рыночный риск
Управление корпоративного бизнеса (УКБ)	Предоставление клиентам широкого спектра услуг по кредитованию, по операциям с векселями, привлечение средств юридических лиц	Кредитный, рыночный риск
Управление индивидуального бизнеса (УИБ)	Продажа банковских продуктов индивидуальным клиентам банка, оптимизация стоимости услуг для физических лиц	Кредитный, рыночный риск
Управление ценными бумагами (инвестиционный бизнес) (УЦБ)	Эмиссия собственных ценных бумаг, организация покупки и продажи ценных бумаг по поручению клиентов, осуществление операций на рынке ценных бумаг от своего имени, андеррайтинг, инвестирование в уставные фонды и ценные бумаги юридических лиц, доверительное управление средствами и ценными бумагами по договорам с юридическими и физическими лицами	Рыночный риск
Филиалы	Основным направлениями деятельности являются банковские операции, определенные письменным разрешением в рамках предоставленных полномочий	Кредитный, рыночный, риск ликвидности

По центрам ответственности банка целесообразно учитывать отдельно доходы и расходы, связанные с взаимодействием с внешними стейкхолдерами, и доходы и расходы, связанные с внутренним перераспределением ресурсов по трансфертным ценам. Кроме того, предлагаем отражать доходы или расходы по трем видам деятельности банка [3]:

1. Коммерческая деятельность, а именно:

- пассивные коммерческие операции банка по привлечению средств от клиентов: привлечение депозитов до востребования; финансовый лизинг; эмиссия долговых ценных бумаг;
- активные коммерческие операции банка по размещению средств: выдача кредитов; размещения депозитов; лизинг; операции с ценными бумагами;
- операции по предоставлению услуг, которые непосредственно не связаны с управлением активов и пассивов: расчетно-кассовое обслуживание; кредитное обслуживание; доверительное обслуживание; консультационные услуги, связанные с коммерческой деятельностью.

2. Торговая деятельность, а именно:

- торговля на валютном рынке (арбитраж)
- торговля ценными бумагами с целью получения прибыли от краткосрочных колебаний цены или дилерской маржи и т. д..

3. Деятельность по управлению активами и пассивами, а именно:

- операции на денежном рынке для управления ликвидностью (предоставление и получение межбанковских кредитов, операции с национальным регулятором по вопросам рефинансирования, депозитных и других операций);
- купля-продажа ценных бумаг в торговом портфеле и портфеле на продажу с целью управления ликвидностью;
- операции по хеджированию процентных, валютных и других финансовых рисков коммерческой деятельности;
- долгосрочные вложения в дочерние и ассоциированные компании;
- операции с собственными акциями;
- операции с долговыми ценными бумагами собственной эмиссии с целью управления долгосрочной ликвидностью;
- привлечение средств на условиях субординированного долга.

Детализированный учет по вышеуказанным видам деятельности позволит более качественно оценивать эффективность деятельности конкретного центра ответственности банка.

Как отмечалось ранее, распределение финансовых ресурсов между центрами ответственности осуществляется с помощью трансфертной цены, которая также является одним из инструментов управленческого учета.

Основные задачи трансфертного ценообразования:

- расчет и оценка эффективности деятельности по центрам ответственности, исходя из фактической стоимости и доходности привлеченных и размещенных ресурсов;
- управление текущей ликвидностью банка;
- оптимизация источников финансирования активных операций в центрах ответственности банка.

В процессе деятельности банковского учреждения центры ответственности продают свои нетто-пассивы и покупают нетто-активы в казначействе для финансирования своих активных операций. Казначейство регулирует финансовые потоки в пределах банка и определяет трансфертные цены на покупку-продажу финансовых ресурсов. При отсутствии собственных ресурсов казначейство приобретает их на межбанковском рынке, при избытке - продает.

Трансфертные цены привлечения и размещения ресурсов рассчитываются казначейством в момент купли-продажи ресурсов с учетом целей управления ликвидностью (см. Рис. 2).

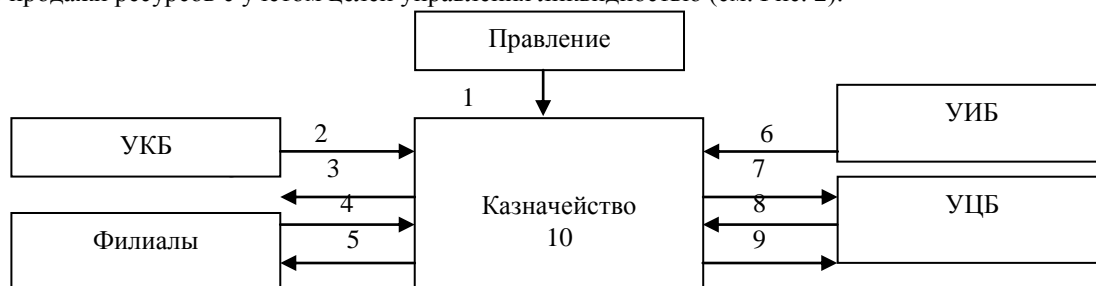


Рис. 2. Механизм перераспределения финансовых ресурсов между центрами ответственности банка

Примечание: 1 – установка минимальных и максимальных границ спреда; 2- продажа срочных пассивов юридических лиц и средств на расчетных и текущих счетах; 3 - покупка ресурсов для кредитования корпоративных клиентов; 4 - продажа депозитов; 5 - покупка финансирования для проведения активных операций; 6 - продажа депозитов физических лиц, остатков на карточных счетах; 7 - покупка ресурсов для кредитования физических лиц; 8 - продажа ресурсов от реализации или размещения ценных бумаг; 9 - покупка фондов для инвестирования в ценные бумаги; 10 - покупка-продажа ресурсов за трансфертными ценами.

Как отмечалось ранее, организация управленческого учета по центрам ответственности невозможна без стратегического планирования и составления бюджетов (см. рис. 2)

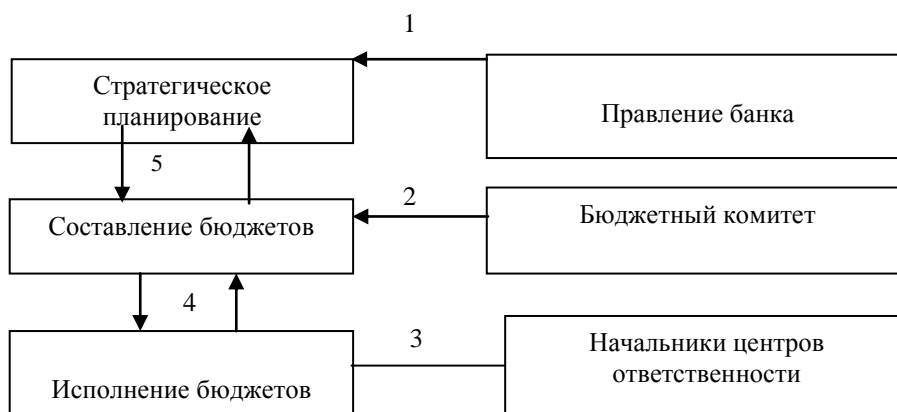


Рис. 3. Управленческий учет: стратегического планирования и составления бюджетов

Примечание: 1. Составление стратегического плана Правлением банка 2. На основе стратегического плана разработка бюджетов Бюджетным комитетом банка. 3. Исполнение бюджетов руководителями центров ответственности. 4. Предложения по корректировке стратегических планов и бюджетов, отчет об исполнении бюджетов перед Бюджетным комитетом. 5. Предложения по корректировке стратегического плана и отчет о его выполнении перед членами Правления.

Стратегическое планирование - это процесс определения основных целей и стратегии развития банка.

Вопросами стратегического планирования занимается высшее руководство банка. При этом для повышения эффективности планирования нужно учитывать предложения руководителей центров ответственности банка.

Стратегическое планирование в банковской деятельности имеет ряд особенностей, а именно:

1. Основной акцент делается на планирование собственных ресурсов, операций по привлечению и размещению средств.

2. В связи с тем, что банк является активным участником работы предприятий различных отраслей экономики и форм собственности, существенное значение приобретает планирование и прогнозирование деятельности контрагентов и клиентов банка в части выдачи кредитов и привлечения ресурсов.

3. Установление национальным регулятором экономических нормативов приводит к необходимости учета этих нормативов в процессе составления стратегических планов.

В каждом банке стратегический план имеет особенности, обусловленные характером и спецификой его деятельности. В большинстве же случаев стратегический план имеет следующие составляющие:

1. Анализ конкурентной среды (такой анализ необходим для определения доли рынка).
2. Позиционирование банка на рынке.
3. Swot-анализ - это определение преимуществ и недостатков банка.
4. Стратегия, в которой определяются несколько задач, обусловленных миссией, целями, позиционированием банка и Swot-анализом.

Например, стратегическими задачами могут быть: 1) увеличение ресурсов банка; 2) сохранение и улучшение показателей рентабельности; 3) повышение уровня эффективности управления банковскими рисками.

По каждому из этих задач рассматриваются направления деятельности, целевые ориентиры, указываются сроки реализации и центры ответственности.

В табл. 3 приведен пример определения направлений деятельности для решения стратегической задачи «увеличение ресурсов банка».

Препятствиями в процессе формирования и реализации стратегического плана могут быть ситуации, когда топ-менеджеры:

- полностью делегируют функции планирования руководителям центров ответственности банка;
- не могут четко и своевременно определить долгосрочные цели банка;
- не обсуждают с руководителями центров ответственности стратегические планы;
- принимают спонтанные управленческие решения, которые противоречат миссии и стратегическим целям развития банка.

Отметим, что стратегический план должен быть подкреплён соответствующим бюджетным планом. Бюджетирование - это выраженная в цифрах стратегия банка (примерный объём финансовых ресурсов, необходимых для реализации целей и стратегии банка).

Таблица 3

Направления деятельности с целью увеличения ресурсов банка

Направления деятельности	Приоритетные задачи	Целевые ориентиры	Центры ответственности банка
Привлечение средств физических лиц	Реструктуризация депозитов населения для обеспечения сбалансированности привлечения и размещения средств по срокам	Повысить долю депозитов с фиксированными сроками на 10 %	УИБ
Привлечение средств юридических лиц	Усиление позиций на рынке средств юридических лиц путем создания собственной клиентской базы; увеличение числа банковских продуктов для юридических лиц	Повысить долю депозитов юридических лиц на 5-10%	УКБ
Привлечение средств клиентов на пластиковых карточках	Внедрение собственных карточных продуктов в корпоративном секторе рынка.	Увеличить эмиссию пластиковых карточек на 10%	

Существует пять основных принципов бюджетирования в банке:

1. Согласование целей. Процесс бюджетирования начинается «снизу- вверх». Как показывает практика, руководители центров ответственности лучше владеют ситуацией на рынке и со своей стороны обеспечивают выполнение бюджетных целей. Предложенные бюджетные показатели должны согласовываться с топ-менеджерами банка (с членами Правления) в соответствии со стратегическими целями банка.

2. Установление приоритетов. Механизм бюджетирования должен обеспечивать использование финансовых ресурсов в наиболее выгодном направлении.

3. Соподчиненность. Каждый из центров ответственности банка планирует и отвечает только за те финансовые показатели и риски, на которые он влияет.

4. Постоянство целей. Установленные базовые показатели принципиально не меняются на протяжении планируемого периода.

5. Последовательность. Бюджет формируется в соответствии с учетной политикой банка, применяется последовательно от одного отчетного периода к другому.

Некоторые банки для увеличения эффективности процесса бюджетирования создают Бюджетный комитет (функциональный орган, обеспечивающий разработку и согласование бюджетов).

Функции бюджетного комитета:

- выбор методов бюджетирования;
- разработка бюджетов;
- принятие отчетов по выполнению бюджетов руководителями центров ответственности;
- корректировки бюджетных оценок и т. д.

Кроме того, Бюджетный комитет входит в систему сопровождения, под которой понимается процесс мониторинга выполнения бюджетов и стратегических планов. Мониторинг осуществляется благодаря управленческим отчетам руководителей центров ответственности банка, коллегиальных органов (комитеты) и отдела внутреннего аудита.

Периодичность управленческой отчетности в системе сопровождения банка представлена в табл. 4

Периодичность управленческой отчетности в системе сопровождения

Коллегиальные органы и подразделения, которые предоставляют информацию	Коллегиальные органы и подразделения, которые рассматривают информацию		
	Правление	Бюджетный комитет	Кредитный комитет
Кредитный комитет	Ежеквартально или по запросу	–	–
Бюджетный комитет	Ежеквартально или по запросу	–	–
Отдел внутреннего аудита	Ежемесячно или по запросу	–	–
Центры ответственности банка	–	Ежемесячно или по запросу	Ежемесячно или по запросу

Можно сделать вывод, что управленческий учет позволяет получить необходимую информацию для определения приоритетов деятельности банка и планирования дальнейшей его работы. Управленческая отчетность является базой стратегического планирования и бюджетирования.

Результатом внедрения эффективной системы управленческого учета является уменьшение финансовых рисков, оптимизация продуктового ряда, повышение прибыльности и конкурентоспособности банка.

Список литературы

1. Бобиль В. В. Фінансові ризики банків: теорія та практика управління в умовах кризи : монографія / В. В. Бобиль – Дн-вськ :Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2016.
2. Бобиль В. В. Трансфертне ціноутворення в системі управлінського обліку сучасного банку / В. В. Бобиль // Банківська справа. – Київ. – 2007. – № (77). – С. 38–46.
3. Бобиль В. В. Управлінський облік як елемент управління банківськими ризиками / В. В. Бобиль // Економіка, фінанси, право. – 2011. – № 3. – С. 18–23.
4. Королев Н. Управленческий учет. Классификация затрат. Концепция и терминология / Н. Королев // Московский бухгалтер. – 2014. – № 4.
5. Хачирова А. А. Роль и содержание бухгалтерского управленческого учета в банках / А. А. Хачирова // Молодежный научный форум: Общественные и экономические науки: электр. сб. ст. по мат. XXX междунар. студ. науч.-практ. конф. № 1 (30). URL: [https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/1\(30\).pdf](https://nauchforum.ru/archive/MNF_social/1(30).pdf)
6. Жук В. М. Концептуальні засади розвитку управлінського обліку [Текст] / В. М. Жук // Стратегія розвитку України. – 2009. – № 1. – С. 437–441.
7. Королев О.Г. Организация управленческого учета в коммерческом банке: монография / О.Г. Королев. – М.: Экономические науки, 2006.
8. Кротокова Е. В. Методологические различия бухгалтерского, налогового и управленческого учета / Е. В. Кротокова, Т. Н. Трунина. – URL : http://gaap.ru/articles/metodologicheskie_razlichiya_bukh.
9. Писаренко Т. М. Управлінський облік: сутність, зміст та принципи ведення [Текст] / Т. М. Писаренко, Н. А. Букало // Вісник Хмельницького національного університету. – Хмельницький, 2010. – Т. 2, № 1 (147). – С. 136–140.

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**

NEW PARADIGM OF RAILWAY PASSENGER

Volodymyr V. Bobyl, Tetiana Yu. Charkina, Larysa V. Martseniuk

National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan,
Dnipro, Ukraine

Abstract

The article describes the dynamics of the development of rail passenger transport, passenger volumes analyzed cyclical. Also studied the influence of society on the volume of passenger traffic. According to the theory of Kuhn's justified need for a new paradigm to improve the efficiency of passenger transportation. In addition, the authors identified the main factors that affect the level of profit.

Keywords: Paradigm of public and personal, Kondratieff wave, the volume of passenger traffic, a critical safety feature, influences, passenger transport performance;

Introduction

To date, passenger railway transport is at the limit of its capabilities to meet the demand for transport services (The concept of the State Target Program of implementation in JSC "Ukrainian Railway" of comprehensive

model of passenger traffic for the period to 2021 (Project). Its internal capacity is almost exhausted, with available reserves and resources it is impossible neither to develop, nor to ensure sustainable operation.

Internal problems of railway transport include the loss of transportation market and chronic unprofitability of passenger railway transportations. Total losses from passenger transportations in 2018 amounted to 8 bln. UAH, 4.3 bln. UAH of which in long-distance and 3.7 bln. UAH in suburban traffic. For the period since 2000 the share of railway transport in the passenger turnover has decreased from 46% to 34%. At this, for the period from 1996 to 2005 there was a decline in suburban traffic and transition to the automobile transport and in the period from 2010 to 2018 there was a decline in the share of distant long-distance traffic too (The concept of the State Target Program of implementation in JSC "Ukrainian Railway" of comprehensive model of passenger traffic for the period to 2021 (Project)). Most of the carriages and traction rolling stock providing passenger transportations in the distant and suburban traffic is outdated and physically worn out; it does not meet the modern requirements of comfort and economy. In this regard, the problem of development of the new requirements and renovation of the rolling stock to carry out the whole complex of passenger transportations, first of all the construction of domestic traction and rolling stock requires urgent solving. Changes in the structure of traction and rolling stock require the development of new schemes of train turnover, prospective deployment of the infrastructure enterprises, determination of the areas that require modernization and reconstruction (The concept of the State Target Program of implementation in JSC "Ukrainian Railway" of comprehensive model of passenger traffic for the period to 2021 (Project)).

Methods and course of the study

If one analyzes the expression of Kuhn (1977) "... that the history of science is not a linear process, but a change of scientific paradigms that are very tightly regulate both the choice of the problem and the methods to solve it within a sufficient period of time ...", it is clear why recently there are many new scientific paradigms in economics and management of railway transport.

Although the societal impact of transport was debated before 1987, it is fair to state that the rise of sustainability thinking boosted by the Brundtland report has resulted in a new phase of thinking on transport policy. Indeed, the confrontation of the concept of sustainable development with local and regional transport policies in the global north has resulted in the emergence of a policy discourse on sustainable transport, also known as sustainable mobility (Baeten, 2000; Banister, 2008). According to Banister (2008) four transition lines are essential to sustainable mobility: travel mode choice, urban and regional planning, technology, and travel substitution. Together, these ideas and storylines about cleaner cars, compact cities, and a modal shift to more sustainable modes of transport form the sustainable transport discourse.

Sustainable transport has become a common notion in many policy plans at almost all levels of government (Bulkeley and Betsill, 2005). At the European level, for example, the term is used to indicate a decoupling between the growth rate of transport and its associated adverse effects (Tight et al., 2004). At national or regional level, under the same heading, new technology is subsidised and efficiency increasing measures are funded. And at the local level, the notion of sustainable mobility is often used to justify investments in pedestrian areas, parking policy, and the construction of bicycle tracks (K. Boussauw and T. Vanoutrive, 2017).

Anyone familiar with transport policy in developed countries will note the similarities with today's sustainable transport agenda. An early overview of sustainable transport-related research is presented by Black and Nijkamp (2002) and 'The sustainable mobility paradigm', published in 2008 by David Banister, has become a classic.

Low and Gleeson (2001) point to the same tension between on the one hand, economic development, and on the other, social and environmental protection. They argue that the discourse of economic growth is powerful enough to legitimize unsustainable transport projects, despite the recognition that sustainability is a relevant criterion (among many others). Also Jackson (2009) points out the contradiction between the current economic system, in which growth is necessary to maintain employment levels, and the physical limits of the earth in terms of raw materials, energy and environmental space.

Growth in mobility seems inherent to present-day society, in which the increase of travel speed can be seen as the equivalent of the increasing efficiency that is typical of a growing economy. The parallel with the issue of economic growth, and its possible limits, can hardly be denied. The rise of the concept of sustainability has considerably changed transport policy and research. In this essay, we critically evaluated some Belgian cases where sustainable transport rhetoric was used to legitimate policies with questionable outcomes. These cases illustrate the paradox of the sustainability discourse having a real impact on the design of policies, while at the same time leaving behind a number of dissatisfied actors, which are unconvinced of such policy's contribution to sustainable develop-

ment of society as a whole. Such a prolonged dissatisfaction can only be understood by recognizing the normative nature of sustainability.

Several cases illustrate how 'sustainable transport' policies invest in projects that might result in more pollution and carbon emissions. However, we may not solely focus on the negative side, the harmful effects of transport, but also on the positive side. Indeed, 'sustainability' is a debate about the environment people want to live in and about the transport possibilities they need and want in this environment. This debate is not restricted to transport, as it was argued that the sustainable transport paradigm has not yet come to terms with the incompatibility of sustainability and the potentially systemic urge for growth (K. Boussauw and T. Vanoutrive, 2017).

The social-scientific analysis of national-level transport policy and practice presented demonstrated in (Henrike Rau, Michael Hynes, Barbara Heisserer, 2016) the need for greater alignment between public debates and policy development both within and beyond the transport sector. Moreover, the findings call for fresh thinking regarding public investment and divestment that incorporates insights from social-scientific and interdisciplinary transport research and that prioritizes sustainable transport. Short-term reactions to an economic crisis, especially cost-cutting measures and an over-emphasis on low- cost and no-cost transport solutions, are unlikely to produce a fully functioning, future-proof sustainable transport system. Instead, what is needed is a combination of wide-ranging, cross-sectoral policy changes and re-allocation of transport funding. Recent changes in EU transport policy and practice towards multi-annual transport budgets, closer links between transport and land use policy, investment in public transport, especially rail, and a greater emphasis on changing transport-related norms and mobility practices have opened up promising pathways.

In this context is helpful information provided by the authors (Giorgio Ambrosino, John D. Nelson, Marco Boero, Irene Pettinelli, 2016) provided a list, highlighting the fundamental role of the Public Transport Authority (local or regional, depending on the individual country legislation) to enable the implementation of the concept: recognize the Agency as an "added value" service for the area and a social cohesion tool to address the city/towns problems; support the development of intermediate transport services for the different specific areas and citizens groups; define the concept of a unique Agency for the city / urban area and town; define conditions for public tendering of Agency operation's activities; promote the definition of Public-Private Partnership for Agency operation; support possible interaction/synergy among TDC and Taxi Dispatch Centres and/or with other "Paratransit" services; integrate ride shoring schemes as last mile services with the public transport offer issue public subsidies for the needed investment, especially for TDC management; analyze and define "specific" fare schemes and the relevant implementation conditions; push the real collaboration among Transport Operators and Citizens' Associations; define a specific set of indicators measuring the quality and quantitative of service that are different from those of the conventional transport service. The authors believe that the FTS Agency and its evolution into a FTS and Shared Use Mobility Service Centre can become a key player in the enhancement and strengthening of the role of passenger transport in towns and urban areas.

By applying principal component analysis (Syed Abdul Rehman Khan, Dong Qianli, Wei SongBo, Khalid Zaman, Yu Zhang, 2017), the study constructs travel and tourism competitiveness index for inbound and outbound tourism. The main constructs of inbound tourism index include international tourists' arrival, tourism receipts, receipts of passengers' transports items and travel items while the constructs of the outbound index include international tourists' departure, tourism expenditures, and expenditures for passengers transport and travel items. The result of panel Fully Modified OLS (FMOLS) regression shows that the presence of air transportation, railways transportation, and trade openness positively affect inbound tourism index, while travel and transport services negatively affect tourism competitiveness index. The causality results confirm the bidirectional relationship between inbound tourism, air transportation, railways passengers carried, trade openness and travel and transport services, while there is a unidirectional causality running from inbound index to railway goods transported, from air transport freight to trade factor, and from travel services to air transport freight. Outbound tourism index confirmed the bidirectional causality relationship with air transportation, railways transportation, and travel and transport services, while the causality running from outbound index to trade factor, from air transport passenger carried to travel services, and from railway goods transported to trade and transport services, which support the unidirectional causality relationship between them. The variance decomposition results show that air transportation freight is the contributor that largely influences inbound-outbound tourism, while railways passengers carried and trade openness has the least share to influence inbound and outbound tourism index for the next 10-year period. The impulse response function indicates that air transportation, railways transportation, trade openness and travel services will positively impact on inbound tourism while travel and transport services will positively affect outbound tourism for the next 10-year period. The study concludes with the importance of transportation sector that deem desirable to

promote tourism worldwide. The concentration of different modes of transportation including air transportation, railways transportation, and travel and transport system would helpful to advance international tourism.

The overall results derive (Syed Abdul Rehman Khan, Dong Qianli, Wei SongBo, Khalid Zaman, Yu Zhang, 2017), the following policy recommendations i.e., the importance of transportation modes played a vital role to strengthen the international tourism infrastructure, therefore, the policies should be furnished with the appropriate destination choices in order to easily reachable and accessible places with lowering the freight charges and easily carrying goods at their pleasure destinations. The policies in order to support the travel and transport services equipped with the trained human capital and resource management, well-versed with the foreign languages, and proper guidance provided to the tourists' regarding the possible threats and opportunities in the destination points. International trade diversified with the potential tools for enhancing international tourism, as trade liberalization policies should be flexible and adjustable that helpful for building the strong international tourism infrastructure that's required for healthy and wealthy tourism across the globe. It is advisable to fairly charge transportation prices, passengers carried, and goods transportation expenditures, as its' affect on the decision of tourists' visitation and length for stay.

The proposal authors (Arritokieta Eizaguirre-Iribar, Lauren Etxepare Iginiz, Rufino Javier Hernandez-Minguillon, 2016) is based on the use of different accessibility measures and scales to achieve a common goal. The presented methodology analyses accessibility around linear systems with a multilevel approach, making a distinction between municipalities or urban and rural cores, non-urban spaces around the line and spaces in urban or rural cores. Each approach provides results of different scales, but in turn provides results of the whole line areas. These results refer to the potential of linear infrastructures as non-motorised axes, showing that disused railway infrastructures could have different uses further than greenways. Furthermore, some extra information is obtained, which is essential for the planning and future reconversion of the disused railway system.

This multilevel approach is applicable to disused railway systems in areas where urban or rural cores appear minimally spaced and do not form a metropolitan area. Nevertheless, the method could be widespread referring to type of transport (changes in distances) or system structure (linear or network, such as multi-center or polinuclear network cities), as long as the existence of urban and rural communities and non-built natural areas happens.

The analysis method does not mix transport and land-use components. Therefore the territory is only analyzed as its configuration, studying the potential of the path. However, the strategic points and areas obtained from these analyses provide the possibility to study also the potential of the nodes (old railway existing nodes and new possible found nodes). This would allow finding the connections that could be created by the future non-motorized structuring element, in order to define the potential of the comprehensive system and design future re-conversion strategies.

For example, V. V. Chorny (2013) proposed "... reproduction-optimization paradigm to provide the railway competitiveness at the market of freight transportations. The essence of the paradigm is the optimization of the technological and economic relations of the Ukrainian railways with the railways of the CIS and Baltic countries, transportation operators, owners of the freight cars, as well as the transition from the narrowed to the extended reproduction of productive forces, technical-economic and organizational-economic relations, and the relations of economic property and economic mechanism of railways. Its implementation facilitates the permanent formation of higher order competitive advantages that ensures the growth of railway competitiveness at the freight market".

O. V. Bakalinskyi in his dissertation (2012) "... justifies the introduction of customer-oriented paradigm of the railway passenger transportation marketing, which makes it possible to explain and predict consumer reaction to the changes of formation factors characteristics of transport services customer value, as a consequence of the introduction of advanced types of passenger rolling stock better."

"...The methodology of the effective functioning of railway transport in the market conditions due to the corporate restructuring and anti-crisis measures that makes it possible to take into account all major factors affecting the industry activity and choose the best variant of its prospective development", which was developed by Yu. S. Barash in his thesis (2008) one can definitely call a paradigm.

The experiences from Sweden and Norway (Hakan Johansson, Kjell Ottar Sandvik, Jozsef Zsidakovits, Grzegorz Lutyzyk, (2016) show that best results in strategic planning are probably obtained if the initiative to use alternative planning like backcasting from a climate scenario comes from the Government. On the other hand the Swedish Transport Administration probably had not been so well prepared if they had not taken the initiative in the previous strategic plan. One could think that it is obvious to start from the climate objectives and other important

objectives when planning for the future transport system - a transport system and infrastructure that will often be there in 50 years or more. The enquiry done in the CEDR I4 group shows however that most countries still plan using a forecast based on BAU. The examples show that using alternative methods to forecast based on BAU give other results which can work as additional basis for a more robust and sustainable decision.

The above mentioned list of the works proposing to change the paradigm of railway transport development in certain directions can be continued, but the question is, if one may change the views of science on the development of railway transport so often?

There are the thresholds values of economic security for railway transport, one of which is the wear and aging of the basic vehicles. Its value is 50-55%. Thus, in Ukraine for any and all of the railroad facilities this value has long been exceeded. In the near future the critical line of the operation safety for nearly all complex of the railway transport of public service, inability of railways to meet the demand for passenger and cargo transportations will be crossed. The competitive advantage of railway transport will be lost and transition of high-yielding freights to the other modes of transport would reduce the revenue base and would require optimization (reduction) of the network or state support. This will negatively affect the entire economy of Ukraine and its national security, and that must not be allowed to happen.

It should be mentioned that the above listed paradigms solving the particular problem of passenger transportations are not adjusted together, and we desperately need to develop a paradigm of passenger transportations development, which would take into account all the components of the transportation process.

From the above mentioned it can be concluded that it is necessary to develop a new paradigm of passenger transportations in Ukraine under conditions of the railway reform

For the further study of passenger transportations in Ukraine under reform let us use the provisions of the theory of M. D. Kondratiev and D. I. Oparin (1928). For this purpose let us construct the table of dynamics of passenger transportation volumes over time.

The Fig. 1 shows that the development of railway transportations is influenced by social processes, which took place in the Soviet Union until 1991 (thin line) and than in Ukraine (thick line). Let us learn more about these events.

After establishment of the Soviet Union railway transport began to develop slowly at the beginning but then it developed rapidly. However, during The Great Patriotic War passenger transportations significantly reduced and the passenger traffic volume for the first cycle, which had to end in about 1969 substantially changed. After the war, passenger traffic began to rise. First of all it was caused by the increase in welfare of the population, the appearance of new rolling stock and increase in transportation comfort. In the 1960s, for example there appeared open type passenger cars of the domestic production and compartment and sleeping coaches from Poland, Hungary and German Democratic Republic. The biggest development passenger transportations achieved in 1991.

Detailed investigation of change dynamics of passenger railway transportations for the period of establishment of Ukraine as an independent state is of particular interest. If we analyze these indicators of the activity of passenger facilities in the Fig. 1 (thick line) we can see at first their quick reduction (1-st period), a slight increase and stabilization since 2000 (2-nd period), and then almost down leap (3-rd period). These changes are significantly influenced by the events that took place in Ukraine.

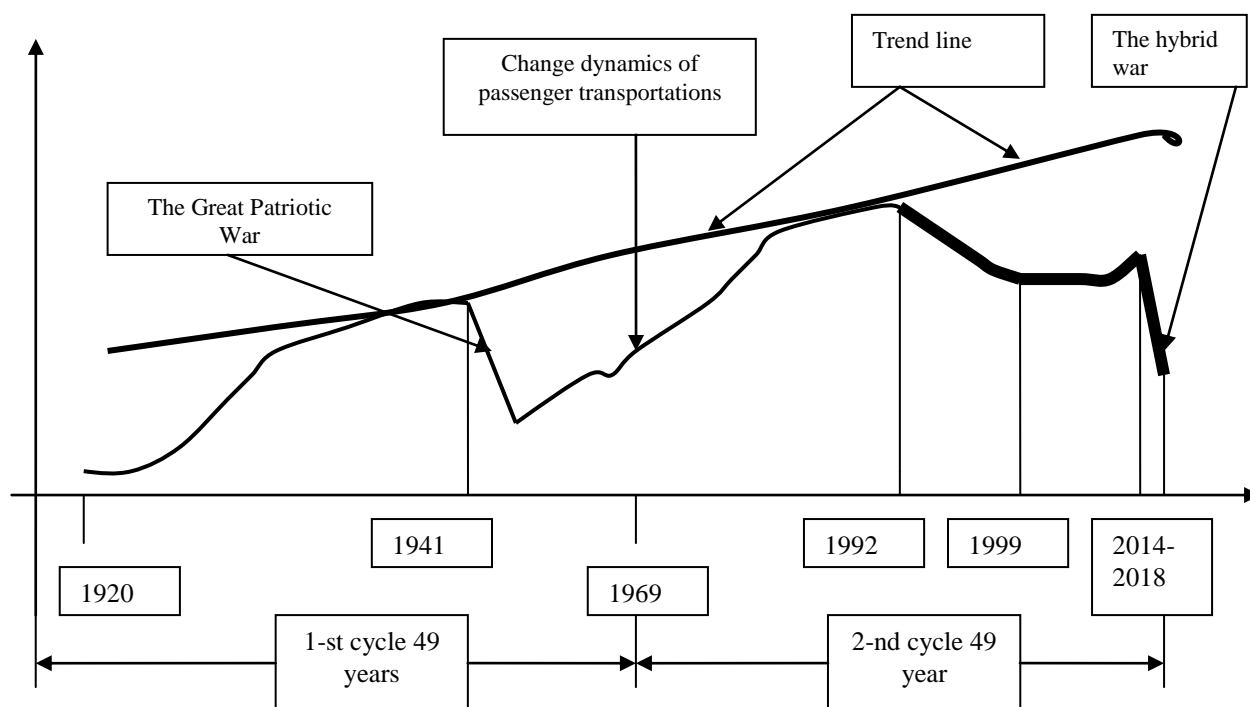


Fig. 1 The waves of development of passenger railway transportations in the Soviet Union and Ukraine. *Source:* authors' development

Each change in the passenger transportation indicators can be logically explained.

First period - 1992-1999. In Ukraine there was a break-down of relationships with the other CIS countries, the economy stagnation, the reduction of the welfare of population, default in payment between enterprises, hyperinflation and other negative consequences. In this period passenger rolling stock is purchased in a small amount of 8-20 units per year, while previously it was 350-400 of cars per year; and the passenger turnover decreased by 21%. Unprofitability of passenger transportations increases. Each and every performance indicators of passenger facilities steadily decline but they satisfy the reduced demand for railway transportations. New innovations in this period came down to periodic changes in the organizational structure of management, introduction of new technologies for rolling stock renovation at the plants and depots, developments of tariff policy and some changes in the organization of passenger train movement.

Second period – 2000-2013. In Ukraine started production stabilization and the economic relationships were gradually forged. The welfare of the population is gradually increased, and the hryvnia is being stabilized. But the corruption significantly increases at all levels of governance, the polarization of capital accumulated in the hands of oligarchs takes place. Certain changes take place at the railway transport: the railway stations are being reconstructed, Kryukov Railway Car Building Works produces 10 categories of passenger cars, which can run at the speed of 140 km/h. In 2012 the high-speed trains of the Korean and Czech production began to run. In 2014 there appeared the first high-speed train of domestic production "Tarpan", which has a design speed of 210 km/h. At the same time the negative trends in the passenger transportations continue growing. The management of "Ukrzaliznytsia" is changed almost every year, the normal investment climate is disrupted, the funding of scientific research is significantly reduced, and the corruption continues to grow. The fleet of passenger cars is reduced almost by 40%; the new cars of locomotive traction are purchased in small quantities only for the trains that ply between the capital and major regional centers. But the outdated rolling stock is still renovated by the overhaul reconditioning. If the first period can be called a period of depression, the second one can be called a period of relative stability.

Third period – 2014-2018. Ukrainian industry significantly reduces its production volumes, some enterprises have to stop their activities. The hryvnia has fallen almost three times, which resulted in lower welfare of the population. The passenger traffic volumes decreased by 35%, which resulted in the increase of passenger fares. In this period investments are insufficient for the purchase of new rolling stock and the overhaul reconditioning of rolling stock. During this period "Ukrzaliznytsia" starts reforming the railway sector. Since November 2015 Joint Stock Company "Ukrainian Railway" has been formally organized. The organizational structure of management at

the highest levels of government was restructured, but at the middle and lower levels it is still ongoing. Scientific research regarding future development of passenger transportations is carried out by individual scientists only on their own initiative. At the same time JSC "UZ" develops the concept of passenger facilities development without the involvement of scientists of Ukrainian transport universities.

Preliminary analysis showed the periodicity and wave changes in the railway passenger transport activity. The latest wave, the maximum of which accounts for 1991 indicates that in the near future it is expected increase in the passenger transportation efficiency in case of implementing the new innovation paradigm.

Consequently, now it is necessary to develop a new complex paradigm of passenger transportation development according to 9 innovative directions, which will partly take into account previous studies of some researchers, references to which are shown in square brackets:

1. Conducting market research in order to determine the projected number of passengers to capture the additional room in the market of passenger transport services upon the condition of introduction of the new innovative technologies (Бакалінський О. В., 2012).
2. Solving the problem of building a new organizational structure to control the passenger transportations in all types of traffic (Барах Ю. С., 2008; Карась О. О., 2009).
3. The introduction of high-speed movement of passenger trains at the speeds of 250-450 km/h in Ukraine (Момот А. В., 2014).
4. Revenue increase from the transportations, including the railway tourism (Марценюк Л. В., 2016).
5. Reduction of costs by optimization of the passenger train movement organization in all types of traffic (remote, inter-regional, regional, commuter and the high speed one) (Барах Ю. С., 2008; Матусевич О. О., 2015; Чаркіна Т. Ю., 2013).
6. Solving the problem of finding the new sources of financing the passenger transportations.
7. Justification of the new economic tariffs to increase the passenger transportations efficiency.
8. Solving the problem of the optimal structure of passenger car fleet that would take into account the future needs of passengers (motion speed, comfort, quality of service) in the conditions of limited investments (Бакалінський О. В., 2012; Карась О. О., 2009).
9. Improvement of passenger transportation efficiency due to the simultaneous implementation of all the above mentioned measures that will provide the maximum effect.

The question is where to get funds for the development of the railway sector? In the near future one cannot expect these funds from the state, but to attract the private funds is much more likely. Private capital accumulated by the oligarchs expects new innovative technologies for its efficient investment.

Incidentally, now in Ukraine and abroad is a group of oligarchs and sponsors who have spare money to invest in profitable innovative technologies, they are: the construction of Ukrainian part of the high-speed railway main line Lisbon – Shanghai, along which the modern highway will be built (discussion at the conference in Ukrainian State University of Railway Transport. Kharkiv 2016); for the reconstruction and building of narrow-gauge railway lines for the transportation of tourists and passengers in the Transcarpathian region there are also foreign sponsors (discussion at the conference in the Transcarpathian region).

Conclusions

On the basis of conducted research it can be concluded that:

1. The dynamics of development indicators of passenger transportations in Ukraine showed that they are completely dependent on social processes taking place in the state and are cyclical in nature, which can be described by Kondratiev cycles.
2. At present the railway transport activity is declined, because there are not enough investments for its activity. But the oligarchs and sponsors of our country accumulated lot of money that can be invested in the development of passenger transportations. They do not wish to invest in old technologies that do not allow them to profit, but they will be pleased to invest in new activities – high-speed traffic, tourist traffic and other activities.
3. The personal paradigms of passenger transportation development, which were proposed by individual scientists in certain directions of activities are not adjusted together and did not give the expected economic effect. So we desperately need to develop a new complex paradigm of passenger transportations development, which will propose new innovative technologies and significantly improve their efficiency.
4. The article proposes nine directions of the new paradigm, the development of which will make it possible to introduce the new innovative technologies in the conditions of the limited investments and to encourage the development of passenger transportations in the future.

5. For the first time in Ukraine it was proposed a scientific approach for implementing the new paradigm of passenger transportations, based on the analysis of their activities over the last 100 years, the use of Kondratiev cycles and includes nine basic directions of innovative reform of railway passenger transport.

References

1. Бакалінський О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: Теорія, методологія, практика: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / О. В. Бакалінський; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. – Київ, 2012. – 37 с.
2. Бараш Ю.С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Ю.С. Бараш; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2008. – 37 с.
3. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту): Автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Карась О. О.; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2009. – 23 с.
4. Кондратьев Н. Д., Опарин Д. И. Большие циклы конъюнктуры: Доклады и их обсуждение в Институте экономики. – М.: Институт экономики РАНИОН, 1928. – 287 с.
5. Концепція Державної цільової програми впровадження в ПАТ «Українська залізниця» комплексної моделі пасажирського руху на період до 2021 року (Проект). – К., 2015. – 17 с.
6. Кун. Т. Структура научных революций. – М.: Прогресс, 1977. – 71 с.
7. Марценюк Л. В. Теоретичні та практичні аспекти управління ефективністю залізничного туризму: монографія / Л. В. Марценюк. – Дніпро: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2016. – 242 с.
8. Матусевич О. О. Управління економічною ефективністю залізничних пасажирських перевезень в умовах трансформаційних змін: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Матусевич О. О.; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. – 21 с.
9. Момот А. В. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.04 / Момот А. В.; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2014. – 24 с.
10. Чаркіна Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг: Автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Чаркіна Т. Ю.; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2013. – 21 с.
11. Чорний В. В. Методолого-практичні основи забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень: Автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 / Чорний В. В. ; Держ. екон.-технол. ун-т транспорту. – К., 2013. – 36 с.
12. Arritokieta Eizaguirre-Iribar, Lauren Etxepare Iginiz, Rufino Javier Hernandez-Minguillon. A multilevel approach of non-motorised accessibility in disused railway systems: The case-study of the Vasco-Navarro railway. *Journal of Transport Geography* 57 (2016) 35-43
13. Baeten, G., 2000. The tragedy of the highway: empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices. *Eur. Plan. Stud.* 8 (1), 69–86.
14. Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transp. Policy* 15 (2), 73-80.
15. Black, W.R., Nijkamp, P., 2002. Social Change and Sustainable Transport. Indiana University Press, Bloomington, Indiana.
16. K. Boussauw, T. Vanoutrive / Transport policy in Belgium: Translating sustainability discourses into unsustainable outcomes. *Transport Policy*. 53 (2017) 11-19 15.
17. Bulkeley, H., Betsill, M., 2005. Rethinking sustainable cities: multilevel governance and the "urban" politics of climate change. *Environ. Polit.* 14 (1), 42-63.
18. Giorgio Ambrosino, John D. Nelson, Marco Boero, Irene Pettinelli. Enabling intermodal urban transport through complementary services: From Flexible Mobility services to the Shared Use Mobility Agency: Workshop 4. Developing inte-modal transport systems. Research in Transportation Economics, Volume 59, November 2016, Pages 179-184
19. Hakan Johansson, Kjell Ottar Sandvik, Jozsef Zsidakovits, Grzegorz Lutczyk. A need for new methods in the paradigm shift from mobility to sustainable accessibility. *Transportation Research Procedia* 14 (2016) 412 -421.

20. Henrike Rau, Michael Hynes*, Barbara Heisserer. Transport policy and governance in turbulent times: Evidence from Ireland. Case Studies on Transport Policy 2 (2016) 45-56
21. Jackson, T., 2009. Prosperity Without Growth: Economics for a Finite Planet. Earthscan, London.
22. Low, N., Gleeson, B., 2001. Ecosocialization or countermodernization? Reviewing the shifting "storylines" of transport planning. Int. J. Urban Reg. Res. 25 (4), 784-803.
23. Syed Abdul Rehman Khan, Dong Qianli, Wei SongBo, Khalid Zaman, Yu Zhang. Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism. Journal of Air Transport Management, 58 (2017) 125-134.
24. Tight, M.R., Delle Site, P., Meyer-Ruhle, O., 2004. Decoupling transport from economic growth: towards transport sustainability in Europe. Eur. J. Transp. In- frastruct. Res. 4 (4), 381 -404.

СЕКЦИЯ №19.

УПРАВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА

СЕКЦИЯ №20.

ФИНАНСЫ И НАЛОГОВАЯ ПОЛИТИКА

СЕКЦИЯ №21.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖИТЕЛЕЙ КРУПНЫХ ГОРОДОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТА «УМНЫЙ ГОРОД»

Сокирко В.Ю.

ЧОУ ВО ТОЛЬЯТТИНСКАЯ АКАДЕМИЯ УПРАВЛЕНИЯ, г. Тольятти

Аннотация: В современном обществе очень много факторов влияющих на безопасную жизнедеятельность каждого человека. В данной статье рассматриваются актуальные вопросы по обеспечению безопасности жителей крупных городов, приводится официальная статистика, определяется, кто и за что несет ответственность (к каким структурам органов власти можно прибегать за помощью).

Ключевые слова: общественная безопасность, безопасность жизнедеятельности, безопасная жизнь граждан, безопасность в крупных городах, безопасный город, обеспечение безопасности, Smart city, проект Умный город.

В последнее время все чаще и чаще поднимается вопрос по обеспечению безопасной жизнедеятельности граждан, живущих в крупных городах. Актуальность данного вопроса заключается в том, что безопасность граждан является одним из главных направлений политики нашего государства.

Общая теория безопасности выделяет в качестве главной проблему безопасности жизнедеятельности, определяя её как качество жизнедеятельности, при котором она не создаёт опасностей и угроз, способных нанести неприемлемый вред (ущерб) жизненно важным интересам человека¹. Ежегодно в России совершенствуются меры пресечения преступности путем ряда решений и мер.

Во-первых, усиленно идет борьба по предупреждению террористических атак, экстремистских движений, преступлений связанных с незаконным оборотом наркотиков, взрывчатых средств, боеприпасов, борьба с коррупцией.

Во-вторых, речь идет о развитие международного сотрудничества в сфере безопасности².

Правовой основой деятельности МВД России являются: Конституция Российской Федерации, Федеральные законы, акты Государственной Думы, указы и распоряжения Президента РФ, постановления и

¹ Сапронов В.В. Идеи к общей теории безопасности // ОБЖ. Основы безопасности жизни. 2007. № 1, 2, 3.

² Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утв. Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685)// По информации СПС Консультант Плюс, 2015.

распоряжения Правительства РФ, принципы и нормы международного права, международные договоры РФ, Положение о Министерстве внутренних дел РФ, а так же приказы, инструкции и другие нормативные акты МВД РФ³. Свою деятельность МВД РФ строит в соответствии с принципами уважения и соблюдения, прав человека и гражданина, законности, гуманизма, гласности, взаимодействия с органами государственной власти и управления, общественными объединениями, гражданами, средствами массовой информации.

В систему местных органов внутренних дел входят областные (краевые) управления внутренних дел, районные органы внутренних дел, городские отделы (Управления в крупных городах) внутренних дел.

Общими моментами в организационно-правовом положении являются:

- 1) Двойное подчинение, как принято говорить по вертикали и горизонтали, проведено в порядке разделения функций между МВД и местной администрацией. Руководство со стороны последней сосредоточено в основном на создании организационных и материально-финансовых условий для успешного выполнения возложенных на органы внутренних дел задач, также дача указаний и различных временных обстоятельств (митинги, демонстрации, ярмарки и т.п.). За вышестоящими органами внутренних дел остаются вопросы нормативного регулирования, совершенствования форм и методов деятельности органов и должностных лиц, обобщение опыта работ и т.п.;
- 2) Местные органы внутренних дел заняты преимущественно работой по практическому предупреждению, пресечению правонарушений и обеспечением привлечения нарушителей к ответственности. В их ведении и распоряжении основные силы полиции.

Среди важнейших вопросов, отнесенных к компетенции органов местного самоуправления, Конституция Российской Федерации относит и охрану общественного порядка на территории муниципального образования.

Согласно статистическим данным ГИЦ МВД России количество зарегистрированных преступлений в России, совершенных в общественных местах в 2015 г., составило - 291 941 в 2016 г. - 269 3502, в 2017 г. - 258 434⁴.

Наметившаяся тенденция уменьшения количества этой категории преступлений, создающим угрозу жизни, здоровью, достоинству, правам и свободам граждан, собственности, законным интересам общества и государства, тем не менее, требует от государственных органов, органов местного самоуправления, общественных объединений координировать свои усилия в борьбе с преступностью.

Правовыми предпосылками реализации органами местного самоуправления функции охраны общественного порядка стало принятие 28 августа 1995 г. Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

В последнее время на территории РФ все большую потребность получает проект «Умный город». Данный проект реализует себя по многим направлениям, и затрагивает разные сферы деятельности, в том числе и безопасность граждан. «Умный город» уже получил широкий положительный резонанс за пределами России.

Для определения эффективности внедрения проекта «Умный город» был проведен анализ трех городов, в рамках которых был внедрен Smart city, а именно рассмотрим направление «безопасность».

Чтобы понять работают или не работают инструменты кластера «безопасности» для анализа мы использовали такие города, как Калининград, Санкт-Петербург, Симферополь.

Города Калининград и Санкт-Петербург, были выбраны для анализа, так как именно они являлись одними из самых первых городов, в которые был внедрен проект «Умный город» именно по направлению безопасность. Город Симферополь был выбран по принципу того, что в связи с обостренной ситуацией в Украине, после присоединения к России данный город стал отличной экспериментальной площадкой для внедрения направления «безопасность» в рамках проекта Smart city.

Во всех трех городах использовались совершенно разные инструменты для обеспечения безопасности горожан и их сферы жизни.

В ходе анализа были выделены такие инструменты «безопасности», как использование по городу камер видео наблюдения, больше освещения (умные фонари), внедрение мобильных приложений МВД, внедрение транспортного видео-наблюдения, взаимодействия граждан с полицией (организация дружинных отрядов, волонтерских поисковых отрядов людей и т.д.)

³ Денисов В.В., Безопасность жизнедеятельности. Защита населения и территорий при чрезвычайных ситуациях: Учеб. пособие. – Москва: ИКЦ «МарТ», Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2003.

⁴ Состояние преступности в России 2016-2017 г. - М.: ГИЦ МВД России. 2017 .

1. В Калининграде наиболее популярны и востребованы оказались камеры видео наблюдения, которые местные органы власти разместили на уличных столбах, на домах, и транспорте. За период 2015-2017 года с помощью этих камер удалось раскрыть более 82 преступления, в том числе кражи, разбойные нападения и т.д.⁵.

2. В Санкт-Петербурге с 2016 года было внедрено мобильное приложение МВД, которое сразу же получила положительный резонанс у жителей города. На сегодняшний день, данное приложение было скачено 1 843 287 пользователями Мобильных устройств⁶. Данное Приложение позволяет экстренно связаться с полицией, оперативно связаться с ближайшим отделом полиции и узнать его адрес, получить актуальные контактные данные участкового и адрес опорного пункта, это сервис подачи онлайн обращений в подразделение МВД России в своем регионе или в приемную Министерства внутренних дел Российской Федерации, это информация в своем мобильном телефоне о штрафах за нарушение правил дорожного движения и санкциях Кодекса об административных правонарушениях.

3. В Симферополе внедрение «безопасного города» началось с организации народных дружинных отрядов. Местные жители на волонтерских началах помогают местным жителям в патрулирование улиц, поиске людей и т.д.

Результаты анализа показали, что внедрение инструментов безопасности актуальны на сегодняшний день в городах России. Пилотными площадками по проекту «Умный-безопасный город» стали еще 20 городов⁷. Данные инструменты, которые мы исследовали не только удачно были внедрены в приведенные в анализе города, но и начали пользоваться успехом у горожан, и приносить реальные положительные результаты.

Список литературы

1. Денисов В.В., Безопасность жизнедеятельности. Защита населения и территорий при чрезвычайных ситуациях: Учеб. пособие. – Москва: ИКЦ «МарТ», Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2003.
2. ИТ-журнал Intelligent Enterprise [Электронный ресурс] // Умные города. Перспективы развития в России. Компания Умный Город [Электронный ресурс] // Главное об умном.
3. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утв. Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685)// По информации СПС Консультант Плюс, 2015.
4. Павел Лебедев [Электронный ресурс] // Нужны ли России умные города?
5. Сапронов В.В. Идеи к общей теории безопасности // ОБЖ. Основы безопасности жизни. 2007. № 1, 2, 3.
6. Состояние преступности в России 2016-2017 г. - М.: ГИЦ МВД России.2017 .

СЕКЦИЯ №22.

ЭКОНОМИКА ТРУДА И УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

СЕКЦИЯ №23.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ И ДЕМОГРАФИЯ

СЕКЦИЯ №24.

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ

⁵ Компания Умный Город [Электронный ресурс] // Главное об умном. – (<http://city-smart.ru/>)

⁶ ИТ-журнал Intelligent Enterprise [Электронный ресурс] // Умные города. Перспективы развития в России. – (<http://www.iemag.ru/analytics/detail.php?ID=34007>.)

⁷ Павел Лебедев [Электронный ресурс] // Нужны ли России умные города? (http://www.cnews.ru/reviews/infrastructure2014/articles/nuzhny_li_rossii_umnye_goroda/.)

ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НА 2019 ГОД

Январь 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Инновационные внедрения в области экономики и менеджмента» (г. Москва)

Прием статей для публикации: до 15 января 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 февраля 2019 г.

Февраль 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Перспективы и технологии развития экономики и менеджмента» (г. Нижний Новгород)

Прием статей для публикации: до 15 февраля 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 марта 2019 г.

Март 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Новации в экономике и менеджменте» (г. Рязань)

Прием статей для публикации: до 15 марта 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 апреля 2019 г.

Апрель 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Научные исследования в области экономики и менеджмента» (г. Саратов)

Прием статей для публикации: до 15 апреля 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 мая 2019 г.

Май 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Приоритетные задачи и стратегии развития экономики и менеджмента», (г. Тольятти)

Прием статей для публикации: до 15 мая 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 июня 2019 г.

Июнь 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Новейшие достижения и успехи развития экономики и менеджмента» (г. Краснодар)

Прием статей для публикации: до 15 июня 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 июля 2019 г.

Июль 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Экономика и менеджмент: современный взгляд на изучение актуальных проблем» (г. Астрахань)

Прием статей для публикации: до 15 июля 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 августа 2019 г.

Август 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии в экономике и менеджменте» (г. Хабаровск)

Прием статей для публикации: до 15 августа 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 сентября 2019 г.

Сентябрь 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Современные достижения и разработки в области экономики и менеджмента» (г. Оренбург)

Прием статей для публикации: до 15 сентября 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 октября 2019 г.

Октябрь 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Экономика и менеджмент: от вопросов к решениям» (г. Томск)

Прием статей для публикации: до 15 октября 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 ноября 2019 г.

Ноябрь 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Экономика и менеджмент: научные приоритеты учёных» (г. Пермь)

Прием статей для публикации: до 15 ноября 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 декабря 2019 г.

Декабрь 2019 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Новшества в экономике и менеджменте» (г. Тюмень)

Прием статей для публикации: до 15 декабря 2019 г.

Дата издания и рассылки сборника об итогах конференции: до 15 января 2020 г.

• С более подробной информацией о международных научно-практических конференциях можно ознакомиться на официальном сайте Федерального Центра науки и образования Эвенсис <http://evansys.com/> (раздел «Экономика и Менеджмент»).

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ ЭВЕНСИС

FEDERAL CENTER OF SCIENCE AND EDUCATION



**Приоритетные задачи и стратегии
развития экономики и менеджмента**

Выпуск IV

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

г. Тольятти

2019 г.

Печатается в авторской редакции
Компьютерная верстка авторская

Подписано в печать 24.04.2019.
Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Усл. печ. л. 3,5.
Тираж 250 экз. Заказ № 042.

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