

ФИНАНСЫ И УЧЕТНАЯ ПОЛИТИКА

ISSN 2587-599X



**Периодическое издание
Выпуск № 4
Казань, 2025**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНЫЙ
РЕЦЕНЗИРУЕМЫЙ ЖУРНАЛ**

**«ФИНАНСЫ И УЧЕТНАЯ
ПОЛИТИКА»**

**Выпущено под редакцией
Научного объединения
«Вертикаль Знания»**



РОССИЯ, КАЗАНЬ

2025 год

Основное заглавие: Финансы и учетная политика

Параллельное заглавие: Finance and accounting policy

Языки издания: русский (основной), английский (дополнительный)

Учредитель периодического издания и издатель: Научное объединение
«Вертикаль Знаний»

Место издания: г. Казань

Формат издания: электронный журнал в формате pdf

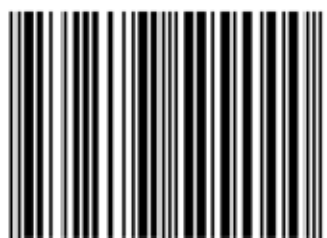
Периодичность выхода: 1 раз в месяц

ISSN: 2587-599X

Редколлегия выпуска:

1. Асизбаев Рустам Эмилжанович – д-р экон. наук, профессор, зам. председателя Национальной аттестационной комиссии Кыргызстана, г. Бишкек, Кыргызстан.
2. Ангелина Ирина Альбертовна – д-р экон. наук, профессор, Донецкий национальный университет экономики и торговли имени Михаила Туган-Барановского, г. Донецк.
3. Королюк Елена Владиславовна – д-р экон. наук, доцент, Кубанский государственный университет, филиал в г. Тихорецке.
4. Мезенцева Екатерина Викторовна – канд. экон. наук, доцент, Кубанский государственный университет, филиал в г. Тихорецке
5. Пардаев Абдунаби Халикович – д-р экон. наук, профессор, Ташкентский финансовый институт, г. Ташкент, Узбекистан.

ISSN 2587-599X



9 772587 599000 >

ВЫХОДНЫЕ ДАННЫЕ ВЫПУСКА:

Финансы и учетная политика. – 2025. – № 4 (38).

**МЕЖДУНАРОДНОГО РЕЦЕНЗИРУЕМОГО НАУЧНОГО ЖУРНАЛА
«ФИНАНСЫ И УЧЕТНАЯ ПОЛИТИКА»**

Выпуск № 4 / 2025

Стр. 5 Бучнева К.Ю., Толстова А.Е.

Статистический анализ транспортной безопасности Свердловской области

Стр. 13 Юдина Д.А.

Текущее состояние железнодорожных грузоперевозок в контексте внешней торговли

Стр. 19 Афанасьева О.Н., Генералова И.В.

Цели и инструменты валютной политики КНР

Стр. 25 Канаева С.Я., Мантрова А.В.

Анализ формирования стоимости авиаперевозок ПАО «Аэрофлот» на примере перелета Москва-Магнитогорск

Стр. 31 Часов П.С., Маштаков Н.С.

Анализ влияния санкций на торговые потоки и экономический рост с помощью методов анализа данных

Стр. 37 Кокорина И.

Воздействие рекламы на потребительское поведение в период кризиса

Стр. 41 Никашкина Е.А., Чудновская А.А.

Сравнительный анализ формирования контент-стратегий на платформах ВКонтакте и Telegram: особенности восприятия

Стр. 46 Малачиев И.М.

Влияние цифровизации на социально-экономическое развитие регионов Российской Федерации

Стр. 54 Малачиев И.М.

Роль транспортно-телематических систем в развитии регионов Российской Федерации

УДК 332.12

**СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Бучнева Ксения Юрьевна,
Толстова Анна Евгеньевна,
Тамбовский государственный университет
имени Г.Р. Державина, г. Тамбов

E-mail: kseniabucneva429@gmail.com

Аннотация. В статье представлен статистический анализ ключевых показателей транспортной безопасности Свердловской области. Подчеркивается, что развитие транспортной системы является основополагающим фактором социально-экономического благополучия региона. Цель исследования – выявить динамику основных показателей транспортной сферы и оценить ее вклад в устойчивое развитие региона. В работе использованы следующие общенаучные методы: анализ, синтез, а также табличное и графическое представление данных для обобщения и визуализации результатов. Статистический анализ охватывает протяженность и состояние автомобильных дорог, пассажирооборот автобусов, грузоперевозки автомобильным транспортом, а также динамику показателей железнодорожного транспорта и дорожно-транспортных происшествий. Результаты исследования демонстрируют неоднозначные тенденции: отмечен рост протяженности дорог, увеличение грузооборота и снижение аварийности, однако значительная часть дорог не соответствует нормативным требованиям, а пассажиропоток общественного транспорта остается низким. После 2018 года наблюдается замедление инфраструктурного развития. В заключении статьи сделан вывод о необходимости модернизации дорожной сети, развития общественного транспорта и внедрения цифровых технологий для повышения транспортной безопасности и эффективности региона. Ключевыми направлениями являются улучшение качества дорог, повышение привлекательности общественного транспорта и оптимизация логистических процессов с использованием современных технологий.

Abstract. The article presents a statistical analysis of key transport safety indicators in the Sverdlovsk region. It is emphasized that the development of the transport system is a fundamental factor in the socio-economic well-being of the region. The purpose of the study is to identify the dynamics of the main indicators of the transport sector and assess its contribution to the sustainable development of the region. The following general scientific methods are used in the work: analysis, synthesis, as well as tabular and graphical representation of data for generalization and visualization of results. The statistical analysis covers the length and condition of highways, passenger turnover of buses, freight transportation by road, as well as the

dynamics of railway transport and road accidents. The results of the study show mixed trends: an increase in the length of roads, an increase in cargo turnover and a decrease in accidents were noted, however, a significant part of the roads did not meet regulatory requirements, and passenger traffic on public transport remained low. After 2018, there has been a slowdown in infrastructure development. In conclusion, the article concludes that it is necessary to modernize the road network, develop public transport and introduce digital technologies to improve transport safety and efficiency in the region. The key areas are improving the quality of roads, increasing the attractiveness of public transport and optimizing logistics processes using modern technologies.

Ключевые слова: транспортная мобильность, пространственная интеграция, протяжённость дорог, дорожная инфраструктура, автомобилизации населения, грузооборот автомобильного транспорта, пассажиропоток.

Key words: transport mobility, spatial integration, length of roads, road infrastructure, population motorization, cargo turnover of motor transport, passenger traffic.

Введение. Развитие транспортной системы напрямую влияет на социально-экономическое благополучие региона, обеспечивая пространственную связанность территорий и экономическую интеграцию. Анализ транспортной инфраструктуры региона позволяет оценить её вклад в повышение качества жизни населения, устойчивое территориальное развитие, экономическую безопасность региона. Транспортный комплекс региона представляет собой систему взаимосвязанных элементов, обеспечивающих движение товаров, услуг и трудовых ресурсов, что является основой экономического роста.

Целью данного исследования является проведение статистического анализа транспортной безопасности Свердловской области, направленного на изучение динамики её ключевых показателей.

Материалы и методы исследования. Исследование опирается на методы анализа и синтеза, а также на табличные и графические формы для обобщения и визуализации полученных данных.

Основная часть. Одним из ключевых показателей является протяженность автомобильных дорог общего пользования. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры представляет стратегически важное направление для регионального развития, поскольку оказывает непосредственное влияние на ключевые экономические показатели. Как показывают исследования, расширение сети автомобильных дорог и модернизация существующих транспортных артерий способствуют повышению транспортной мобильности населения, оптимизации логистических процессов грузоперевозок, улучшению транспортной доступности территорий [1].

Особое значение приобретает развитие транспортного каркаса, соединяющего региональный центр с периферийными районами, что способствует пространственной интеграции территории и выравниванию социально-экономического развития [2; 4].

Проанализируем изменения в дорожной сети Свердловской области относительно вышеуказанного показателя (таблица 1).

Таблица 1

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения Свердловской области в 2015-2023 гг. (на конец года, км)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Всего:	18 985,6	19 264,6	19 675,5	19 939,6	20 111,4	20 405,9	20 560,8	20 753,7	20 826,1
в том числе: дороги с твердым покрытием	12 881,7	13 058,0	13 314,4	13 494,4	13 777,6	14 060,7	14 334,7	14 034,4	14 121,6
из них с усовершенствованным покрытием	7 160,1	7 558,9	7 642,0	7 981,3	8 055,1	8 186,9	8 321,1	8 305,7	8 328,0

Источник: построено авторами на основе [5].

Исходя из представленных данных, общая протяженность дорожной сети Свердловской области за анализируемый период увеличилась на 1840,5 км, что соответствует темпам роста 9,7%. Наиболее интенсивное строительство наблюдалось в период 2015-2018 годов, когда ежегодный прирост составлял в среднем 318 км.

Особого внимания заслуживает динамика дорог с твердым покрытием: абсолютный прирост составил 1239,9 км (9,6%); максимальные темпы строительства пришлись на 2019-2021 годы; в 2022 году зафиксировано аномальное снижение на 300,3 км.

Дороги с усовершенствованным покрытием демонстрируют устойчивый рост (1167,9 км за период, 16,3%), особенно заметный в 2016-2018 годах. Примечательно, что даже в 2022-2023 годах, когда общая протяженность дорог с твердым покрытием сокращалась, сегмент качественных покрытий продолжал расти, хоть и минимальными темпами (22,3 км за 2 года).

Положительной тенденцией можно считать опережающий рост доли качественных покрытий в общей структуре дорожной сети – с 37,7% в 2015 году до 40,0% в 2023 году. Однако сохраняющаяся значительная доля грунтовых дорог (32,2% в 2023 году) указывает на необходимость дальнейшей модернизации дорожной инфраструктуры региона.

Однако ключевым моментом, на который необходимо обратить внимание при анализе протяженности дорог региона, является такой показатель, как «доля автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности» (рис. 1).

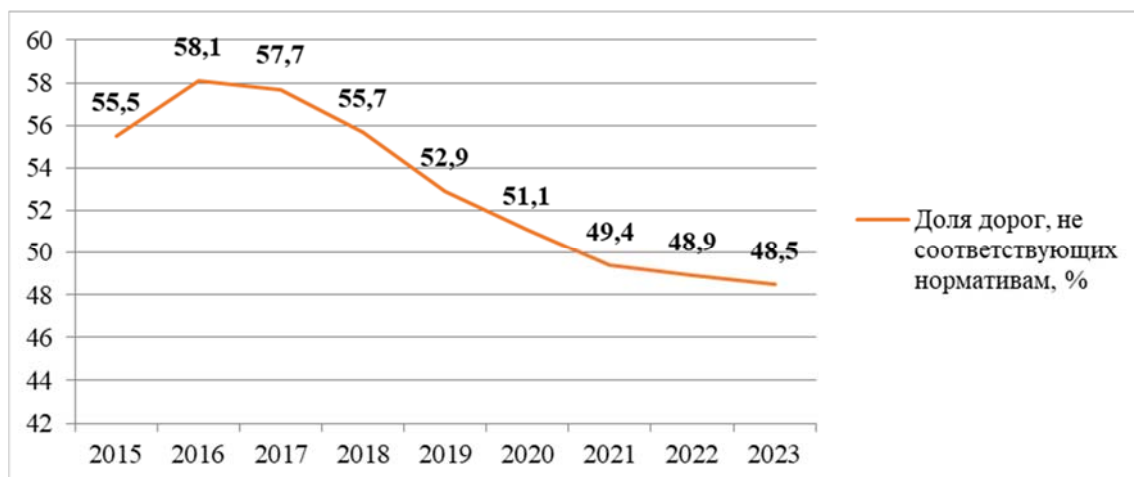


Рис. 1 Динамика доли автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в Свердловской области за 2015-2023 гг. (на конец года, в %)

Источник: построено авторами на основе [7].

Доля дорог, не соответствующих нормативам, сократилась с 55,5% до 48,5%, демонстрируя положительную динамику. После временного роста в 2016-2017 годах (до 58,1%) показатель стабильно снижался, особенно заметно с 2019 года.

Этот тренд отражает эффективность мер по модернизации дорожной инфраструктуры. Однако почти половина дорог по-прежнему не отвечает требованиям, что указывает на необходимость продолжения работы по модернизации дорожной сети.

Другим важнейшим показателем является пассажирооборот автобусов общего пользования Свердловской области (таблица 3).

Таблица 3

Пассажирооборот автобусов общего пользования
в Свердловской области в 2010 г. и 2015-2024 гг. (млн пасс. км)

2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
3 635	3 048	3 044	2 903	3 006	2 913	2 169	2 864	3 200	3 255

Источник: построено авторами на основе [5].

В 2010 году объём перевозок составлял 3635 млн пассажиро-километров, однако в последующие годы наблюдается постепенное снижение. К 2015-2019 годам показатели стабилизировались на уровне 2900-3048 млн пасс. км, что на 16-20% ниже уровня 2010 года.

Основными причинами этого снижения стали рост автомобилизации населения, развитие альтернативных видов транспорта (такси) и сокращение маршрутной сети из-за экономической неэффективности. Кроме того, в тот период в области наблюдалось ухудшение состояния автобусного парка и отсутствие масштабных инвестиций в общественный транспорт.

Резкое падение в 2020 году (до 2169 млн пасс. км) напрямую связано с пандемией COVID-19. Введение ограничений, удалённая работа привели к сокращению пассажирооборота.

Однако уже в 2021-2023 годах началось восстановление. В 2023 году пассажирооборот достиг 3255 млн пасс. км – это максимальное значение за весь анализируемый период после 2010 года. Рост был вызван отменой ограничений, повышением цен на бензин и такси.

Тем не менее, несмотря на положительную динамику, уровень 2010 года так и не был достигнут. Если текущая тенденция сохранится, можно ожидать дальнейшего роста показателей, однако многое будет зависеть от экономической ситуации и государственной поддержки общественного транспорта.

Другим немаловажным показателем является грузооборот автомобильного транспорта. Данные Росстата позволяют проследить динамику изменения (таблица 4).

Таблица 4

Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности в 2015-2023 гг. в Свердловской области

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Грузооборот, млн тонно-км	5 799	5 735	5 822	6 697	8 154	8 911	11 807	10 599	11 962
Перевезено грузов автотранспортом, млн. тонн	45,5	44,2	44,0	45,6	48,1	41,4	43,0	41,8	45,5

Источник: построено авторами на основе [5; 7].

Динамика грузооборота демонстрирует устойчивый рост на протяжении всего анализируемого периода. В 2015 году показатель составлял 5799 млн тонно-км, а к 2023 году он увеличился до 11962 млн тонно-км, что более чем в 2 раза выше начального значения. Наиболее значительный рост произошёл в период с 2019 по 2021 год, когда грузооборот вырос с 8154 млн тонно-км до 11807 млн тонно-км. Это было связано с развитием логистических цепочек и увеличением спроса на перевозки. Однако в 2022 году наблюдается небольшой спад до 10599 млн тонно-км.

Объёмы перевезённых грузов имеют менее выраженную динамику. За весь период значения колеблются в диапазоне 41-48 млн тонн, достигая максимума в 2019 году (48,1 млн тонн) и минимума в 2020 году (41,4 млн тонн). Падение в 2020 году, скорее всего, связано с пандемией COVID-19, которая привела к сокращению производства и логистической активности. В последующие годы объёмы стабилизировались на уровне 43-45 млн тонн.

Динамика развития железнодорожного транспорта Свердловской области отражает ключевые тенденции в грузовых и пассажирских перевозках (таблица 5).

Таблица 5

Динамика показателей железнодорожного транспорта
общего пользования в Свердловской области в 2000-2023 гг.

	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования, млн тонн	66,5	71,1	60,6	57,7	61,9	83,6
Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	51 997	31 038	20 686	16 299	11 785	16 964
Отправление пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, тыс. чел.	–	25 997	16 723	13 591	10 312	14 203
Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования, км	3 569	3 535	3 546,7	3 523,8	3 514,1	3 510, 9
Плотность железнодорожных путей общего пользования, км на 10000 кв. км	183	182	183	181	181	181

Источник: построено авторами на основе [5; 7].

Грузовые перевозки демонстрируют нелинейную динамику: после снижения с 66,5 млн тонн в 2000 году до минимума в 57,7 млн тонн в 2015 году, к 2023 году наблюдается резкий рост до рекордных 83,6 млн тонн.

Пассажиропоток устойчиво сокращался с 2000 по 2020 год (с 52 тыс. до 11,8 тыс. человек), но в 2023 году частично восстановился до 17 тыс. человек. Аналогичная тенденция прослеживается в пригородном сообщении. Это свидетельствует о кризисе пассажирских перевозок.

Инфраструктурные показатели остаются стабильными: длина путей постепенно сокращалась с 3 569 км до 3 511 км, а плотность сети сохранялась на уровне 181-183 км на 10 000 км² территории. Это указывает на отсутствие масштабного расширения железнодорожной сети в регионе.

Количественные показатели дорожно-транспортных происшествий (ДТП) служат важнейшим индикатором уровня транспортной безопасности (рис. 2).

За девять лет количество ДТП на 100 тыс. населения в Свердловской области сократилось с 81 до 66,4 случаев. Наибольшее снижение произошло в первые три года – к 2017 году показатель упал на 27%, достигнув 59,2 ДТП.

После 2017 года динамика стала менее стабильной. В 2018-2019 годах отмечался рост аварийности до 71,2 случаев. В последующие годы, несмотря на пандемийные ограничения в 2020-2021 годах, показатель колебался в пределах 62-66 ДТП.

Заключение. Анализ показал неоднозначные тенденции в транспортной сфере региона. Положительные изменения включают: рост протяженности дорог на 9,7% (2015-2023 гг.), увеличение грузооборота автотранспорта в 2 раза и снижение аварийности на 18%. Однако сохраняются серьезные проблемы: 48,5% дорог не соответствуют нормативам; пассажиропоток на автобусах и железной дороге остается относительно низким; инфраструктурное развитие замедлилось после 2018 года.

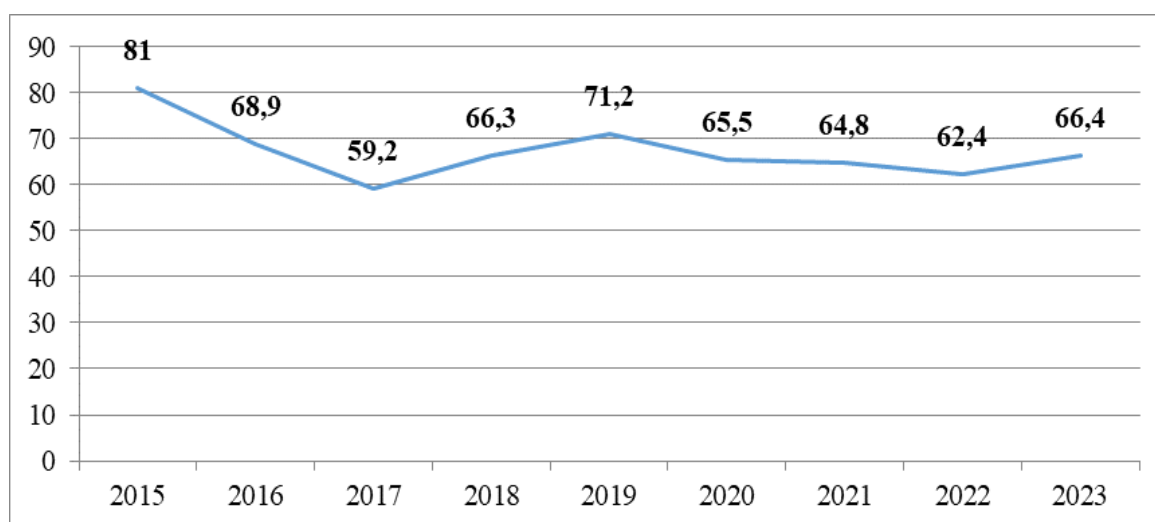


Рис. 2 Динамика дорожно-транспортных происшествий в Свердловской области за период 2015-2023 гг. (на 100 000 человек населения)

Источник: построено авторами на основе [5; 7].

Итак, для повышения транспортной безопасности и эффективности региону следует сосредоточиться на таких трех ключевых направлениях, как модернизация дорожной сети, развитие общественного транспорта, внедрение цифровых технологий (в целях контроля за дорожным движением и грузоперевозками, оптимизации логистики).

Список использованных источников:

1. Карпов, Ю. А. Анализ транспортной обеспеченности Дальневосточного федерального округа / Ю. А. Карпов // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2022. – № 4(72).
2. Бережнова, Е. Влияние транспортной обеспеченности и доступности на качество жизни населения субъектов Дальневосточного федерального округа / Е. Бережнова, А. Гришина // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2019. – № 1(89). – С. 48-56.
3. Бабурова, А. А. Понятие и виды транспортной безопасности в России / А. А. Бабурова, А. Д. Панфилова // Молодежь и наука: шаг к успеху: Сборник научных статей 4-й Всероссийской научной конференции перспективных разработок молодых ученых. В 5-ти томах, Курск, 19-20 марта 2020 года / Ответственный редактор А.А. Горохов. Том 4. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2020. – С. 135-138.
4. Занина, Т. М. Обеспечение транспортной безопасности в Российской Федерации: современные проблемы и пути решения / Т. М. Занина, О. А. Федотова, Н. А. Анисимова // Правопорядок: история, теория, практика. – 2022. – № 4(35). – С. 46-52.
5. Официальный сайт территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Свердловской и Курганской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://66.rosstat.gov.ru/>
6. «Регионы России. Социально-экономические показатели. 2024». / Статистический сборник. Росстат. 2024. 1081 с.
7. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики (Росстат) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/>

УДК 339.5

**ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В КОНТЕКСТЕ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ**

*Юдина Дарья Александровна,
Российский экономический университет
им. Г.В. Плеханова, г. Москва*

E-mail: dyudina2@gmail.com

Аннотация. *Статья посвящена всестороннему анализу текущего состояния железнодорожных грузоперевозок в Российской Федерации в условиях трансформации внешнеэкономической среды. Рассматриваются структурные изменения в направлении экспортно-импортных потоков, вызванные геополитическими вызовами, а также инфраструктурные и организационные ограничения железнодорожной логистики. Отдельное внимание уделено цифровизации транспортной системы, развитию международных транспортных коридоров и перспективам адаптации отрасли к новой модели внешнеэкономических связей.*

Abstract. *The article is devoted to a comprehensive analysis of the current state of rail freight transportation in the Russian Federation in the context of the transformation of the external economic environment. Structural changes in the direction of export-import flows caused by geopolitical challenges, as well as infrastructural and organizational constraints of railway logistics are considered. Special attention is paid to the digitalization of the transport system, the development of international transport corridors and the prospects for adapting the industry to a new model of foreign economic relations.*

Ключевые слова: *железнодорожные грузоперевозки, внешняя торговля, транспортная инфраструктура, цифровизация логистики, международные транспортные коридоры, экспортно-импортные потоки.*

Key words: *railway freight transportation, foreign trade, transport infrastructure, digitalization of logistics, international transport corridors, export-import flows.*

Введение. Актуальность. Железнодорожный транспорт остаётся одной из основных форм грузовой логистики на территории Российской Федерации, обеспечивая около 45-47 % от общего грузооборота страны по данным за последние годы. Его ключевое значение определяется как масштабами территории и протяжённостью сети магистралей (более 85 000 км), так и высокой энергоэффективностью и возможностью массовых перевозок тяжёлых и негабаритных грузов.

Основная часть. Согласно открытым данным ОАО «РЖД» и Федеральной службы государственной статистики, в 2023 году было перевезено порядка 1,31 млрд тонн грузов, что на 3,3 % ниже уровня 2022 года.

Отрицательная динамика наблюдается на протяжении нескольких лет и обусловлена совокупным действием факторов: ограничениями экспортной деятельности, снижением спроса на отдельные виды сырья, перегрузкой инфраструктуры на отдельных направлениях, а также корректировкой логистических цепочек под новые условия внешнеэкономического взаимодействия.

Структура перевозимых грузов остаётся относительно стабильной. Наибольшую долю составляют:

- уголь – около 26-28 % в общем объёме перевозок (при этом наблюдается снижение экспортных поставок),
- строительные материалы – около 18-20 %, но с устойчивым снижением на фоне спада в строительной отрасли,
- нефть и нефтепродукты – 9-11 %,
- руда и металлопродукция – 7-8 %,
- зерно – в пределах 4-5 %, с выраженной сезонностью и высокой волатильностью экспортного спроса.



Рис. 1 Доля перевозимых грузов

География грузоперевозок демонстрирует устойчивый рост доли восточного направления. В частности, в 2023 году на долю перевозок в сторону Дальнего Востока, Китая и других стран АТР пришлось более 30 % от общего экспортного объёма. Данный тренд вызван переориентацией внешней торговли на азиатские рынки, в условиях санкционного ограничения на поставки в страны Европейского союза. Вместе с тем, транспортные коридоры, ведущие в западном и северо-западном направлениях (порты Балтики, Калининградская область), испытывают структурное падение объёмов.

Наряду с этим усиливается роль контейнерных перевозок. По данным логистических операторов, в 2023 году объём контейнерных отправок вырос более чем на 8 %, несмотря на общий спад перевозок. Это связано с

диверсификацией грузопотоков и ростом мультимодальной логистики, особенно в рамках торговых связей с Китаем и странами Юго-Восточной Азии.



Рис. 2 Объем грузоперевозок 2013-2023 гг.

Несмотря на стратегическое значение железнодорожного транспорта в системе внешнеэкономических связей Российской Федерации, в отрасли сохраняется ряд острых инфраструктурных и организационных проблем, ограничивающих её адаптивность к меняющимся условиям глобальной торговли. Одной из ключевых проблем остаётся недостаточная пропускная способность железнодорожной инфраструктуры, особенно в восточных регионах страны. Восточный полигон, включающий Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) и Транссибирскую магистраль, испытывает перегрузку в связи с резким увеличением экспортных и транзитных потоков в направлении Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Согласно данным Минтранса РФ, степень загрузки отдельных участков Восточного полигона превышает 95 %, что создаёт заторы, увеличивает оборот вагонов и снижает общую скорость доставки.

Не менее значимой проблемой является физический и моральный износ подвижного состава. Средний возраст локомотивов и вагонов в эксплуатации превышает установленный норматив в ряде субъектов Российской Федерации. Отсутствие достаточного объёма инвестиций в обновление тягового и вагонного парка приводит к росту простоев, увеличению эксплуатационных затрат и снижению надёжности перевозок. Особенно это критично в сегменте высокооборотных и специализированных вагонов (платформы, контейнеровозы, рефрижераторы), доля которых в общем парке остаётся ограниченной. Отдельного внимания требует организационно-управленческая составляющая. Сложности в координации между операторами, грузоотправителями, терминальными структурами и контролирующими органами обуславливают фрагментарность логистической цепочки. Нередко процессы согласования

маршрутов, оформления сопроводительной документации и организации перевалки осуществляются вручную, что снижает скорость логистических операций и увеличивает транзакционные издержки.

Дополнительным сдерживающим фактором является неравномерность развития терминально-логистической инфраструктуры. Многие регионы, включая юг Сибири и дальневосточные субъекты, испытывают нехватку современных логистических центров, мультимодальных терминалов и пограничных комплексов, способных обрабатывать возрастающие объёмы грузов. Отсутствие системной инвестиционной политики на региональном уровне усугубляет разрыв между потенциалом транспортных коридоров и реальной пропускной способностью узловых точек. Также необходимо учитывать кадровый дефицит, особенно в сегментах эксплуатации и диспетчеризации. Недостаточная подготовка специалистов, текучесть кадров и дефицит профильных образовательных программ тормозят внедрение инноваций и цифровых решений.

Таким образом, инфраструктурные и организационные ограничения выступают серьёзным барьером для повышения эффективности железнодорожных грузоперевозок. Их преодоление требует комплексного подхода, включающего инвестиции в развитие магистралей, обновление подвижного состава, цифровизацию процессов и институциональную координацию всех участников логистической системы.

В условиях трансформации глобальной экономической системы и переориентации внешнеторговых связей Российской Федерации железнодорожный транспорт приобретает особую значимость как элемент обеспечения логистического суверенитета и устойчивости экспортно-импортной инфраструктуры. Актуальные тенденции свидетельствуют о необходимости выработки комплексной стратегии развития железнодорожных перевозок, способной обеспечить долгосрочную адаптацию к новым экономико-политическим реалиям. Один из приоритетных векторов – интенсификация международных транспортных коридоров, прежде всего направлений «Восток» и «Юг». В частности, активное развитие международного транспортного коридора «Север – Юг», включающего маршруты через территорию России, Азербайджана, Ирана и далее в страны Южной Азии, позволяет существенно сократить сроки доставки товаров и снизить зависимость от европейской логистической инфраструктуры. Аналогичные функции выполняют направления через Китай, Казахстан и Монголию, встраиваясь в систему трансазиатских сухопутных перевозок. Важным фактором устойчивого развития выступает модернизация инфраструктуры: расширение пропускной способности Восточного полигона, строительство и реконструкция пограничных терминалов, обновление подвижного состава. Согласно инвестиционной программе ОАО «РЖД», объёмы финансирования инфраструктурных проектов в период до 2025 года составят свыше 1 трлн рублей, что отражает стратегическую ориентацию государства на укрепление железнодорожного звена в логистической системе

страны. Дополнительным драйвером трансформации является переход к экологически устойчивым перевозкам, что соответствует глобальной повестке устойчивого развития (SDG) и «зелёной логистики». Введение энергоэффективных локомотивов, переход на низко углеродные виды топлива, использование интеллектуальных систем управления – все эти меры позволяют снизить углеродный след от перевозок и повысить привлекательность железнодорожного транспорта для экспортёров. Одновременно необходима реализация институциональных реформ, направленных на упрощение регуляторных процедур, синхронизацию правил трансграничного взаимодействия и развитие механизмов государственно-частного партнёрства. Существенную роль в этом процессе играют соглашения в рамках ЕАЭС, БРИКС и ШОС, обеспечивающие нормативную и техническую совместимость между государствами-партнёрами.

Наконец, важнейшим условием устойчивого развития является формирование цифровой логистической экосистемы, обеспечивающей «бесшовность» информационного обмена, интеграцию с таможенными и финансовыми сервисами, прозрачность логистических операций и снижение административных барьеров при экспортно-импортных перевозках.

Выводы. Таким образом, в перспективе железнодорожный транспорт способен не только сохранить, но и укрепить свои позиции в структуре внешней торговли России, став ключевым элементом новой модели евразийской логистики, основанной на технологической гибкости, экологической устойчивости и институциональной согласованности.

Железнодорожные грузоперевозки в России находятся на этапе структурной трансформации, обусловленной как внутренними институциональными ограничениями, так и внешнеэкономическими вызовами. В условиях смещения геополитических и торговых векторов традиционные логистические модели теряют эффективность, а переориентация на восточные и южные направления требует модернизации инфраструктуры, цифровой интеграции и развития международных транспортных коридоров. Несмотря на наличие стратегических документов и значительный транзитный потенциал страны, реализация системных преобразований осложняется недостаточным уровнем координации между участниками логистической цепочки, высокой изношенностью подвижного состава и дисбалансом регионального развития. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного сектора в контексте внешней торговли необходима комплексная институциональная и технологическая модернизация, усиление инвестиционной активности и цифровизация логистических процессов. Это позволит не только стабилизировать текущие объёмы перевозок, но и укрепить роль России как ключевого участника евразийской транспортной инфраструктуры.

Список использованных источников:

1. Железнодорожный транспорт России. Статистический сборник / Росстат. – М.: Федеральная служба государственной статистики, 2023. – 185 с.
2. Транспорт в России: статистический сборник / Росстат. – М.: ИЦ «Статистика России», 2023. – 296 с.
3. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (ред. 2021 г.). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru> (дата обращения: 25.06.2025).
4. Грачев А.В., Пономарёв С.В. Современные вызовы и перспективы развития железнодорожного транспорта России // Вестник транспортной экономики и промышленности. – 2022. – № 6. – С. 14-22.
5. Сафронов А.И. Железнодорожная логистика в условиях внешнеэкономических ограничений // Логистика. – 2023. – № 5. – С. 38-45.
6. Внешняя торговля России: аналитический обзор / Центр макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования. – М., 2023. – 62 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cmakp.ru> (дата обращения: 25.06.2025).
7. Кудрявцева Н.А. Цифровизация транспортной отрасли как фактор устойчивого развития // Транспортное дело России. – 2022. – № 3. – С. 55-61.
8. АО «РЖД». Годовой отчёт за 2023 год. – М.: ОАО «Российские железные дороги», 2024. – 184 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rzd.ru> (дата обращения: 25.06.2025).

УДК 336.743

ЦЕЛИ И ИНСТРУМЕНТЫ ВАЛЮТНОЙ ПОЛИТИКИ КНР

*Афанасьева Оксана Николаевна,
Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития Российской Федерации
ВАВТ Минэкономразвития России, г. Москва*

E-mail: o.afanasyeva@vavt.ru

*Генералова Илона Вадимовна,
Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития Российской Федерации
ВАВТ Минэкономразвития России, г. Москва*

E-mail: iggeneral04@gmail.com

Аннотация. В статье рассмотрены цели и инструменты валютной политики Китая. Применена институциональная монетарная теория политики роста, основанная на расширении принципа «цели-инструменты» теории Яна Тинбергена. Изложены взаимосвязанные цели валютной политики КНР и такие инструменты, как валютные интервенции, нормативы обязательных резервов, контроль за движением капитала, валютные резервы и валютные свопы, внедрение цифрового юаня (e-CNY).

Abstract. The article considers the objectives and instruments of China's monetary policy. The institutional monetary theory of growth policy based on the extension of the principle of 'goals-instruments' of Jan Tinbergen's theory is applied. The interrelated objectives of China's monetary policy and instruments such as foreign exchange interventions, required reserve ratios, capital controls, foreign exchange reserves and currency swaps, and the introduction of the digital yuan (e-CNY) are outlined.

Ключевые слова: валютная политика, Китай, КНР, инструменты политики, цели политики, институциональная монетарная теория политики роста, цифровой юань.

Key words: monetary policy, China, PRC, policy instruments, policy objectives, institutional monetary theory of growth policy, digital yuan.

Введение. Актуальность. В последние годы роль юаня в мировой экономике заметно возросла, что связано с усилением санкционного давления на ряд стран и глобальными тенденциями дедолларизации. На фоне геополитических изменений и поиска альтернатив доллару Китай активно продвигает свою валюту как инструмент международных расчетов и укрепляет позиции на мировом финансовом рынке. Цель данной статьи – рассмотреть

эволюцию валютной политики КНР, основные цели и современные инструменты, используемые для реализации стратегических задач в условиях меняющейся глобальной конъюнктуры.

Ключевым фактором успеха юаня стало последовательное совершенствование законодательства и валютного регулирования Китая. С момента проведения политики реформ и открытости в конце 1970-х годов КНР прошла путь от жесткого валютного контроля к более гибкой и рыночной системе формирования курса, сохраняя при этом стратегический контроль над движением капитала и валютными операциями. Эволюция законодательства позволила Китаю адаптировать валютную политику к внутренним и внешним вызовам, обеспечив устойчивость финансовой системы и поддержку экономического роста [9].

Были созданы и постепенно стандартизированы централизованная система казначейских сборов и платежей, система государственных закупок и система управления государственным долгом, а также начата подготовка комплексных государственных финансовых отчетов на пилотной основе. Современные информационные технологии широко используются в управлении казначейством, а взаимоотношения между казначейством, Народным банком Китая, профессиональными департаментами, бюджетными подразделениями, коммерческими банками и другими соответствующими структурами налажены хорошо, что повышает эффективность финансового управления [10].

Как отмечалось проф. О.Н. Афанасьевой, эффективная валютная политика любой страны неизменно основывается на чётком и продуманном соотношении целей и инструментов их достижения. В своей работе автор подчёркивает, что лишь системный подход к распределению монетарных инструментов по целям и структуре экономики позволяет обеспечивать устойчивое развитие и адекватно реагировать на внутренние и внешние вызовы. В рамках институциональной монетарной теории политики роста, разработанной Афанасьевой, особое внимание уделяется расширенному принципу «цели-инструменты» теории Я. Тинбергена, что подразумевает не только выбор оптимального набора регуляторных мер, но и их динамическую корректировку в зависимости от изменяющихся условий и структурных особенностей экономики [1].

Аналогичный подход в полной мере применим и к анализу валютной политики Китая. Здесь каждый инструмент – будь то управление валютным курсом, валютные интервенции или контроль за движением капитала – подчинён решению конкретных стратегических задач: поддержанию стабильности национальной валюты, обеспечению конкурентоспособности экспортного сектора, снижению зависимости от доллара и укреплению финансового суверенитета. Гибкое и адресное использование инструментов позволяет Народному банку Китая не только минимизировать валютные риски, но и создавать благоприятные условия для устойчивого экономического роста, что особенно важно в условиях глобальной нестабильности и усиления геополитической конкуренции.

Основная часть. Валютная политика КНР направлена на достижение сразу нескольких взаимосвязанных целей. Важнейшей задачей остается

укрепление стабильности национальной валюты и поддержание устойчивого курса юаня. Народный банк Китая (НБК) активно регулирует валютный рынок, чтобы снизить валютные риски для экономики и обеспечить предсказуемость для бизнеса и инвесторов.

Особое место занимает стратегия снижения зависимости от доллара и дедолларизации. Китай расширяет использование юаня в международных расчетах, формирует альтернативные финансовые механизмы и заключает двусторонние валютные соглашения, что позволяет укреплять финансовый суверенитет и снижать влияние внешних шоков [13]. Контроль за движением капитала остается важным инструментом защиты финансовой стабильности: ограничения по финансовому счету платежного баланса и прямые указания банкам позволяют предотвращать отток капитала и минимизировать риски для национальной экономики.

КНР активно продвигает интернационализацию юаня, стремясь повысить его статус как международной резервной валюты. Включение юаня в корзину специальных прав заимствования (SDR) МВФ и рост его доли в мировых резервах свидетельствуют о признании китайской валюты на глобальном уровне [13]. Юань нарастил свой мировой авторитет по всем основным показателям. По данным международной платежной системы SWIFT, доля китайской валюты в международных расчетах выросла до 3,2% в январе 2022 г., поставив новый рекорд [5]. Так, Китай должен активно продвигать интернационализацию юаня на основе постоянного повышения своей совокупной мощи и международного влияния, а также готовиться подвести юань к тому, чтобы он стал основной международной валютой и содействовал глубокому реформированию международной валютно-финансовой системы [12].

Важной инновацией последних лет стало внедрение цифрового юаня (e-CNY), который обеспечивает прозрачность, эффективность и безопасность валютных расчетов, а также способствует формированию новой финансовой архитектуры вне традиционных систем, таких как SWIFT [4].

На фоне санкционного давления, геополитических вызовов и глобальной тенденции к дедолларизации юань постепенно превращается в альтернативный инструмент международных расчетов и резервирования. [13]. Эффективность валютной политики КНР обеспечивается не только стратегическим видением, но и широкой системой современных инструментов, которые позволяют гибко реагировать на внутренние и внешние вызовы. Рассмотрим наиболее значимые и интересные из них.

С начала 2000-х годов Китай последовательно реформирует систему валютного курса, переходя от жесткой привязки к доллару США к более гибкому режиму управляемого плавания. Народный банк Китая (НБК) ежедневно устанавливает центральный паритетный курс юаня относительно корзины валют, в которую входят доллар, евро, иена и еще более двадцати валют. Допустимые колебания курса ограничены определенным коридором ($\pm 2\%$), что позволяет сглаживать резкие скачки и минимизировать спекулятивные атаки на юань [6].

В 2024-2025 годах китайские власти заявили о намерении углублять рыночную реформу обменного курса, укреплять устойчивость валютного рынка

и усиливать мониторинг трансграничных потоков капитала. Это означает, что роль рыночных факторов в формировании курса будет постепенно расти, однако государство сохраняет за собой право на административное вмешательство для обеспечения стабильности юаня и защиты национальных интересов. Такой подход позволяет Китаю одновременно участвовать в глобальной конкуренции и минимизировать внешние шоки, связанные с изменением конъюнктуры мировых рынков. [DVA 1 – Центробанк Китая: Китай намерен поддерживать обменный курс юаня на разумном и сбалансированном уровне [8].

Валютные интервенции остаются одним из ключевых инструментов поддержания стабильности юаня. Народный банк Китая регулярно выходит на валютный рынок с операциями покупки или продажи иностранной валюты, чтобы сгладить резкие колебания курса. Объемы и механизмы интервенций, как правило, не раскрываются публично, что создает дополнительную гибкость для регулятора и позволяет ему действовать неожиданно для спекулянтов.

В последние годы, несмотря на общий курс на либерализацию, интервенции по-прежнему играют важную роль в периоды повышенной волатильности, например, при обострении торговых конфликтов или резких изменениях потоков капитала. Такая политика позволяет поддерживать доверие к юаню как внутри страны, так и на международной арене, а также способствует достижению целей по снижению валютных рисков для бизнеса и инвесторов [6].

Обязательные резервы для коммерческих банков – это один из самых гибких и эффективных инструментов денежно-кредитной и валютной политики КНР. С 2013 года Народный банк Китая понижал норматив обязательных резервов (RRR) для банков 29 раз, в результате чего его средний уровень снизился с 20,1% до 6,6% к 2025 году [10]. Это позволило высвободить значительные объемы ликвидности для поддержки экономики, особенно в периоды замедления роста или внешних шоков.

НБК использует дифференцированный подход: нормативы снижаются сильнее для малых и средних банков, а также для кредитных организаций, работающих в приоритетных отраслях. Это стимулирует кредитование реального сектора, поддерживает внутренний спрос и инвестиции. Одновременно изменение нормативов позволяет оперативно реагировать на приток или отток капитала, управлять объемом денежной массы и стабилизировать курс юаня.

Несмотря на постепенную либерализацию, Китай сохраняет строгий контроль над движением капитала, особенно по финансовому счету платежного баланса. Это выражается в ограничениях на крупные трансграничные переводы, прямых указаниях банкам по объемам и направлениям валютных операций, а также в различии регулирования операций по текущему и капитальному счетам [3].

Такая политика позволяет КНР предотвращать массовый отток капитала в периоды нестабильности, защищать финансовую систему от спекулятивных атак и минимизировать риски для национальной экономики. В то же время Китай постепенно расширяет возможности для иностранных инвесторов, особенно в рамках пилотных проектов и специальных экономических зон, что способствует притоку долгосрочных инвестиций и развитию высокотехнологичных отраслей.

Китай располагает крупнейшими в мире валютными резервами – более \$3,2 трлн, что обеспечивает надежную защиту от глобальных финансовых потрясений и позволяет проводить активную валютную политику [7]. Управление резервами строится на принципах диверсификации и консерватизма: средства размещаются не только в долларах США, но и в евро, иене, фунтах стерлингов, золоте и других активах.

Важной частью стратегии является заключение валютных свопов с центральными банками других стран. Например, соглашение между Народным банком Китая и Банком России позволяет обеим сторонам получать доступ к ликвидности в национальных валютах, минуя долларовые расчеты, что способствует развитию двусторонней торговли и снижает зависимость от западных финансовых систем [2]. Всего Китай заключил более 40 подобных соглашений, что укрепляет позиции юаня на мировом рынке и способствует дедолларизации международных расчетов.

Одним из самых инновационных инструментов валютной политики КНР стал цифровой юань (e-CNY). Эта электронная валюта центрального банка предназначена прежде всего для внутренних розничных платежей, но в перспективе может быть использована и для трансграничных расчетов. Пилотные проекты e-CNY уже охватили десятки миллионов пользователей и тысячи предприятий, что позволяет тестировать технологию в реальных условиях [11].

Цифровой юань обеспечивает прозрачность и возможность отслеживания транзакций, что значительно повышает эффективность контроля за денежным обращением и борьбу с финансовыми преступлениями. Кроме того, e-CNY может стать инструментом дальнейшей дедолларизации и усиления финансового суверенитета Китая, особенно если его использование выйдет за пределы страны и будет поддержано партнерами по инициативе «Один пояс – один путь», ШОС и БРИКС [4].

Выводы. Таким образом, валютная политика КНР – динамично развивающаяся система, сочетающая рыночные механизмы и государственное регулирование. Благодаря последовательной эволюции законодательства, гибкому использованию инструментов и стратегической направленности на интернационализацию юаня Китай успешно укрепляет свои позиции в мировой экономике. На фоне глобальных изменений и усиления дедолларизации юань становится не только важным элементом внутренней стабильности, но и инструментом расширения геополитического влияния КНР.

Список использованных источников:

1. Афанасьева О.Н. Развитие теории экономической политики роста: распределение монетарных инструментов по целям и структуре экономики. – Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук: 5.2.1. – экономическая теория. Место выполнения работы: ФГБОУ ВО МГУ имени М.В. Ломоносова. Место защиты: ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский государственный университет. – М.: 2024. – 399 с.

2. Банк России заключил соглашение о валютном свопе с Народным банком Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.cbr.ru/press/PR/?file=13102014_154408if2014-10-13T15_39_28.htm (дата обращения: 11.05.2025).

3. Кондратов Д. И. Проблемы интернационализации китайского юаня // Экономика. Налоги. Право. – 2021. – Т. 14, № 5. – С. 74-88. – DOI 10.26794/1999-849X-2021-14-5-74-88.
4. Ли Ф. Развитие цифровых финансов в Китае // Научный альманах Центрального Черноземья. – 2022. – № 3-5. – С. 95-99.
5. Миронова С. О. Влияние юаня на мировую экономику (по материалам азиатских СМИ) // Восточный калейдоскоп: материалы докладов и сообщений III Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых-востоковедов с международным участием, Москва, 06 декабря 2022 года / Российский университет дружбы народов. – Москва: Российский университет дружбы народов (РУДН), 2023. – С. 348-354.
6. Голубев А. П. Опыт Китая в проведении политики валютного курса в условиях экономического противостояния с США // Индустриальная экономика. – 2022. – №6. – С. 29 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/opyt-kitaya-v-provedenii-politiki-valyutnogo-kursa-v-usloviyah-ekonomicheskogo-protivostoyaniya-s-ssha> (дата обращения: 23.05.2025).
7. Петров М. В., Пилипосян А. А., Ткачев В. Н. Китай: обретение финансовой власти // Международные процессы. – 2019. – Т. 17, № 3(58). – С. 6-20. – DOI 10.17994/IT.2019.17.3.58.1.
8. Положение КНР «О валютном контроле» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.legal-way.ru/cur06.php> (дата обращения: 11.05.2025).]
9. Соколов, А. Ю., Фан Ж. История развития управленческого учета и системы управления финансами в Китае // Роль теории и практики в устойчивом развитии современной науки: сборник статей международной научной конференции, Санкт-Петербург, 02 декабря 2022 года. – Санкт-Петербург: Частное научно-образовательное учреждение дополнительного профессионального образования Гуманитарный национальный исследовательский институт «НАЦРАЗВИТИЕ», 2022. – С. 59-61.
10. Хуан Ш. Управление финансами в Китае // Научный аспект. – 2022. – Т. 1, № 1. – С. 112-116. – EDN SZUWUN. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://na-journal.ru/1-2022-ekonomika-menedzhment/3363-upravlenie-finansami-v-kitae>
11. Черных А. А., Кувшинова Ю. А. Цифровые валюты и перспективы их применения на примере Китая и цифрового юаня // Актуальные тренды в экономике и финансах: материалы всероссийской научно-практической конференции, Омск, 06 декабря 2022 года. – Омск: Омский филиал финансового университета при Правительстве РФ, 2022. – С. 291-295.
12. Чи Ц., Чжэн Ч., Тан Х. Создание стабильной финансовой системы с целью укрепления совокупной мощи государства (на примере Китая) // Идеи и идеалы. – 2022. – Т. 14, № 4-2. – С. 283-299. – DOI 10.17212/2075-0862-2022-14.4.2-283-299.
13. Юдина Т. Н., Шан Ван, Чжоцин Чжао Юанизация как триггер экономической глобализации и регионализации, ее перспективы // Век глобализации. – 2023. – № 1(45). – С. 46-57. – DOI 10.30884/vglob/2023.01.04. – EDN JVWLSA. Gao Y. Research on China's financial digitization development // International Research Journal. – 2024. – No. 1(139). – DOI 10.23670/IRJ.2024.139.96.

УДК 338.5

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ СТОИМОСТИ АВИАПЕРЕВОЗОК ПАО «АЭРОФЛОТ» НА ПРИМЕРЕ ПЕРЕЛЕТА МОСКВА-МАГНИТОГОРСК

Канаева Софья Яковлевна,
Мантрова Александра Вячеславовна,
Российский университет транспорта, г. Москва

E-mail: kanaeva2311@mail.ru

Аннотация. В данной статье выявлены особенности и факторы, влияющие на стоимость транспортной перевозки, а также проведен анализ формирования цены на авиаперевозки, на примере перелета Москва-Магнитогорск, выполняемого ПАО «Аэрофлот».

Abstract. This article identifies the specifics and factors affecting the cost of transportation, as well as analyzes the pricing of air transportation, using the example of a Moscow-Magnitogorsk flight operated by Aeroflot PJSC.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, авиационная отрасль, анализ стоимости, тарифы, динамическое ценообразование, ПАО «Аэрофлот».

Key words: transport services market, aviation industry, cost analysis, tariffs, dynamic pricing, PJSC Aeroflot.

Введение. В современных условиях рыночной экономики ценообразование и ценовая политика являются основополагающими инструментами, обеспечивающими финансово-экономическую устойчивость предприятий и определяющими их конкурентные преимущества.

Основная часть. В условиях развивающихся рыночных отношений и конкуренции определение оптимальных цен на услуги – одна из труднейших задач для предприятий всех отраслей экономики. Транспортная отрасль, как одна из стратегических сфер российской экономики, не является исключением.

Транспорт представляет собой материальное производство, необходимость которого ощущается не в непосредственном процессе создания материальных благ, а в сфере обращения или доставки их к месту потребления. В связи с чем ценообразование на транспорте должно обеспечивать возмещение транспортным предприятиям общественно-необходимых издержек и необходимую финансовую поддержку для сохранения и укрепления транспортного потенциала страны и сокращения транспортных затрат в конечной цене произведенной продукции.

Эффективная система ценообразования и рациональная ценовая политика транспортного предприятия играют важнейшую роль в повышении доходности деятельности, привлечении и удержании клиентов, а также обеспечении конкурентоспособности на рынке. Исходя из этого, можно заявить о необходимости сбалансированного подхода к формированию тарифов на транспортные услуги в условиях постоянного изменения внешних и внутренних факторов, влияющих на их себестоимость и спрос.

Результаты исследования и их обсуждение. Цены и ценообразование являются одним из ключевых элементов рыночной экономики. В свою очередь цена – это количество денег (или их эквивалента), уплачиваемое за единицу данного товара, т. е. продукции (работ, услуг), предназначенной для реализации на сторону. Она складывается из себестоимости и наценки продавца.

Себестоимость – это затраты на производство товара или оказании услуги, выраженные в деньгах. К ним относят, например, сырьё, амортизацию оборудования и помещений, зарплату сотрудников и отчисления на социальные нужды, расходы на продвижение, транспортировку товаров.

Наценка добавляется к себестоимости для получения прибыли. На её размер влияют разные факторы, например, уникальность предложения и спрос. Также в более развёрнутой структуре цены могут быть и другие элементы, такие как прибыль производителя, акциз (для подакцизных товаров), налог НДС, надбавка оптовика, торговая наценка и др.

Цена – один из рычагов управления экономикой. Она помогает понять, насколько востребованы продукты, чтобы эффективно управлять бюджетом и производством. В отличие от цены, ценообразование – это процесс установления цены на товар или услугу.

Цена является важным инструментом политики предприятия, влияющим на величину его выручки, прибыли, конкурентоспособность, на структуру производства, долю фирмы на рынке, ее капитализацию и рыночную власть. Варьируя свои цены по своему желанию или под давлением конкурентов, манипулируя ими, или даже не изменяя их, фирма осуществляет ценовую политику. Целью ценовой политики является создание и поддержание оптимальных цен и их структуры по товарам и рынкам, то есть такой системы, которая способствует достижению общих целей компании.

Перемещение является одной из первоочередных потребностей жизнедеятельности человека, наряду с потребностями в еде, одежде, жилье и безопасности. Транспортировка товаров является важнейшим элементом производственного процесса, так как какой-либо продукт можно считать полностью готовым к потреблению только тогда, когда он доставлен потребителю. Поэтому транспортное производство можно определить как особый вид экономической деятельности, которая связана с удовлетворением потребности общества в перевозках грузов и людей.

Транспортная услуга может быть определена как транспортный товар. Единица транспортного товара – это целостный обособленный процесс или отдельная и законченная перевозка, которая может быть охарактеризована рядом признаков, отличающих один товар от другого. Безусловно, важной стороной характеристики транспортной продукции является ее цена, т. е. тариф за перевозку. Уровень оплаты за перевозку и качество транспортной услуги оказывают решающее влияние на конкурентоспособность того или иного вида транспорта.

Гражданская авиация давно заняла прочную позицию среди других видов транспорта как в большинстве регионов мира, так и в Российской Федерации. Стратегия развития авиакомпаний имеет в своей основе стремление к монополизации того или иного сегмента рынка. Выражается это, в первую

очередь, в борьбе за монополизацию отдельных направлений авиаперелетов, но в целом авиакомпании как правило ведут себя на рынке как олигополисты, а рынок перевозок авиатранспортом относится к олигополии.

Олигополией называется тип рыночной структуры несовершенной конкуренции, при котором наблюдается доминирование на рынке крайне малого количества компаний. На российском рынке авиаперевозок доминируют всего несколько крупных авиакомпаний (Аэрофлот, S7 Airlines, Уральские авиалинии и др.), которые контролируют значительную долю рынка. Авиакомпании на российском рынке сильно взаимозависимы. Обычно одна из авиакомпаний (лидер) устанавливает цены на рынке, другие авиакомпании затем корректируют свои цены в соответствии с ценами лидера. Таким образом можно сделать вывод о том, что на олигопольном рынке авиаперевозок в Российской Федерации используется такой метод ценообразования, как теория лидерства по цене.

«Аэрофлот» – крупнейшая авиакомпания России с сетью дочерних предприятий. Выполняет внутренние и международные перевозки, располагает широкой маршрутной сетью и самым крупным воздушным флотом в СНГ. Аэрофлот, основанный 17 марта 1923 года, является одной из старейших авиакомпаний мира и одним из наиболее узнаваемых российских брендов.

Компания занимает лидирующее положение на российском рынке авиаперевозок и выполняет более 60% международных рейсов из Москвы и более 10% национальных. Экономическое позиционирование «Аэрофлота» заключается в том, что компания предлагает широкую линейку тарифов, включая бизнес-класс, комфорт-класс и экономкласс. При этом «Аэрофлот» позиционирует себя как традиционный сетевой перевозчик. Также «Аэрофлот» позиционирует себя как компанию, которая ориентирована на целевую аудиторию с высоким социальным статусом, которая оказывает влияние на принятие решений, формирует общественное мнение и может позволить себе дорогостоящие покупки, в том числе товаров класса люкс. Согласно новой стратегии развития до 2030 года, «Аэрофлот» планирует занять половину российского рынка перевозок, нарастив таким образом долю рынка до 50% и увеличив пассажиропоток до 65 млн человек.

На воздушном транспорте установлены единые дифференцированные по расстояниям перевозки грузовые тарифы независимо от типа самолета и рода груза, но с учетом наличия альтернативных видов транспорта на обслуживаемой территории.

Система ценообразования и ценовая политика ПАО «Аэрофлот» основаны на динамическом ценообразовании. Стоимость билетов на конкретный рейс определяется в зависимости от внешних факторов: даты и времени вылета, сезонного или событийного спроса. Фиксированные тарифы действует в рамках нескольких госпрограмм субсидирования перелетов внутри РФ, а также программы «плоских» тарифов – они доступны на рейсах группы в пункты Дальнего Востока и Калининград.

Цена на авиаперелеты формируется из тарифа, такс, сборов и скидок агентов, которые продают билеты разных компаний. Тариф – это плата за предоставляемые авиакомпанией услуги. Его величина зависит от экономической политики компании, класса обслуживания (эконом, бизнес,

первый), протяженности маршрута, цена на топливо, сезона и спроса, а также того, в одну сторону этот билет или туда-обратно, возвратный он или нет.

Существенную роль в формировании тарифов играет Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Она организует международную тарифную политику, которая влияет на решения авиакомпаний о том, как формируется цена на авиабилеты. Наибольшее влияние на ценообразование имеет, конечно же, авиакомпания, потому что она прежде всего регулирует тариф, а он составляет большую часть стоимости билета. Размер такс зависит от курса валюты, а также от того, сколько за обслуживание берёт аэропорт, из которого вылетает самолёт. Если билет продаётся через агента на сайте, то уже он определяет цену билета, исходя из своей внутренней экономики.

Чтобы подробнее разобраться в формировании стоимости авиаперевозки, детально разберемся в компонентах, влияющих на цену билета, на примере рейса Москва-Магнитогорск, осуществляемого авиакомпанией Аэрофлот из аэропорта Шереметьево.

В качестве ориентира для цены возьмем рейс, который будет осуществлен 11 февраля 2025 года на судне Airbus A320. Такой самолет может нести на борту до 24 тонн топлива, а также вмещает 154 пассажира, в нашем случае все они путешествуют экономклассом. Цена билета на одного пассажира за два месяца до вылета составляет 10 770 рублей. Рассмотрим основные составляющие цены в нашем случае:

Расстояние между Москвой и Магнитогорском по воздуху составляет 1397 километров, чтобы преодолеть такое расстояние судну понадобится 5 тонн топлива. Если предположить, что самолет заполнен на 100%, топливная эффективность в расчете на одного пассажира составит примерно 32,5 литра. В московском аэропорту Шереметьево тонна авиационного топлива с учетом заправки и хранения стоит 79 950 руб. – то есть 79,95 руб. за литр. Получается, что за 2-часовой перелет из Москвы в Магнитогорск траты на топливо в расчете на одного пассажира составят 2 598,38 рублей.

В среднем командир A320 в крупной российской авиакомпании получает около 520 тыс. рублей в месяц со средним налетом – 70 часов. То есть час его работы стоит около 7 429 руб. Второй пилот получает меньше – около 250 тыс. рублей в месяц, значит, час его работы стоит 3 571 руб. Полностью заполненный пассажирами A320 требует четырех бортпроводников, каждый из них зарабатывает около 130 тыс. руб. в месяц при налете 60 часов, или 2 167 руб. в час.

Перелет из Москвы в Магнитогорск длится 2 часа, соответственно, если рассчитывать затраты на оплату труда экипажу на каждого пассажира, то сумма составит 255,43 рублей.

Аэропортовый сбор – это плата, которая взимается аэропортом с авиакомпаний, которые производят полёты в данный аэропорт, или напрямую с пассажиров. Размер таких сборов и перечень предоставляемых услуг зависит от аэропортов, в которых самолёт осуществляет и взлёт, и посадку.

За взлет-посадку одного воздушного судна аэропорт Шереметьево берет 656 рублей, также существует сбор за обеспечение авиационной безопасности в размере 32,4 рубля. За стоянку аэропорт взимает 5% от стоимости взлет-посадки

и составляет 32,8 рубля. Все эти показатели даются на тонну максимальной взлетной массы, Airbus A320 со 154 пассажирами на борту и багажом весит около 77 тонн.

Общая стоимость аэропортовых сборов за самолет составит 55 532,4 рубля, что в расчете на одного пассажира выйдет 360,6 рублей.

Также стоит отметить, что Шереметьево взимает сбор за предоставление аэровокзального комплекса пассажирам, который составляет 214,4 рублей на одного человека.

В сумме аэропортовые сборы составляют 575 рублей на одного пассажира.

Стоит и учесть сборы аэропорта прибытия, в Магнитогорске сбор за взлет-посадку на 1 тонну составляет 1 675 рублей, а за авиационную безопасность – 820 руб., за весь тоннаж самолета – 128 975 и 63 140 рублей соответственно. При расчете на одного пассажира эти сборы в сумме составят 1 247,5 рублей. Но также не стоит забывать про наземное обслуживание пассажиров, которое составит 222 рубля на одного человека. В сумме обслуживание в аэропорту Магнитогорска составит 1 469,5 руб.

Общие сборы аэропортов Москвы и Магнитогорска в расчете на одного пассажира составят 2 044,5 рубля.

НДС в данном случае составляет 10% от цены билета и равен приблизительно 1 тыс. рублей на одного пассажира.

Владение современным пассажирским самолетом – очень дорогое удовольствие. Например, Airbus A320 стоит 6,7 млрд руб. Не все авиакомпании могут себе позволить это, поэтому сейчас повсеместно распространен авиализинг – долгосрочная аренда с правом последующего выкупа.

Рассчитаем общий срок эксплуатации судна. Для современного самолета не так важно, сколько именно часов он находился в воздухе, важно именно количество циклов полета – сколько раз он взлетел и сел. Дело в том, что максимальную нагрузку конструкция воздушного судна испытывает в момент набора высоты и снижения – из-за значительного изменения давления, по оценкам конструкторов, A320 может выдержать 60 000 полетных циклов.

Разделим его стоимость на этот объем и получим 113 400 руб. за рейс. Эти деньги нужны, чтобы окупить затраты на покупку или лизинг такого лайнера в пересчете на один полет. В расчете на одного пассажира данного рейса это составит 724 рубля.

Пассажирский самолет постоянно проходит техническое обслуживание. Сервисные программы производителя A320 предполагают расходы на обслуживание самолета и его двигателей из расчета 23 100 рублей на час полета. В пересчете на 2-часовой рейс в Магнитогорск на одного пассажира в среднем выходит 300 Р.

Обычно страховка такого самолета, как A320, стоит около 6,4 млн рублей в год. Предположим, что данный лайнер летает по 8 часов день, 365 дней в году. Тогда страховка в расчете на 2 часа полета будет стоить 8 568 руб., то есть около 56 рублей на пассажира за один рейс.

Неполётные расходы авиакомпании могут составлять около 15% от цены билета. К ним относятся, например, аренда и содержание офисов, ангаров и других помещений, оплата административно-управленческого персонала, оплата

гостиницы для экипажа, оставшегося в городе прилета на ночь. В данном случае это составит 1 615 руб.

Если просуммировать все этих расходы, то итоговая себестоимость составит 8 593,81 рубля.

Билет экономкласса стоит 10 770 рублей. Значит, с одного пассажира авиакомпания получит 2 176 рубля чистой прибыли – то есть около 20% от цены билета.

Безусловно важно отметить, что фактический расчет цены у авиакомпаний является более сложным и учитывает дополнительные факторы, такие как гибкость билетов, сборы за багаж и другие дополнительные услуги.

Выводы. Формирование цены на авиабилет – это сложный процесс, в процессе которого важно учитывать множество факторов. Эффективная система ценообразования и ценовая политика являются ключом к успеху транспортного предприятия. Они позволяют предприятию устанавливать цены, которые покрывают его затраты, приносят прибыль и привлекают клиентов.

Рыночные условия постоянно меняются, влияя на спрос, затраты и конкуренцию. Анализ ценовой политики позволяет компании отслеживать эти изменения и вносить корректировки в свои цены, а также устанавливать цены, которые являются конкурентоспособными и помогают ей выделиться на рынке.

Кроме того, анализ ценовой политики конкурентов помогает не только корректировать цены, но и при необходимости находить другие способы привлечь клиентов. Он выступает как центральный этап процесса ценовой политики, позволяет дать объективное и полное представление о достигнутом уровне, динамике и темпах развития компании, наличии неиспользованных резервов и прогнозировать её развитие в перспективе.

Список использованных источников:

1. Васюхин О.В., Основы ценообразования – СПб: СПбГУ ИТМО, 2010.– 110 с.
2. Динамическое ценообразование / [Электронный ресурс] // Аэрофлот. – Режим доступа: https://www.aeroflot.ru/ru-ru/online_services/purchase/rate/dynamic_pricing?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 08.12.2024);
3. Комарова, В.В., Кадунова, О.Б. Ценообразование на транспорте / В. В. Комарова, О. Б. Кадунова – . – Хабаровск: ДВГУПС, 2006 – 133 с.;
4. От чего зависит цена на авиабилет / [Электронный ресурс] // Т-Ж. – Режим доступа: <https://journal.tinkoff.ru/stoimost-aviabileta/> (дата обращения: 07.12.2024);
5. Стратегия и развитие / [Электронный ресурс] // Аэрофлот. – Режим доступа: https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about/aeroflot_today/strategy?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 07.12.2024);
6. Управление доходами и тарифами в Аэрофлоте / [Электронный ресурс] // Т-Банк. – Режим доступа: https://www.tbank.ru/invest/social/profile/Aeroflot_Official/fe78eb29-b587-4b51-aa21-e45ff96ea484/?author=profile (дата обращения: 08.12.2024).

УДК 338

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ САНКЦИЙ НА ТОРГОВЫЕ ПОТОКИ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ С ПОМОЩЬЮ МЕТОДОВ АНАЛИЗА ДАННЫХ

Часов Павел Сергеевич,
Маштаков Никита Сергеевич,
МИРЭА – Российский технологический
университет, г. Москва

E-mail: pasha_chasov@mail.ru

Аннотация. В данной статье исследуется влияние экономических санкций на торговые потоки и экономический рост с применением методов анализа данных. На основе эконометрического моделирования и гравитационных моделей торговли проведен анализ последствий санкционных режимов для стран-мишеней, включая Россию, Иран и Венесуэлу. Результаты показывают, что санкции приводят к значительному сокращению товарооборота, особенно в высокотехнологичных секторах, а их эффективность зависит от структурных особенностей экономики. В работе также рассматриваются механизмы адаптации, такие как переориентация торговли и импортозамещение, и даются рекомендации по совершенствованию санкционной политики.

Abstract. This article examines the impact of economic sanctions on trade flows and economic growth using data analysis methods. Based on econometric modeling and gravity models of trade, the study analyzes the consequences of sanction regimes for target countries, including Russia, Iran, and Venezuela. The results show that sanctions lead to a significant reduction in trade, particularly in high-tech sectors, and their effectiveness depends on the structural characteristics of the economy. The paper also explores adaptation mechanisms, such as trade reorientation and import substitution, and provides recommendations for improving sanctions policy.

Ключевые слова: экономические санкции, торговые потоки, экономический рост, гравитационная модель, эконометрический анализ, импортозамещение, адаптация к санкциям, международная торговля.

Key words: economic sanctions, trade flows, economic growth, gravity model, econometric analysis, import substitution, sanctions adaptation, international trade.

Введение. Актуальность. В условиях глобализации экономические санкции стали одним из ключевых инструментов внешнеполитического давления. Их влияние на торговые потоки и экономический рост остается предметом активных дискуссий в научной среде. В последнее десятилетие санкционные режимы в отношении таких стран, как Россия, Иран и Венесуэла, продемонстрировали как краткосрочные шоковые эффекты, так и долгосрочные

структурные изменения в экономике. Особый интерес представляет анализ этих процессов с применением современных методов анализа данных, позволяющих количественно оценить воздействие санкций и выявить ключевые каналы их передачи. [1]

Целью данной работы является оценка влияния экономических санкций на динамику торговых потоков и темпы экономического роста с использованием методов эконометрического моделирования и анализа больших данных. В рамках исследования ставятся следующие задачи:

1. Систематизировать теоретические подходы к изучению эффектов санкций.
2. Разработать методику количественной оценки их воздействия на основе гравитационных моделей торговли и панельных регрессий.
3. Провести эмпирический анализ на примере стран, подвергшихся санкциям в 2014-2024 гг.
4. Сформулировать практические рекомендации для экономической политики в условиях санкционного давления.

Для достижения поставленных задач в работе применяются:

- гравитационные модели торговли для оценки изменений в товарообороте [2];
- панельные регрессии с фиксированными эффектами – для анализа влияния санкций на ВВП [3];
- сравнительный анализ временных рядов – для выделения структурных разрывов в экономической динамике.

Использованные нами данные включают статистику международной торговли, макроэкономические показатели и индексы санкционной напряженности [4; 5].

Основная часть. Экономические санкции представляют собой целенаправленные ограничительные меры, вводимые одним государством или группой государств против другой страны с целью изменения ее политического или экономического поведения. В научной литературе принято выделять несколько типов санкций: торговые (запреты на экспорт или импорт), финансовые (блокировка активов, ограничения на расчеты), технологические (эмбарго на поставки высокотехнологичной продукции) и персональные (запреты для отдельных лиц и компаний). Каждый из этих видов воздействует на экономику через разные каналы, что необходимо учитывать при анализе их последствий.

Механизм влияния санкций на торговые потоки и экономический рост можно разделить на прямые и косвенные эффекты. Прямые эффекты включают сокращение объемов внешней торговли из-за ограничений на экспортно-импортные операции, что особенно заметно в секторах, зависящих от критического импорта, таких как высокие технологии или фармацевтика. Косвенные эффекты связаны с ростом транзакционных издержек, снижением инвестиционной привлекательности и ухудшением делового климата, что в долгосрочной перспективе замедляет экономический рост.

Исторические примеры демонстрируют различную эффективность санкций в зависимости от структуры экономики страны-мишени и ее способности адаптироваться к ограничениям. Так, санкции против Ирана в 2010-х годах привели к значительному падению нефтяного экспорта и девальвации национальной валюты, однако частично их эффект был смягчен переориентацией торговли на альтернативные рынки, включая Китай и Индию. В случае России после 2014 года санкции, сочетавшие финансовые и технологические ограничения, способствовали сокращению доступа к западным капиталам и технологиям, но одновременно стимулировали импортозамещение в отдельных отраслях.

Важным аспектом теоретического анализа является также изучение компенсационных механизмов, которые страны-мишени используют для минимизации ущерба. К ним относятся диверсификация торговых партнеров, развитие альтернативных финансовых инструментов (например, использование национальных валют в расчетах) и государственная поддержка пострадавших секторов. Однако эффективность таких мер зависит от степени интеграции страны в глобальную экономику и гибкости ее институтов. [6]

Для проведения комплексного анализа влияния санкций на торговые потоки и экономический рост в данном исследовании применяется комбинация количественных методов экономического анализа. Основу методологической базы составляют гравитационные модели международной торговли, которые позволяют оценить изменение торговых потоков под воздействием санкционных ограничений. Модель строится на базе классического уравнения Тинбергена, модифицированного с учетом санкционных переменных, включая индексы интенсивности торговых ограничений и временные дамми-переменные для периодов действия санкций.

Эконометрический аппарат исследования включает панельные регрессии с фиксированными эффектами, что позволяет контролировать ненаблюдаемую гетерогенность стран и выделять чистое влияние санкционных мер. Для анализа динамических эффектов применяются модели распределенных лагов, учитывающие постепенное проявление последствий санкций в экономике. Особое внимание уделяется проблеме эндогенности при оценке воздействия санкций, для решения которой используются инструментальные переменные, в частности, показатели политической близости стран-инициаторов санкций.

Эмпирическая база исследования формируется на основе нескольких взаимодополняющих источников данных. Статистика международной торговли заимствуется из базы UN Comtrade, содержащей детализированные данные по товарным потокам между странами. Макроэкономические показатели (ВВП, инвестиции, инфляция) берутся из открытых баз Всемирного банка и МВФ. Информация о санкционных режимах систематизируется на основе баз данных Peterson Institute for International Economics и Global Sanctions Database.

Для повышения надежности результатов применяется метод триангуляции данных – сопоставление выводов, полученных разными методами на различных выборках. В частности, отдельно анализируются эффекты финансовых и торговых санкций, а также их комбинированное воздействие. Дополнительно

проводится анализ устойчивости результатов путем исключения экстремальных наблюдений и проверки моделей на различных временных периодах. [7]

Применение разработанной методологии к анализу современных санкционных режимов выявило ряд устойчивых закономерностей. Наиболее значительное воздействие на торговые потоки оказывают комплексные санкционные пакеты, сочетающие финансовые ограничения с товарными эмбарго. Регрессионный анализ данных UN Comtrade за 2012-2023 годы показывает, что введение таких мер приводит к среднему сокращению товарооборота между странами-инициаторами и страной-мишенью на 35-45% в первые два года действия ограничений. При этом эффект существенно варьируется в зависимости от сектора экономики – наибольшее падение наблюдается в торговле высокотехнологичной продукцией (до 60%), тогда как сырьевой экспорт демонстрирует большую устойчивость.

Анализ динамики российского экспорта после 2014 года подтверждает гипотезу о переориентации торговых потоков. Несмотря на сокращение поставок в страны ЕС на 30%, общий объем экспорта сохранился за счет увеличения торговли с Китаем и другими азиатскими странами на 25-40%. Однако гравитационная модель показывает, что такая переориентация сопровождается существенными издержками – транспортные расходы увеличиваются в среднем на 15%, а сроки поставок – на 20-30 дней. Эти факторы создают дополнительное давление на издержки предприятий и в конечном итоге снижают конкурентоспособность экономики.

Оценка влияния санкций на экономический рост с помощью панельных регрессий выявила нелинейный характер воздействия. Краткосрочный эффект (1-2 года) проявляется в снижении темпов роста ВВП на 1,5-2,5 процентных пункта, что согласуется с результатами предыдущих исследований. Однако в среднесрочной перспективе (3-5 лет) наблюдается частичная адаптация экономики – темпы роста восстанавливаются примерно на 1 процентный пункт ниже докризисного уровня. Исключение составляют страны с высокой зависимостью от экспорта одного товара (например, Венесуэла), где негативные эффекты оказываются более продолжительными и значительными.

Особый интерес представляют результаты анализа дифференцированного воздействия различных типов санкций. Финансовые ограничения (заморозка активов, отключение от SWIFT) демонстрируют более быстрое и сильное воздействие на экономику, вызывая отток капитала и девальвацию национальной валюты в первые месяцы после введения. Торговые санкции оказывают более медленный, но продолжительный эффект, постепенно снижая производственный потенциал экономики за счет ограничения доступа к критическим импортным компонентам. Наиболее разрушительными оказываются "умные санкции", направленные на ключевые сектора экономики, такие как энергетика или оборонная промышленность.

Полученные результаты позволяют переосмыслить традиционные представления о механизмах воздействия экономических санкций. Проведенный анализ подтверждает гипотезу о том, что эффективность санкций определяется не столько их формальной строгостью, сколько уязвимостью конкретных

секторов экономики-мишени. Как показало исследование, наиболее значительное падение торговых объемов наблюдается в отраслях с высокой концентрацией цепочек добавленной стоимости и зависимостью от критического импорта, что согласуется с выводами Baldwin о стратегическом значении отраслевого таргетирования.

Интересный парадокс выявлен при анализе адаптационных механизмов. С одной стороны, страны с более диверсифицированной экономикой демонстрируют лучшую устойчивость к санкционному давлению, что подтверждает классические теории международной торговли. С другой стороны, как показал пример России, даже частичная изоляция от западных технологий может стимулировать развитие отдельных отраслей через эффект импортозамещения, хотя качество такой продукции часто остается ниже мировых стандартов. Этот феномен требует пересмотра традиционных моделей оценки долгосрочного эффекта санкций.

Особого внимания заслуживает выявленная асимметрия в последствиях санкций для стран-инициаторов и стран-мишеней. Если для последних основной удар приходится на макроэкономическую стабильность и технологическое развитие, то для первых наибольшие потери связаны с перестройкой цепочек поставок и поиском альтернативных рынков сбыта. Как показал анализ данных по европейским компаниям после 2022 года, эти издержки могут достигать 5-7% годового оборота в наиболее зависимых от российского рынка отраслях.

Важным теоретическим следствием исследования стало подтверждение гипотезы о нелинейности санкционных эффектов. Полученные данные свидетельствуют, что после достижения определенного порога интенсивности дополнительные ограничения дают diminishing returns, а их экономическая эффективность резко падает. Этот вывод имеет существенное значение для политики санкционного регулирования, предполагая необходимость более точного дозирования ограничительных мер.

Выводы. Проведенное исследование позволяет сделать ряд значимых выводов о природе и последствиях экономических санкций в современной глобальной экономике. Эмпирический анализ подтвердил, что санкционные режимы оказывают комплексное воздействие на экономику стран-мишеней, приводя не только к непосредственному сокращению торговых потоков, но и к структурным изменениям в экономике. Наиболее существенное влияние наблюдается в высокотехнологичных секторах, где ограничения на импорт критически важных компонентов приводят к нарушению производственных цепочек. При этом адаптационные механизмы, включая переориентацию на новые рынки и импортозамещение, демонстрируют ограниченную эффективность в среднесрочной перспективе.

Для политиков и регуляторов результаты исследования предлагают несколько практических рекомендаций. Во-первых, при разработке санкционной политики необходимо учитывать отраслевую специфику экономики страны-мишени, сосредотачиваясь на наиболее уязвимых секторах. Во-вторых, как показал анализ, комбинированные санкции, сочетающие торговые и финансовые ограничения, оказываются значительно эффективнее изолированных мер. В-

третьих, важно предусматривать механизмы мониторинга и корректировки санкционного режима, поскольку их эффективность со временем снижается из-за адаптации экономических агентов.

Перспективы дальнейших исследований в данной области связаны с несколькими направлениями. Требуется более глубокий анализ долгосрочных эффектов санкций, включая их влияние на инновационный потенциал и человеческий капитал. Особый интерес представляет изучение новых форм санкционного давления, таких как ограничения в цифровой сфере или использование искусственного интеллекта для прогнозирования их последствий. Кроме того, необходима разработка более совершенных метрик для оценки эффективности санкций, учитывающих не только макроэкономические показатели, но и микроэкономические эффекты на уровне отдельных предприятий и домохозяйств.

Список использованных источников:

1. Gary Hufbauer, Jeffrey Schott, Kimberly Elliott and Barbara Oegg, *Economic Sanctions Reconsidered* (3rd edition), Peterson Institute for International Economics (2007).
2. Doumbe, Eric & Thierry, Belinga. (2015). A Gravity Model Analysis for Trade between Cameroon and Twenty-Eight European Union Countries. *Open Journal of Social Sciences*. 03. 114-122. 10.4236/jss.2015.38013.
3. Wooldridge Jeffrey M. *Introductory Econometrics* / Cengage Learning; 6th edition. October 8, 2015. 912 p.
4. Платформа баз данных «База данных UN Comtrade» [Электронный ресурс] / United Nations – Режим доступа: <https://comtradeplus.un.org> (дата обращения: 11.06.2025)
5. Открытые данные Всемирного банка «Свободный и открытый доступ к данным о мировом развитии» // World Bank Group [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://data.worldbank.org> (дата обращения: 11.06.2025)
6. Гурвич Е.Т., Прилепский И.В. Влияние финансовых санкций на российскую экономику. *Вопросы экономики*. 2016;(1):5-35. <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2016-1-5-35>.
7. Crozet, M., & Hinz, J. (2020). Friendly fire: the trade impact of the Russia sanctions and counter-sanctions. *Economic Policy*, 35(101), 97-146. <https://doi.org/10.1093/epolic/eiaa006>.

УДК 659.1

**ВОЗДЕЙСТВИЕ РЕКЛАМЫ НА ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЕ
ПОВЕДЕНИЕ В ПЕРИОД КРИЗИСА**

*Кокорина Илона,
Российский государственный гуманитарный
университет, г. Москва*

E-mail: ilona.kokorina@mail.ru

Аннотация. В этой статье осуществлен анализ воздействия рекламы на поведение конечных покупателей в кризисный период, ее главных тенденций и направлений развития в указанный период, основных инструментов для работы с потребителями. В материале изучены основные способы оптимизации рекламы для увеличения ее влияния. Для проведения эффективного анализа и достижения поставленных целей использовалась информация из Интернета, научных источников.

Abstract. This article analyzes the impact of advertising on the behavior of end customers during the crisis period, its main trends and development directions during the specified period, and the main tools for working with consumers. The material examines the main methods of advertising optimization to increase its impact. Information from the Internet and scientific sources was used to conduct an effective analysis and achieve the goals set.

Ключевые слова: реклама, потребительское поведение, кризис, воздействие рекламы, покупатели.

Key words: advertising, advertising, consumer behavior, crisis, impact of advertising, buyers.

Введение. Может возникнуть ощущение, что каждый кризис в жизни общества приводит лишь к проблемам в бизнесе: становится причиной падения прибыли, увеличения стоимости кредитов, расходов людей и их пересмотра статей затрат. При таком подходе будет разумно предположить, что реклама не способна оказать положительное воздействие на поведение покупателей в кризисный период. Однако в это время рекламу будет правильно рассматривать в качестве долгосрочных инвестиций, которые позволят увеличить доходы компании. В любой сфере все организации находятся в сложной ситуации и не могут полностью осознавать, какие действия будут осуществлять их конкуренты.

Актуальность. Прекращение рекламных компаний позволит получить лишь финансовую выгоду на короткий период времени. Но такой подход может существенно увеличить затраты компании в ее будущей торговой деятельности. Особенно в период кризиса очень важно сохранять лояльность своих постоянных клиентов, привлекать новых покупателей, увеличивать информационное присутствие.

За последние 5 лет жители России были вынуждены столкнуться с двумя существенными кризисами:

– пандемия COVID-19 и множество ограничений, обусловленных появлением этой новой болезни (данный кризис начался в 2020 году);

– спецоперация на территории Украины, которая привела к появлению многих санкций, уходу из отечественного рынка иностранных компаний, ограничениям в импортной деятельности (данный кризис начался в 2022 году).

Коронавирус стал в 2020 году главным источником изменения рекламы, разрабатываемой для конечных покупателей различной продукции. Главный акцент стал делаться на онлайн-рекламу, телевизионные ролики. Это позволило активно рекламировать товары миллионам потенциальных покупателей, которые гораздо чаще проводить свое время за компьютером и телевизором. А интернет-трафик вырос в несколько раз [4].

Важно отметить, что в период такого кризиса, как COVID-19, у покупателей стало сильно развиваться внимание. Они стали тратить меньше времени на изучение большого количества носителей рекламы, выбирать из них лишь определенные.

Данный тренд позволил потребителям избавиться от сильного раздражения, возникающего из-за большого количества рекламы. С учетом новых реалий в экономической жизни страны покупатели стали изменять свое поведение и отношение к рекламе, которая стала оказывать на них более сильное воздействие. В период кризиса она стала для них больше, чем рекламный ролик. Реклама начала восприниматься в качестве информационного источника, способного описать все характеристики и свойства товара, услуги [1, с. 189].

Основная часть. Рынок стал менее насыщенным. Компании, которые приняли решение уменьшить или сократить свои рекламные затраты, могут потерять свой пул клиентов, часть доли рынка. А организации, решившие сделать ставку на продвижение продукции за счет популярных видов рекламы, могут быстро привлечь большую аудиторию потребителей. Покупатели забудут о фирмах, которые перестают себя рекламировать. Поэтому реклама позволяет сохранить их связь с брендами, компаниями. В этом плане эффективным инструментом в кризисный период стали социальные сети. А использование антикризисной системы лояльности, постоянные рассылки с актуальным клиентом, привлечение пользователей к участию в важных проектах с социальной точки зрения окажут непосредственно положительное влияние на поведение потребителей.

В период любого из указанных кризисов каждая компания была вынуждена задуматься о новом выборе направлений дальнейшего своего развития, усиления авторитета перед клиентами. Реклама всегда направлена на усиление позиций фирмы на рынке. И современные маркетинговые инструменты позволяют ей оказать положительное воздействие на потребительское поведение, а организациям – продолжить эффективную финансово-экономическую деятельность.

В период кризиса реклама стала активно превращаться в результативный и малозатратный маркетинговый инструмент, позволяющий удерживать старых клиентов, привлекать новых покупателей.

В кризисное время прекрасно себя зарекомендовала поисковая реклама. Например, у Яндекса выручка от рекламы увеличилась на 54% за первый квартал 2023 года. Существенный рост смог показать известный маркетплейс Ozon. Согласно финансовым данным компании выручка в 2022 году от продажи рекламы увеличилась в 3 раза. При этом важно учитывать такой момент, что практически 60% продавцов, выбравших данный маркетплейс, пользуются

платным продвижением своих товаров. В 2023 году Ozon также сумел продемонстрировать рост выручки от рекламы. Этому поспособствовало применение новейших инструментов для продаж, получивших название “Трафареты”, раздача специальных бонусов всем новым продавцам, которые начали предлагать свою продукцию через популярный маркетплейс.

Эффективное применение рекламы и положительное воздействие на поведение в кризисный период можно наблюдать и на примере социальных сетей. Например, в 2022 году оборот сети VK, полученный за счет применения онлайн-рекламы, оказался равен почти 60 млрд. рублей. Данный показатель в 2021 году был ниже на 29%. Добиться такого успеха удалось за счет активного привлечения владельцем малого и среднего бизнеса.

Начиная с 2020 года наибольшее воздействие на потребителей стала оказывать интернет-реклама. Основными ее источниками считаются контекстная и тизерная реклама.

Контекстная реклама – результативная форма виртуальной рекламы, подразумевающая размещение тематического материала о товаре, услуге для их потенциальных покупателей. Она позволяет продвигать продукцию для конкретной целевой аудитории. После ввода ключевых слов в поисковике пользователь может найти необходимый сайт, блог с контекстной рекламой интересующего его товара [3].

В непростые экономические времена традиционная реклама, которая призывает покупателей совершать определенные действия, перестает работать. Многие покупатели начинают пересматривать свое отношение к покупкам, экономить, избегать ненужных дополнительных трат. И тут правильно подготовленный контент помогает скептическому потребителю разобраться в брендах и товарах, какие из них нужно купить и в какой организации.

Контекстную рекламу можно смело назвать рекламным инструментом быстрого реагирования. Клиенты могут позвонить, отправить электронные письма буквально через один час после размещения рекламы. Бюджет данной рекламной компании можно просто и легко рассчитать. И в общей прибыли организации он не будет занимать серьезный удельный вес.

Контекстная реклама считается очень эффективной в период кризиса. И она доказала это и в период пандемии, и после начала спецоперации в Украине. Ее сильная сторона – высокий уровень модернизации посетителей в покупателей. Воспользоваться такой рекламой для продвижения своей продукции могут небольшие фирмы и крупные компании. Оплата за нее осуществляется по количеству кликов, сделанных пользователями. Объявления с контекстной рекламой, которые находятся в поисковых системах на первой странице запроса, гарантируют высокую результативность продаж.

Тизерная реклама – специальная фраза, картинка для привлечения внимания покупателей. Ее обычно размещают для продвижения интернет-ресурсов, поиска новых клиентов, посещающих другие сайты. Обычно тизерная реклама представляет собой баннер, который не является прямым инструментом для рекламирования товара. В нем лишь присутствуют некоторые фразы, направленные на поиск новых пользователей, их привлечения с других сайтов [2, с. 45].

В период кризиса тизерная реклама показала свою высокую эффективность в воздействии на потребительское поведение. Это оригинальный

маркетинговый инструмент, который пользуется гораздо большим спросом, чем традиционные баннеры и объявления. Тизерная реклама превратилась в высокорезультативный способ правильной настройки блоков рекламы в мировой паутине, их правильной загрузки в браузере. Этот инструмент помогает всем компаниям привлечь целевую аудиторию к своей продукции, услугам по доступной цене.

Подводя итоги, можно заметить, что даже в период кризиса реклама способна оказать существенное положительное влияние на поведение покупателей. Поэтому будет неправильно решением отключать ее после начала снижения оборота и прибыли.

Даже имиджевая реклама должна дальше показываться клиентам. Особенно с учетом того, что для этого сейчас есть все возможности в интернете. Большое количество медийных источников, доступных современным пользователям, позволяет выделить свой товар на фоне конкурентов [5].

Можно выделить несколько основных направлений оптимизации рекламы в период кризиса:

1. Постоянная статистика. Цифры всегда помогут оперативно узнать, какие товары пользуются спросом у клиентов, а какие нет.
2. Использование сквозной статистики для оценки рентабельности финансовых вложений в действующие рекламные каналы.
3. Концентрация внимания на главных клиентах.
4. Использование недорогих рекламных каналов: email-маркетинг, контент-маркетинг, SMM.
5. Постоянные эксперименты с рекламой.
6. Общение с целевой аудиторией.

Выводы. Таким образом, воздействие рекламы на потребительское поведение в период кризиса не исчезает, а активно меняется, усиливается. Благодаря рекламе покупатели получают новые знания о товаре, находят ранее неизвестную, но нужную им продукцию.

Список использованных источников:

1. Игнатова М. В., Кащенко Е. Г. Основные тенденции маркетинговой деятельности в условиях экономического кризиса // проблемы и перспективы развития науки в России и мире. – 2016. – С. 189-190.
2. Насонова И.А. Мировой рынок рекламы 2020: влияние COVID-19 // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. №5-2.
3. Тихонова А. П., Федосеева А. И. Интернет-реклама как эффективное средство продвижения товаров и услуг в условиях кризиса // Торговоэкономический журнал. – 2016. – Т. 3. – № 1.
4. Outdoor. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://outdoor.ru/analytics/vliyanie_reklamy_na_potrebiteley_v_krizis/ (дата обращения: 16.06.2026).
5. Skillbox. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://skillbox.ru/media/marketing/kak_optimizirovat_reklamu_v_krizis/ (дата обращения: 16.06.2026).

УДК 339.138

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ
КОНТЕНТ-СТРАТЕГИЙ НА ПЛАТФОРМАХ ВКОНТАКТЕ
И TELEGRAM: ОСОБЕННОСТИ ВОСПРИЯТИЯ**

*Никашкина Екатерина Александровна,
Санкт-Петербургский государственный экономический
университет, г. Санкт-Петербург*

*Чудновская Анастасия Александровна,
Санкт-Петербургский государственный экономический
университет, г. Санкт-Петербург*

E-mail: nastena.chudnovskaya@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются особенности формирования контент-стратегий на примере социальных сетей ВКонтакте и Telegram. Проанализированы теоретические подходы к понятию контент-стратегии, её элементы и классификации, а также различия в форматах и восприятии контента на указанных платформах. Эмпирическая часть основана на глубинных интервью с двумя специалистами в области digital-маркетинга. Результаты исследования показали, что ВКонтакте требует визуально насыщенного и вовлекающего контента, в то время как Telegram ориентирован на текстовую подачу и экспертность. Также выделены общие черты успешной стратегии: ситуативность, персонализация и использование пользовательского контента. Работа может быть полезна специалистам по маркетингу, цифровым коммуникациям и стратегическому управлению брендом в соцсетях.

Abstract. The article discusses the features of the formation of content strategies using the example of social networks VKontakte and Telegram. Theoretical approaches to the concept of content strategy, its elements and classifications, as well as differences in formats and perception of content on these platforms are analyzed. The empirical part is based on in-depth interviews with two digital marketing specialists. The results of the study showed that VKontakte requires visually rich and engaging content, while Telegram is focused on textual presentation and expertise. The general features of a successful strategy are also highlighted: situationality, personalization, and the use of user content. The work can be useful for marketing, digital communications and strategic brand management specialists in social networks.

Ключевые слова: контент-стратегия, цифровой маркетинг, социальные сети, ВКонтакте, Telegram, визуальный контент, пользовательский контент, ситуативный маркетинг, глубинное интервью, digital-коммуникации.

Key words: content strategy, digital marketing, social networks, VKontakte, Telegram, visual content, user-generated content, situational marketing, in-depth information.

Социальные сети в современном мире играют ключевую роль в жизни как потребителей, так и компаний. В связи с этим возрастает значение контент-стратегии, позволяющей компаниям системно и эффективно взаимодействовать с целевой аудиторией через разнообразные цифровые каналы. В условиях растущей конкуренции бизнесу необходимо учитывать специфику каждой платформы для достижения стратегических целей. Целью данного исследования является сравнительный анализ подходов к созданию контента в ВКонтакте и Telegram, опирающийся как на теоретические источники, так и на результаты глубинных интервью с экспертами.

Контент-стратегия в современном цифровом маркетинге рассматривается как стратегический инструмент управления информацией и коммуникацией бренда с целевой аудиторией через онлайн-каналы. Согласно ряду авторов, включая К. Халворсон, И. А. Щекину, Д. А. Каплунова, а также М. Бреннера [1, с. 319-324; 2; 4, с. 136-138], контент-стратегия представляет собой комплексную систему планирования, создания, распространения и анализа контента, направленного на достижение ключевых бизнес-целей. Суть подхода заключается не только в производстве единиц контента, но и в их систематическом, целенаправленном использовании с учётом особенностей целевой аудитории, алгоритмов платформ и конкурентной среды.

Основными элементами контент-стратегии выступают: постановка целей, сегментация целевой аудитории, выбор типов и форматов контента, построение контент-плана, выбор каналов дистрибуции, формулирование коммуникационной стратегии, использование аналитических инструментов и оценка эффективности контент-активностей. Невоструев П. Ю. и Каптюхин Р. В. [3] выделяют четыре вида контент-стратегий в зависимости от роли потребителя.

Таблица 1

Виды контент-стратегий по роли потребителя [3]

		Роль потребителя при формировании информационного потока	
Роль потребителя при рейтинговании и комментировании	Пассивная	Пассивная	Активная
		«Наблюдатель» Стратегия вовлечения	«Активный зритель» Стратегия стимулирования активности
	Активная	«Комментатор» Стратегия качественного контента	«Пожиратель» контента Стратегия помощи выбора

Источник: [3].

Каждая из них ориентирована на разный уровень активности и вовлеченности аудитории, что особенно важно при выборе форматов взаимодействия.

Вторая классификация базируется на целевых установках бизнеса (по материалам Яндекс.Практикума):

- брендовая стратегия (акцент на ценности и имидж),
- performance-стратегия (направленная на лидогенерацию),
- стратегия органического трафика (SEO и экспертность),
- комьюнити-стратегия (создание сообщества),
- образовательная (экспертная) стратегия [5].

Особое внимание в теоретических источниках уделяется дифференциации форматов и типов контента. В зависимости от задач компании используются текстовые, графические, видео– и аудиоформаты, представленные в таких типах, как информационный, развлекательный, полезный, интерактивный, продающий и пользовательский контент. Эффективная стратегия предполагает комбинацию этих элементов с учетом особенностей конкретных платформ.

Для платформы Вконтакте наиболее востребованным форматом является видеоконтент, в первую очередь короткие вертикальные ролики. Каждый четвёртый пользователь отметил, что хотел бы видеть в своей ленте больше постов с такими роликами, чем видит сейчас. Поколение миллениалов чаще смотрит клипы в 7-8 часов утра, а зумеры предпочитают «залипать» перед сном, в 21-22 часа вечера [6].

Telegram как площадка изначально был основан для текстового формата контента, и сейчас доля текстовых файлов остается высокой. Однако учитывая большую долю молодой аудитории в данной соцсети, на смену текста приходит видео контент, а именно, короткие ролики до 60 секунд. Другой заменой лонгридов становятся карусели постов (один длинный текст делится на несколько, связанных между собой отрывков), увеличивающие охват аудитории и удерживающие внимание пользователей. Аудиоконтент в формате подкастов и голосовых сообщений является еще одной особенностью Telegram: люди слушают их в дороге, во время тренировок и домашних дел [7].

Для выявления различий в подходах к формированию контент-стратегий в различных социальных сетях выбрана качественная стратегия исследования, основанная на методе глубинного интервью. Исследование проведено в апреле-мае 2025 года и имело поперечный временной горизонт. В качестве респондентов были выбраны два специалиста с разным профилем в области цифрового маркетинга, что обеспечило многогранность взгляда на проблематику (руководитель digital-направления в российской мебельной компании и специалист по таргетированной и контекстной рекламе). Оба респондента имеют опыт работы с различными социальными платформами, включая ВКонтакте и Telegram, что соответствовало цели исследования. Основные тематические блоки интервью включали: понимание термина «контент-стратегия» в профессиональной практике, факторы, влияющие на выбор форматов контента, особенности контента в ВКонтакте и Telegram и роль алгоритмов и предпочтений аудитории.

Записи интервью были транскрибированы и подвергнуты тематическому анализу. На первом этапе анализа была проведена предварительная кодировка, выявлены ключевые категории: «подход к планированию», «тональность контента», «роли ЦА», «форматирование», «вовлеченность». Затем была проведена межреспондентная сверка с целью сопоставления взглядов и определения совпадений и расхождений.

Респондент №1 определяет контент-стратегию как комбинацию стратегического планирования и оперативной адаптации. Выбор социальных сетей и публикуемого контента зависит от долгосрочных и текущих задач бизнеса, поведенческих характеристик ЦА, особенностей платформ и внутренних ресурсов компании. Вконтакте обладает широкой аудиторией, где хорошо работает таргетированная реклама, в Telegram преобладает узкая, профессиональная аудитория, соцсеть характеризуется высокой ценой рекламы. Интервью №2 показало, что контент и его качество является основой эффективности рекламной кампании. Ключевой площадкой для размещения рекламы в России сегодня является Вконтакте, обладающий широким инструментарием аналитики и статистики.

Оба респондента подтвердили, что ВКонтакте требует визуально насыщенного, эмоционального и вовлекающего контента, что соответствует общей направленности платформы. Наибольшую популярность здесь имеют короткие вертикальные видеоролики, особенно с юмористическим или развлекательным содержанием. Согласно данным исследования Mediascore и внутренним аналитическим отчётам платформы, 73% пользователей ВКонтакте регулярно просматривают именно короткие видеоклипы. Кроме того, востребованы мемы, изображения в формате «до/после», фотографии и эмоционально окрашенные посты, усиливающие пользовательскую вовлечённость. Именно в этой социальной сети, по словам интервьюируемых, важна регулярность, яркий визуал и лёгкий тон повествования – это обеспечивает более высокий уровень взаимодействия с широкой аудиторией.

В отличие от ВКонтакте, Telegram ориентирован на текстовую и голосовую коммуникацию, хотя в последние годы также наблюдается рост популярности коротких видео и постов-каруселей. Один из специалистов отметил, что Telegram предоставляет пространство для более глубокой смысловой нагрузки контента, так как пользователи склонны читать лонгриды, слушать подкасты и изучать экспертные материалы. Такой подход требует высокой степени релевантности и искренности подачи, а также точного понимания боли или интересов конкретной аудитории. Telegram работает преимущественно на лояльное ядро подписчиков, поэтому агрессивные или продажные стратегии здесь малорезультативны. Контент должен быть «человечным», нативным и полезным, особенно в нишевых или экспертных тематиках.

Оба интервьюируемых подчеркнули важность user-generated content как инструмента усиления доверия и вовлечения. В обоих каналах используется практика публикации отзывов, пользовательских историй, контента от амбассадоров бренда. Также востребован ситуативный маркетинг – публикации, основанные на текущей повестке, трендах или реакциях аудитории. Особенно хорошо такие практики работают в ВКонтакте, где более развита возможность оперативного охвата широкой ЦА.

Исследование показало, что контент-стратегии в социальных сетях должны быть адаптированы под специфику каждой платформы. ВКонтакте ориентирован на широкую аудиторию и требует визуально насыщенного и развлекательного контента – видеороликов, мемов, ярких изображений. Контент

здесь планируется заранее, с чёткой структурой и частым использованием ситуативных материалов.

Telegram, напротив, предполагает более «человечный» подход: востребованы экспертные тексты, подкасты, карусели постов. Аудитория Telegram более лояльна, поэтому коммуникация строится на доверии, ценности информации и персонализации. Планирование контента в Telegram гибкое и часто зависит от текущего контекста.

Список использованных источников:

1. Зими́на Н.А. О формировании контент-стратегии учреждения социального обслуживания населения / Н. А. Зими́на // Молодой ученый. – 2022. – № 45 (440). – С. 319-324 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/440/96255/> (дата обращения: 29.04.2025).

2. Катунина Н.В. Современные подходы к формированию контент-стратегии образовательных учреждений в цифровой среде // Финансовые рынки и банки. – 2024. – № 12 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-podhody-k-formirovaniyu-kontent-strategii-obrazovatelnyh-uchrezhdeniy-v-tsifrovoy-srede> (дата обращения: 29.04.2025).

3. Невоструев П.Ю., Каптюхин Р.В. Контент-стратегия интернет-маркетинга в контексте глобализации // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontent-strategiya-internet-marketinga-v-kontekste-globalizatsii> (дата обращения: 03.05.2025).

4. Щекина И.А. Контент-стратегия как единство маркетинговой и коммуникационной программы продвижения в социальных сетях // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Филология. Журналистика. – 2019. – № 3. – С. 136-138 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vestnik.vsu.ru/pdf/philolog/2019/03/2019-03-32.pdf> (дата обращения: 29.04.2025).

5. Вихрева М. Контент-стратегия: что это такое и как её правильно составить. Виды и примеры // Блок Яндекс Практикума. – 2025 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://practicum.yandex.ru/blog/razrabotka-kontent-strategii/#vidy-kontent-strategii> (дата обращения: 23.04.2025).

6. Исследование трендов ВКонтакте // Пресс-служба ВКонтакте. – 2025. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vk.com/press/trends-2024> (дата обращения: 22.04.2025).

7. Как начать вести телеграм-канал: о чём писать и что публиковать // Яндекс Реклама. – 2024 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yandex.ru/adv/edu/materials/tematiki-telegram-kanala> (дата обращения: 02.05.2025).

УДК 332.1

**ВЛИЯНИЕ ЦИФРОВИЗАЦИИ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ
РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

*Малачиев Ибрагим Магомедович,
Национальный исследовательский университет
Высшая школа экономики, г. Москва*

Аннотация. В условиях стремительного развития информационных технологий цифровизация становится определяющим фактором социально-экономического развития регионов Российской Федерации. Актуальность исследования обусловлена необходимостью адаптации региональных экономик к новым цифровым реалиям, что требует комплексного анализа влияния цифровых трансформаций на устойчивость, конкурентоспособность и качество жизни населения. Цель статьи – оценить влияние цифровизации на социально-экономическое развитие российских регионов на примере Вологодской области, определить сильные и слабые стороны цифровой трансформации. Ведущим подходом исследования выступает системный анализ, интегрирующий социальные, институциональные и стратегические аспекты цифровых преобразований. В работе представлены результаты анализа динамики цифровой зрелости по основным отраслям в 2022-2024 гг., а также оценка эффективности реализации цифровой стратегии в Вологодской области.

Abstract. In the context of the rapid development of information technologies, digitalization is becoming a determining factor in the socio-economic development of the regions of the Russian Federation. The relevance of the study is determined by the need to adapt regional economies to the new digital realities, which requires a comprehensive analysis of the impact of digital transformations on the sustainability, competitiveness and quality of life of the population. The purpose of the article is to assess the impact of digitalization on the socio-economic development of Russian regions using the example of the Vologda Oblast, identify the strengths and weaknesses of digital transformation. The leading research approach is a system analysis that integrates the social, institutional, and strategic aspects of digital transformation. The paper presents the results of an analysis of the dynamics of digital maturity by major industries in 2022-2024, as well as an assessment of the effectiveness of the implementation of the digital strategy in the Vologda Oblast.

Ключевые слова: цифровизация, социально-экономическое развитие, Вологодская область, стратегические риски.

Key words: digitalization, socio-economic development, Russian regions, digital maturity, digital transformation, Vologda Oblast, strategic risks.

Введение. В условиях стремительного развития информационных технологий цифровизация становится одним из ключевых факторов,

определяющих траекторию социально-экономического развития регионов Российской Федерации. Современные вызовы и глобальные тенденции требуют от региональных экономик адаптации к новым цифровым реалиям, что обуславливает необходимость комплексного анализа влияния цифровых трансформаций на устойчивость, конкурентоспособность и качество жизни населения регионов [4].

Цифровизация регионов предполагает массовое внедрение цифровых технологий во все сферы экономики и социальной жизни, включая государственное и муниципальное управление, здравоохранение, образование, транспорт и городскую среду [4]. Согласно новым федеральным требованиям, к 2025 году все субъекты Российской Федерации должны завершить разработку и согласование стратегий цифровой трансформации, адаптированных к специфике и потребностям каждого региона. Особое внимание уделяется развитию цифровой инфраструктуры, обеспечению широкополосного доступа к интернету, стандартизации государственных услуг и повышению уровня защищенности информационных систем, что особенно актуально для малонаселенных и труднодоступных территорий [5].

Цель исследования: оценить влияние цифровизации на социально-экономическое развитие российских регионов на примере Вологодской области, определить сильные и слабые стороны цифровой трансформации.

Реализация данной национальной программы способствует повышению уровня цифровой зрелости регионов Российской Федерации. Опираясь на плановый индекс цифровой зрелости России, который формируется из среднего значения по каждому индексу цифровой зрелости по отраслям, представим темпы цифровой трансформации в разных отраслях (см. рис. 1).

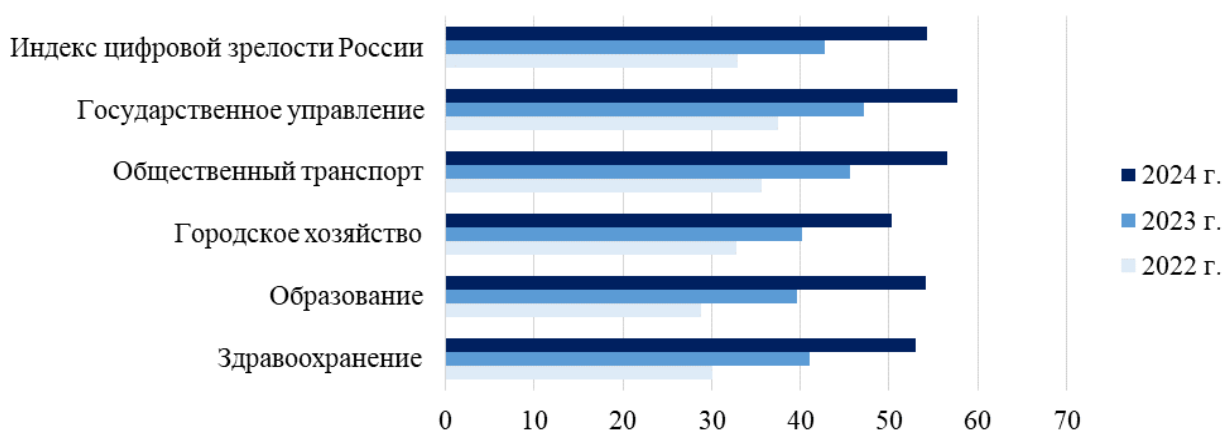


Рис. 1 Темпы цифровой трансформации России в разрезе отраслей хозяйства
 Источник: анализ автора на основе источника [6]

Динамика подтверждает, что в последние годы цифровизация становится ключевым драйвером социально-экономического развития регионов Российской Федерации. В период с 2022-2024 гг. наблюдается устойчивая положительная

динамика цифровой зрелости по всем отраслям. Так, индекс цифровой зрелости в здравоохранении увеличился с 30,01 до 53,01, в образовании – с 28,79 до 54,17, в городском хозяйстве – с 32,72 до 50,22, в общественном транспорте – с 35,63 до 56,55, а в государственном управлении – с 37,52 до 57,67. Совокупный индекс цифровой зрелости России за данный период вырос с 32,9 до 54,3. Данные показатели свидетельствуют о системном характере цифровых преобразований, затрагивающих как социальную, так и экономическую сферы [3].

Материалы и методы исследования: Для более наглядной иллюстрации процессов цифровой трансформации, в статье будет проведен анализ цифровой инфраструктуры и дана оценка цифровой зрелости Вологодской области на современном этапе ее социально-экономического развития. Данный подход позволит выявить особенности и перспективы цифровизации на региональном уровне, а также определить ключевые направления дальнейшего развития.

Результаты исследования и их обсуждение: Поддержание и развитие цифровой инфраструктуры Вологодской области обеспечивается на основе Закона Вологодской области от 12 апреля 2010 года №2262-ОЗ «Об информационном обеспечении на территории области» [1]. Данный закон регулирует отношения, возникающие в связи с обеспечением доступа пользователей информацией к информации о деятельности государственных органов Вологодской области, освещением деятельности государственных органов Вологодской области в средствах массовой информации, а также в связи с информационным обеспечением по вопросам, представляющим общественный интерес. А также на основе Постановления Правительства Вологодской области от 17 декабря 2012 года №1469 «Об информационном обеспечении по вопросам, представляющим общественный интерес» [2].

На территории Вологодской области также функционирует Министерство цифрового развития Вологодской области под руководством министра цифрового развития И.В. Просвиряковой. Следовательно, деятельность Министерства цифрового развития Вологодской области осуществляется в соответствии с Планами деятельности цифрового развития области, составляемыми на каждый год. Далее опираясь на отчет, сформированный Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Вологодской области под названием «Использование информационных технологий и информационно-телекоммуникационных сетей в 2023 году», продемонстрируем состояние цифровой инфраструктуры Вологодской области (см. рис. 2 – рис. 5).

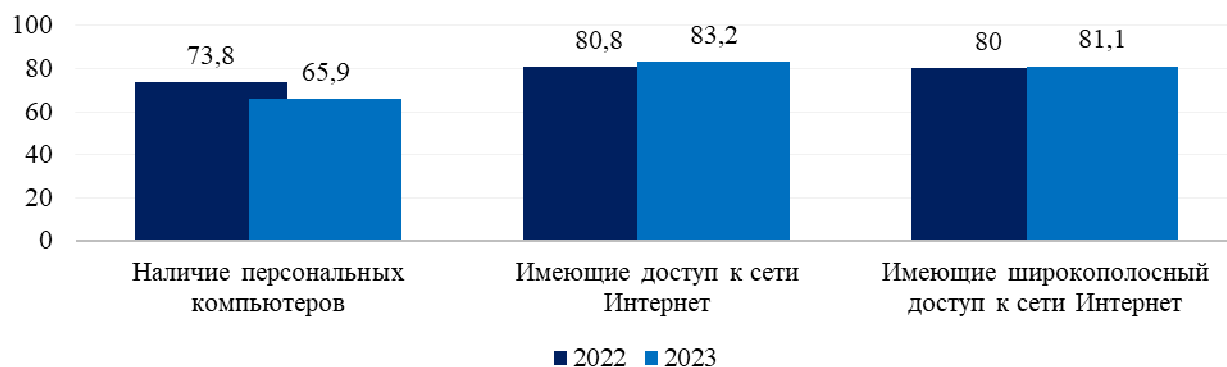


Рис. 2 Домашние хозяйства, имеющие персональные компьютеры и доступ к сети Интернет, в % от общего числа домашних хозяйств

Источник: анализ автора на основе источника [8]

В 2022 году процент домашних хозяйств, имеющих персональные компьютеры, составлял 73,8%, однако в 2023 году данный показатель снизился до 65,9%, что указывает на уменьшение на 7,9%. Данное снижение свидетельствует о различных факторах, таких как экономические условия, переход на мобильные устройства и изменение предпочтений пользователей. С другой стороны, доступ к сети интернет демонстрирует положительную тенденцию. В 2022 году 80,8% домашних хозяйств имели доступ к Интернету, а в 2023 году данный показатель увеличился до 83,2%.



Рис. 3 Население, использующее средства защиты информации, в % от общей численности населения в возрасте от 15-74 лет, использующего сеть Интернет в течение последних 12 месяцев

Источник: анализ автора на основе источника [8]

Общий процент пользователей, применяющих средства защиты, уменьшился с 80,4% до 77,9%, что указывает на снижение осведомленности о кибербезопасности. Использование антивирусных средств также сократилось с 79,6% до 75,1%, что связано с усталостью пользователей от регулярных

обновлений. Процент изменения антиспамовых фильтров снизился с 28,6% до 25,8%, а использование родительского контроля упало с 3,8% до 2,4%, что свидетельствует об уменьшении интереса родителей к контролю за онлайн-активностью детей. В то же время наблюдается рост использования «альтернативных» средств защиты – с 0,5% до 1,7%, что связано с поиском новых решений.

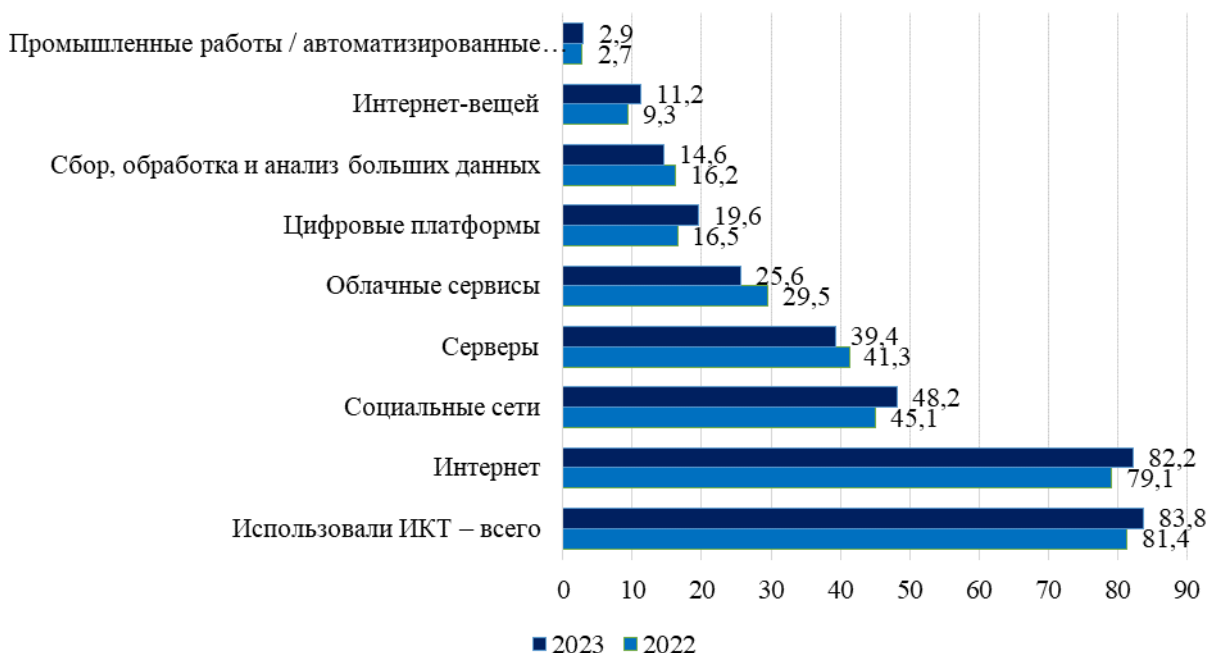


Рис. 4 Уровень использования организациями информационных и коммуникационных технологий, в % к общему числу обследованных организаций

Источник: анализ автора на основе источника [8]

В 2022 году 81,4% организаций использовали ИКТ, а в 2023 году данный показатель вырос до 83,8%. Доступ к Интернету увеличился с 79,1% до 82,2%, что свидетельствует о растущей зависимости организаций от онлайн-ресурсов. Применение социальных сетей в деловых целях также выросло с 45,1% до 48,2%, что указывает на повышение интереса со стороны населения. Однако некоторые аспекты применения ИКТ демонстрируют снижение, например, применение серверов снизилось с 41,3% до 39,4%, а облачные сервисы сократились с 29,5% до 25,6%, что связано с изменением предпочтений в сторону более локализованных решений и с опасениями по поводу безопасности данных в облачных системах. Тем временем, интерес к цифровым платформам и Интернет-вещам вырос: применение цифровых платформ увеличилось с 9,3% до 11,2%. Данные тенденции в очередной раз подчеркивают важность адаптации организаций Вологодской области к новым технологиям и их стремление к цифровизации.



Рис. 5 Уровень использования информационных и коммуникационных технологий малыми предприятиями Вологодской области в 2023 году, в % к общему числу обследованных организаций
 Источник: анализ автора на основе источника [8]

Так, интерес к Интернет-вещам составляет 15,1, в то время как технологии искусственного интеллекта и автоматизация остаются на низком уровне – 1,4% и 0,3% соответственно. В целом, несмотря на высокий уровень цифровизации, малые предприятия Вологодской области нуждаются в повышении осведомленности и обучении по более сложным технологиям для дальнейшего роста и конкурентоспособности.

В 2021 году была утверждена Стратегия в области цифровой трансформации отраслей экономики, социальной сферы и государственного управления Вологодской области (далее – Стратегия). Период реализации Стратегии: с 2022-2024 гг. Ответственным комитетом выступал Комитет информационных технологий и телекоммуникаций Вологодской области. Главной целью Стратегии было провозглашено следующее: повышение уровня жизни граждан субъекта Российской Федерации. Представим ключевые результаты реализации Стратегии в динамике в виде столбчатой диаграммы на рисунке 6.

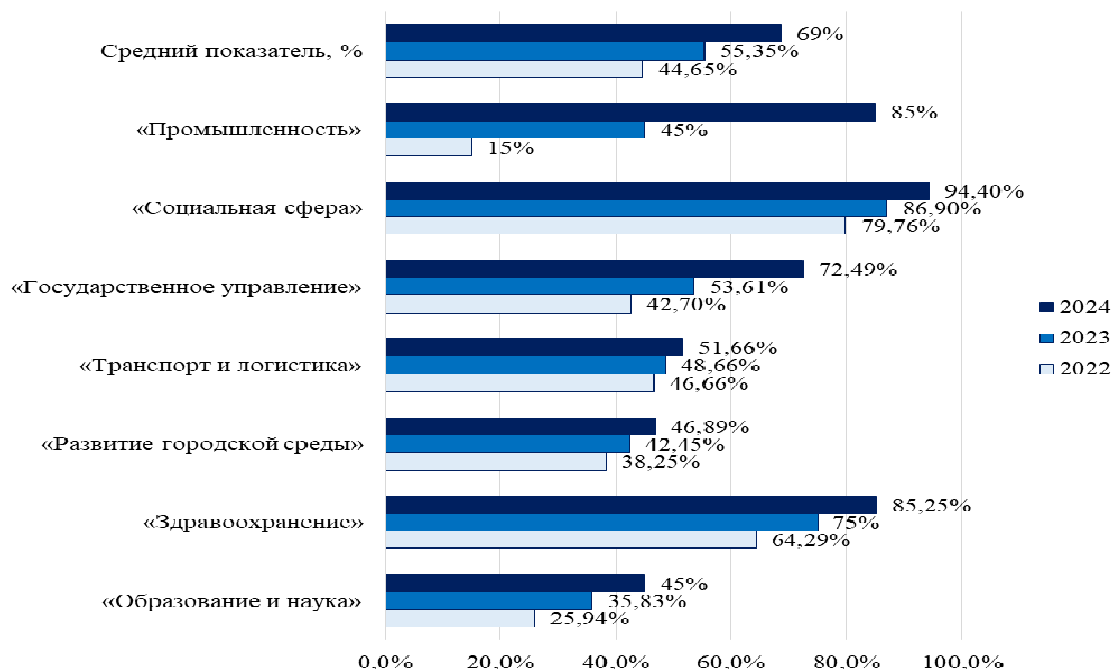


Рис. 6 Ключевые показатели развития отраслей Вологодской области в соответствии со Стратегией, %

Источник: анализ автора на основе источника [8]

Тем временем, в рамках анализа показателей реализации направлений Стратегии, можно наблюдать как лидирующие отрасли, так и отстающие. К лидирующим можно отнести: промышленность (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 85%), социальная сфера (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 94,4%), здравоохранение (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 85,25%) и государственное управление (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 72,49%). К наиболее отстающим можно отнести: транспорт и логистика (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 51,66%), образование и наука (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 46,89%) и развитие городской среды (по итогу 2024 года показатель эффективности достиг – 46,89%).

Опираясь на наиболее «отстающие» отрасли и Стратегию, систематизируем ключевые стратегические риски по каждой:

1. Образование и наука – несоответствие кадрового потенциала системы образования новым требованиям (цифровизация компетенции).

2. Транспорт и логистика – несоответствие кадрового потенциала транспортного хозяйства новым требованиям (цифровые компетенции).

3. Развитие городской среды: неудовлетворенность населения по исполнению запросов по благоустройству дворовых и общественных территорий; несоответствие кадрового потенциала системы жилищно-коммунального хозяйства новым требованиям (цифровые компетенции); недостаточное количество граждан, принявших участие в решении вопросов

развития городской среды от общего количества граждан в возрасте от 14 лет, проживающих в муниципальных образованиях, на территории которых реализуются проекты по созданию комфортной городской среды [7].

Выводы. В процессе работы проводился анализ теоретических основ цифровизации, изучение практик цифровой трансформации в России, а также оценка цифровой инфраструктуры и текущего уровня цифровой трансформации Вологодской области. В работе представлены результаты анализа динамики цифровой зрелости по основным отраслям в 2022-2024 гг., а также оценка эффективности реализации цифровой стратегии в Вологодской области.

Список использованной литературы:

1. Закон Вологодской области от 12 апреля 2010 года №2262-ОЗ «Об информационном обеспечении на территории области». Официальный портал Правительства Вологодской области. URL: https://vologda-oblast.ru/obshhestvo/normativnaya_pravovaya_baza/2262.pdf (дата обращения: 22.05.2025 г.).

2. Постановление Правительства Вологодской области от 17 декабря 2012 года №1469 «Об информационном обеспечении по вопросам, представляющим общественный интерес». Официальный портал Правительства Вологодской области. URL: <https://vologda-oblast.ru/vlast/> (дата обращения: 22.05.2025 г.).

3. Глезман Л.В. Приоритеты пространственно-отраслевого развития регионов в условиях цифровизации экономики // Вопросы инновационной экономики. 2021. Т. 11, № 2. С. 581–596. DOI: 10.18334/vines.11.2.111961. EDN WRQJAW

4. Дмитриева Н.Е., Минченко О.С., Рыльских Е.В. Цифровые платформы как субъект и объект регулирования, или как платформы изменяют систему госуправления // Вопросы государственного и муниципального управления. 2022. № 2. С. 60–84. DOI: 10.17323/1999-5431-2022-0-2-60-84. EDN CTFLTJ

5. Пиньковецкая Ю.С. Оценка цифровых и коммуникационных технологий в российских организациях на региональном уровне // E-Management. 2022. Т. 5, № 3. С. 125–135. DOI: 10.26425/2658-3445-2022-5-3-125-135. EDEN LE JC DR

6. Смотрицкая И.И. Инновации в сфере государственного управления в контексте обеспечения экономической безопасности России // Экономическая безопасность. 2021. Т. 4, № 3. С. 519–530. DOI: 10.18334/ecsec.4.3.112294. EDN ODGYJM

7. Государственная программа «Информационное общество – Вологодская область (2021-2030 годы)». Официальный портал Правительства Вологодской области. URL: https://it.gov35.ru/upload/iblock/02f/ftunzzr0vt8qpfuhk40qb446nh9zab3d/1_4_Сводный%20год.доклад%20о%20реализации%20гос.программ%20Вологодской%20обл.%20за%202023%20год.pdf (дата обращения: 22.05.2025 г.).

8. Использование информационных технологий и информационно-телекоммуникационных сетей в 2023 году. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Вологодской области. URL: <https://35.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Использование%20цифровых%20технологий%20в%202023%20году.pdf> (дата обращения: 22.05.2025 г.).

УДК 332.1

РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ТЕЛЕМАТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Малачиев Ибрагим Магомедович,
Национальный исследовательский университет
Высшая школа экономики, г. Москва

Аннотация. Актуальность исследования определяется возрастающей ролью транспортно-телематических систем в обеспечении эффективного функционирования транспортной инфраструктуры регионов Российской Федерации. Развитие данных систем способствует решению таких задач, как мониторинг местоположения транспортных средств, контроль соблюдения маршрутов и графиков, повышение безопасности дорожного движения, а также оптимизация эксплуатационных затрат. Цель статьи заключается в анализе текущего состояния и эффективности функционирования интеллектуальной транспортной системы на примере Республики Крым, определении ключевых проблемных зон и предложения рекомендаций по их нивелированию. Ведущими подходами к исследованию выступают системный и комплексный анализ, а также методы сравнительного, экономико-статистического и структурного анализа. В результате исследования установлено, что уровень цифровизации транспортной системы Крыма высок (общая эффективность – 79%), особенно в сферах безопасности и цифровизации логистики, однако мониторинг и управление дорожным движением остаются недостаточно развитыми, что связано с низким уровнем внедрения автоматизированных систем управления.

Abstract. The relevance of the research is determined by the increasing role of transport and telematics systems in ensuring the efficient functioning of the transport infrastructure of the regions of the Russian Federation. The development of these systems contributes to solving tasks such as monitoring the location of vehicles, monitoring compliance with routes and schedules, improving road safety, and optimizing operating costs. The purpose of the article is to analyze the current state and effectiveness of the intelligent transport system using the example of the Republic of Crimea, identify key problem areas. The leading approach to the study is systematic and integrated analysis, as well as methods of comparative, economic, statistical and structural analysis. The study found that the level of digitalization of the Crimean transport system is high (overall efficiency – 79%), especially in the areas of security and digitalization of logistics, but traffic monitoring and management remain underdeveloped, due to the low level of implementation of automated control systems.

Ключевые слова: транспортно-телематические системы; интеллектуальная транспортная система; автоматизированные системы

управления дорожным движением; цифровизация транспорта; безопасность дорожного движения; адаптивные светофоры; региональное развитие.

Key words: *transport and telematics systems; intelligent transport system; automated traffic management systems; digitalization of transport; road safety; adaptive traffic lights; regional development.*

Введение. Цифровизация транспортной инфраструктуры способствует не только оптимизации логистических процессов, но и формирует новые возможности для социально-экономического роста регионов, обеспечивая интеграцию в национальное и глобальное транспортное пространство [1]. Статистические данные свидетельствуют о стремительном развитии рынка транспортной телематики в России. По оценкам отраслевых экспертов, в 2024 году около 35% всех автомобилей страны оснащены системами передачи данных, что включает как общественный, так и коммерческий транспорт. Особенно высок уровень внедрения телематических решений в сегменте грузовых перевозок – более 70% грузовиков оснащены соответствующими устройствами. Общий объем российского рынка транспортной телематики превышает 30 млрд рублей, демонстрируя устойчивый ежегодный рост на уровне 8-8,5% [2].

Актуальность исследования обусловлена тем, что развитие транспортно-телематических систем позволяет решать широкий спектр задач, включая мониторинг местоположения транспортных средств, контроль соблюдения маршрутов и графиков, повышение безопасности дорожного движения и снижение затрат на эксплуатацию транспорта.

Цель исследования: заключается в анализе текущего состояния и эффективности функционирования интеллектуальной транспортной системы на примере Республики Крым, определении ключевых проблемных зон.

Материалы и методы исследования: В целях обеспечения комплексного и объективного анализа роли транспортно-телематических систем в развитии российских регионов, в данной статье используются статистические и аналитические материалы, относящиеся к Республике Крым. В качестве информационной базы исследования также привлекаются современные научные публикации, материалы периодической печати и актуальные ресурсы сети Интернет, что позволяет охватить широкий спектр мнений и оценок, а также учесть крайние тенденции в развитии цифровых технологий транспортной отрасли.

Результаты исследования и их обсуждение: Выбор Республики Крым в качестве предмета исследования обусловлен несколькими факторами. Во-первых, регион обладает уникальным географическим положением, выступая важным транспортно-логистическим узлом на юге России, что предопределяет высокую значимость внедрения современных телематических решений для обеспечения эффективной интеграции в федеральные и международные транспортные коридоры. Во-вторых, в условиях посткризисного восстановления

и активной модернизации транспортной инфраструктуры Крыма наблюдается интенсивное внедрение цифровых технологий, что позволяет рассматривать регион как модельную территорию для анализа влияния транспортно-телематических систем на социально-экономическое развитие [3].

Интеллектуально-транспортная инфраструктура является ключевым элементом высоких экономических показателей Республики Крым. Она неотъемлемо связана с туристической отраслью, промышленностью и торговлей, которые занимают весомую долю ВРП.

Навигационные и геоинформационные системы играют важную роль в транспортной инфраструктуре Крыма, помогая улучшить управление транспортом. Спутниковая навигация позволяет отслеживать местоположение автомобиля в режиме реального времени, что особенно важно для быстрого реагирования экстренных служб и оптимизации маршрута, сокращая расходы на топливо и время в пути [5]. Геоинформационные системы анализируют транспортные потоки и плотность пассажиропотока, что способствует более эффективному планированию и организации дорожного движения, особенно в сезон повышенного туристического спроса. Данные системы способствуют повышению безопасности дорожного движения, предупреждая водителей о сложных дорожных условиях и изменениях погоды, что имеет особое значение для Крымского региона со сложной инфраструктурой [4].

Одним из основных достижений в области логистики на территории Республики Крым стало открытие автомобильной дороги федерального значения Керчь-Симферополь-Севастополь, а также возведение Крымского моста. Данные объекты принесли огромный вклад в развитие логистической инфраструктуры республики. После открытия Крымского моста за 12 месяцев туристический поток на полуострове вырос на 30%, при этом две трети туристов въехали в Крым именно по мосту. Отмечается, что среди пяти миллионов транспортных средств, проехавших по нему, – почти 500 тысяч грузовиков и более 60 тысяч автобусов.

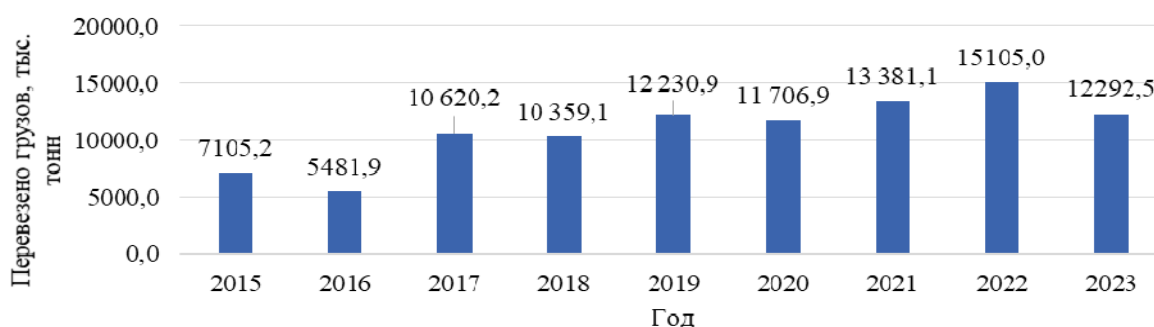


Рис. 1 Перевезено грузов, тыс. тонн за период 2015-2023 гг.

Источник: анализ автора на основе источника [6]

Следует отметить, что объем трафика за период 2015-2023 гг. значительно вырос, особенно с 2017 года, с небольшими колебаниями в 2018 и 2023 годах.

Рост грузоперевозок связан с запуском крупных инфраструктурных объектов, таких как Крымский мост и трасса «Таврида». Открытие Крымского моста в 2018 году обеспечило прямую связь с материковой частью России, что улучшило логистику и ускорило грузоперевозки, что, в свою очередь, способствовало росту объемов трафика, достигнув пика в 2022 году. Трасса «Таврида», которая может пропускать до 40 тысяч автомобилей в сутки и имеет 4 полосы движения, была открыта в 2020 г. В состав трассы входит 20 транспортных развязок, 123 путепровода, 15 мостов, 31 путепровод для проезда сельскохозяйственной техники, 17 путепроводных съездов с транспортных развязок.

Внедрение интеллектуальных транспортных систем также оказало положительное влияние на перевозку грузов в Крыму. Благодаря этому улучшилось управление дорожным движением, повысилась безопасность и эффективность транспорта, что способствовало росту грузооборота в регионе. Запуск Крымского моста и трассы «Таврида» не только способствовал увеличению объемов перевозок (см. рис. 2), но и значительно повысил грузооборот (см. рис. 3).

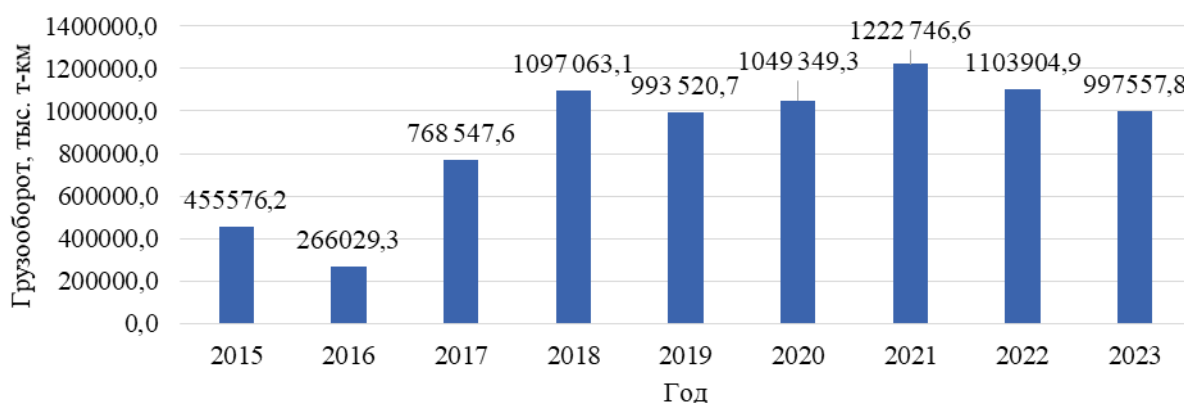


Рис. 2 Грузооборот, тыс. т-км за период 2015-2023 гг.

Источник: анализ автора на основе источника [6]

Таким образом, связь между объемом перевозок и ростом грузооборота очевидна: совершенствующаяся инфраструктура и современные информационные системы значительно повысили общую эффективность грузоперевозок в регионе. Также вышеприведенные изменения в транспортной структуре региона положительно сказались на работе общественного транспорта (см. рис. 3).

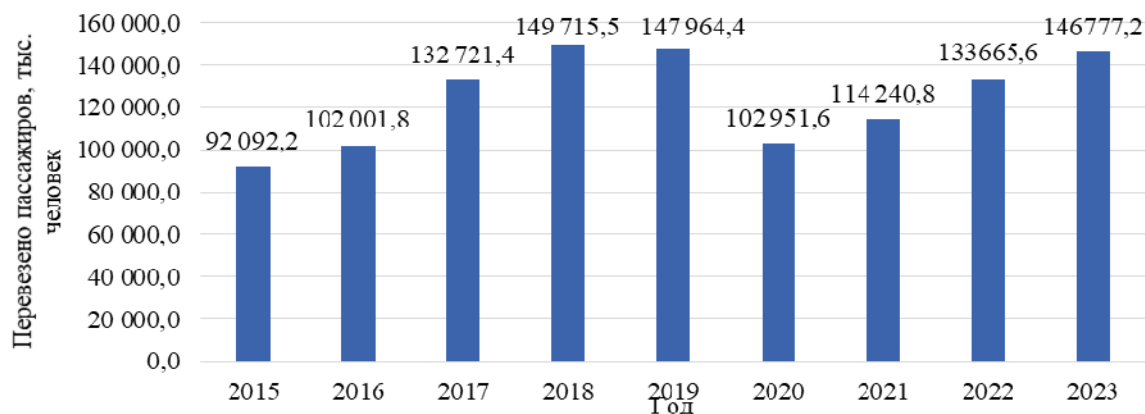


Рис. 3 Перевезено пассажиров, тыс. человек
 Источник: анализ автора на основе источника [7]

Резкий спад в 2020 году связан с пандемией. Однако, несмотря на это, в последующие годы наблюдаются положительные результаты: количество перевозимых пассажиров увеличивается с каждым годом. Современные информационные технологии способствуют улучшению дисциплины водителей и снижению вероятности несчастных случаев за счет прогнозирования и предотвращения опасных маневров [8]. Таким образом, внедрение информационных технологий оказало положительное влияние на безопасность дорожного движения, что отражается в статистике снижения числа несчастных случаев и пострадавших (см. рис. 4).



Рис. 4 Статистика ДТП по Республике Крым с 2015 по 2023 г.
 Источник: анализ автора на основе источника [9]

Данные демонстрируют, что количество ДТП и связанных с ними раненых в последние годы уменьшилось по сравнению с пиком, достигнутым в 2017-2019 годах. Особенно примечательно снижение числа погибших, что указывает на улучшение ситуации с безопасностью на дорогах. Сокращение количества аварий и связанных с ними жертв частично объясняется внедрением интеллектуальных транспортных систем в регионе, которые позволяют оперативно реагировать на потенциально опасные ситуации, снижая вероятность аварий.

Несколько лет назад в Республике Крым наблюдался ряд проблем, которые затрудняли экономическое развитие региона и ухудшали качество жизни местных жителей. Некоторые из данных проблем представлены ниже:

Ограниченность автомобильных дорог. В Крыму отсутствовала сеть автодорог, способная обеспечить удобную транспортную доступность на всей территории региона, что затрудняло транспортировку грузов и оказание услуг, таких как медицинская помощь, доставка продуктов питания и транспорт для людей с ограниченными возможностями.

Недостаточная развитость общественного транспорта. В Крыму отсутствовала развитая сеть общественного транспорта, что затрудняло передвижение местных жителей и туристов. В регионе не хватало автобусов и маршруток, а также была недостаточно развита сеть железнодорожных и морских перевозок.

Высокие цены на транспорт. В Крыму цены на транспортные услуги являются одними из самых высоких в России, что связано с тем, что в регионе отсутствует конкуренция в данной сфере, а также с тем, что существовала необходимость перевозки грузов и пассажиров через Керченский пролив.

Низкая скорость транспортировки грузов. Из-за ограничений на проезд грузовиков через Крымский мост, а также из-за низкой пропускной способности дорог в регионе, транспортировка грузов в Крым была сильно затруднена, что в нередких случаях могло приводить к задержкам и увеличению времени доставки грузов, что оказывало негативное влияние на экономику региона.

Проблемы с доступностью воздушного транспорта. Крым имеет всего несколько аэропортов, что делает его труднодоступным для туристов и деловых людей из других регионов России и мира. Кроме того, ограниченность числа рейсов и высокие цены на билеты делали авиатранспорт недоступным для многих людей.

Тем не менее, на данный момент ситуация улучшилась и часть вышеперечисленных проблем уже не создает настолько больших трудностей как раньше во многом благодаря развитию ИТС (не считая ситуации с закрытым аэропортом). Далее предлагается оценить основные составляющие ИТС в Республике Крым. Для оценки каждой из составляющих представлена процентная шкала: 0-20% – существенно низкий уровень эффективности; 20-40 – низкий уровень эффективности; 40-60% – средний уровень эффективности; 60-80% – высокий уровень эффективности; 80-100% – существенно высокий уровень эффективности (см. табл. 1).

Таблица 1

Индикаторы для расчета сводной оценки
по каждой составляющей ИТС в Республике Крым

№	Подсистема	Оценка, %
Составляющая мониторинга и управления дорожным движением		
1.	Оснащенность автоматизированными системами управления дорожным движением (АСУДД)	40%
2.	Наличие и распространенность умных светофоров с адаптивным управлением	70%
3.	Доля дорог с системами мониторинга трафика (камеры, датчики потока, считыватели)	85%
Итого, %		65%
Информационная составляющая для населения		
4.	Доступность информационных табло на остановках общественного транспорта	70%
5.	Наличие мобильных приложений и веб-сервисов для отслеживания движения транспорта	85%
6.	Уровень интеграции телематических данных в картографические сервисы	90%
Итого, %		81,7%
Составляющая безопасности и экстренного реагирования		
7.	Система «ЭРА ГЛОНАСС»	85%
8.	Телеметрия в сочетании с «ЭРА ГЛОНАСС»	90%
9.	Доступность видеонаблюдения и аналитики для прогнозирования аварийных ситуаций	90%
Итого, %		88%
Цифровизация грузовых и логистических операций		
10.	Оснащение логистических центров и пунктов пропуска интеллектуальными системами учета и управления грузопотоками	80%
11.	Использование телематических систем в грузовом транспорте для отслеживания и оптимизации маршрутов	85%
Итого, %		82,5%

Источник: анализ автора

Данные в таблице выше следует отобразить на диаграмме далее (см. рис. 5).



Рис. 5 Оценка развития составляющих ИТС Республики Крым

Источник: анализ автора

Целесообразно рассчитать сводную оценку развития транспортной телематики в Республике Крым, опираясь на полученные результаты по формуле (1):

$$\text{ОРТТ} = (\text{Ц} + \text{Б} + \text{И} + \text{М}) : 4, \quad (1)$$

где,

ОРТТ – оценка развития транспортной телематики.

Ц – Цифровизация грузовых и логистических операций.

Б – Безопасность и экстренное реагирование.

И – Информационная доступность для населения.

М – Мониторинг и управление дорожным движением.

Расчет представлен ниже:

$$\text{ОРТТ} = (82,5\% + 88\% + 81,7\% + 65\%) : 4 = 79,3\% = 79\%$$

В целом уровень развития интеллектуальной транспортной системы в Республике Крым можно оценить как высокий. Ее общая эффективность составляет 79%, что свидетельствует о хорошем уровне цифровизации и внедрении современных технологий. Наиболее высокие показатели наблюдаются в сфере безопасности и реагирования на чрезвычайные ситуации (88%), а также в области цифровизации транспортных и логистических операций (82,5%). Доступность информации для населения также находится на очень высоком уровне (81,7%), что подтверждается внедрением интерактивных табло, мобильных приложений и картографических сервисов.

Выводы. В ходе исследования установлено, что мониторинг и управление дорожным движением в Республике Крым по-прежнему являются

слабым звеном, при общем уровне эффективности в 65%. Основной проблемой является отсутствие автоматизированных систем управления дорожным движением, где данный показатель составляет всего 40%. Тем не менее, доля дорог, оснащенных системами управления дорожным движением (85%), и наличие интеллектуальных светофоров с адаптивным управлением (70%) свидетельствуют о том, что работа в этом направлении ведется. В перспективе основное внимание должно уделяться внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением, увеличению числа адаптивных светофоров и интеграции телематических решений с навигационными сервисами в Республике Крым.

Список использованной литературы:

1. Абубакирова А.Р. Современное состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры Республики Башкортостан / А. Р. Абубакирова. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2024. – № 50 (549). – С. 101-103. – URL: <https://moluch.ru/archive/549/120626/> (дата обращения: 28.05.2025).
2. Кабутов С.Т. Инвестиционная привлекательность регионов как фактор их конкурентоспособности / С. Т. Кабутов. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2024. – № 24 (523). – С. 245-246. – URL: <https://moluch.ru/archive/523/115512/> (дата обращения: 28.05.2025).
3. Хаснуллин В.А. Особенности системы управления транспортной инфраструктурой на муниципальном уровне в Российской Федерации / В. А. Хаснуллин. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2024. – № 10 (509). – С. 125-128. – URL: <https://moluch.ru/archive/509/111797/> (дата обращения: 28.05.2025).
4. В ОТЭКО заработала система цифрового управления грузопотоками. Информационно-аналитический портал «АльтаСофт». URL: https://www.alt.ru/logistics_news/104416/ (дата обращения: 28.05.2025).
5. Морской грузовой путь в Крым – альтернатива парому и сухопутному коридору. РИА Новости Крым. URL: <https://crimea.ria.ru/20230412/morskoy-gruzovoy-put-v-krym--alternativa-paromu-i-sukhoputnomu-koridoru-1128124498.html> (дата обращения: 28.05.2025).
6. Основные показатели грузовых перевозок автомобильным транспортом Республики Крым (с 2015 г.). Информационно-аналитический портал «Росстат». URL: <https://82.rosstat.gov.ru/folder/27569> (дата обращения: 28.05.2025).
7. Основные показатели пассажирских перевозок автобусами общего пользования Республики Крым (с 2015 г.). Информационно-аналитический портал «Росстат». URL: <https://82.rosstat.gov.ru/folder/27569> (дата обращения: 28.05.2025).
8. Система «ЭРА-ГЛОНАСС» запущена в Крыму и Севастополе // ForPost URL: <https://sevastopol.su/news/sistema-era-glonass-zapushchena-v-krymu-i-sevastopole> (дата обращения: 28.05.2025).
9. Статистика ДТП по Республике Крым. Информационный портал «РусДТП». URL: <https://rusdtp.ru/stat-dtp/respublika-krym/> (дата обращения: 28.05.2025).

ФИНАНСЫ И УЧЕТНАЯ ПОЛИТИКА

Международный научный рецензируемый журнал

Выпуск № 4/2025

Подписано в печать 15.06.2025

Рабочая группа по выпуску журнала

Главный редактор: Барышов Д.А.

Верстка: Голышева А.В.

Корректор: Хворостова О.Е.

Издано при поддержке

Научного объединения

«Вертикаль Знаний»

Россия, г. Казань

Научное объединение «Вертикаль Знаний» приглашает к сотрудничеству студентов, магистрантов, аспирантов, докторантов, а также других лиц, занимающихся научными исследованиями, опубликовать рукописи в электронном журнале **«Финансы и учетная политика»**.

Контакты:

Телефон: +7 965 585-93-56

E-mail: nauka@znanie-kzn.ru

Сайт: <https://znanie-kazan.ru/>

