

компании по сравнению с планом бюджета, заложенном на начале периода. Это важная обратная связь, особенно для владельцев бизнеса любого масштаба. Расширенное финансовое моделирование в MS Excel помогает владельцам бизнеса чтобы внести коррективы оперативно [2, с. 47].

Бизнес-моделью можно легко делиться с другими ключевыми пользователями, включая инвесторов. Финансовое моделирование обеспечивает стабильные результаты. Одни и те же исходные данные, которые предприятия реализуют, всегда будут производить аналогичные результаты. Например, решение взять кредит на развитие бизнеса часто требует наличие бизнес-плана, частью которого является финансовая модель. Большинство владельцев бизнеса не являются специалистами в области финансового анализа и моделирования [3, с. 51].

На сегодняшний день прогнозирование является основой для планирования и анализа деятельности любого субъекта хозяйствования, включая компании малого и среднего бизнеса и особенно глобальных корпораций. Построение прогнозов сводится, как правило, к построению финансовых моделей с учётом специфики конкретных областей, инфляции, рисков, которые необходимо заносить в модели. В практике построения финансовых моделей используется MS Excel, также можно обойтись бесплатными аналогами от Google – google sheets. Данные инструменты позволяют рассчитать все необходимые коэффициенты, а также построить на основе данных аналитику в виде форм, отчетов.

Литература

1. Антипенко, Н. А. Концепция финансового планирования компании в условиях цифровой экономики Республики Беларусь / Н. А. Антипенко, Т. И. Шеронкина // Бухгалтерский учет и анализ. – 2021. – № 4. – С. 38–42.

2. Антипенко, Н. А. Особенности устойчивого развития бизнес-субъектов в условиях цифровизации экономики Республики Беларусь / Н. А. Антипенко // Бухгалтерский учет и анализ. – 2020. – № 1. – С. 46-50.

3. Антипенко, Н. А. Развитие учетно-аналитического инструментария менеджмента бизнес-субъектов в условиях цифровизации экономики Республике Беларусь / Н. А. Антипенко // Бухгалтерский учет и анализ. – 2020. – № 6. – С. 48–53.

УДК 385

Трубинская Е. Е., Пилипенко Е. В., студентки
научный руководитель – **Гильц Н. Е.**, к. э. н., доцент
«Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М. Ф. Решетнева»,
г. Красноярск, Российская Федерация

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Красноярский край – крупнейший промышленный и культурный регион Сибири. Территория края простирается от Северного Ледовитого океана до Саянских гор, занимает центральное географическое положение в России. Общая площадь края – 2 366 797 км², что составляет 46 % территории Сибирского федерального округа, 13,8 % территории Российской Федерации. Красноярский край занимает 8 место по объему промышленного производства среди регионов Российской Федерации. Объем промышленного производства Красноярского края по данным на 2021 г. составляет 2 558,3 млрд руб. [4] При этом численность населения края по данным Росстата составляет 2 849 169 чел. (2022).



Рисунок 1 – Расположение Красноярского края на территории России

От прогресса в области транспортно-логистических коммуникаций зависит эффективность функционирования стратегически важных отраслей промышленности, уровень экономического и социального благосостояния страны. У Красноярского края очень выгодное географическое положение, поэтому важно развитие новых и международных железнодорожных, воздушных, автомобильных узлов и магистралей [1].

Для совершенствования товародвижения важно развитие транспортной и логистической инфраструктуры. Логистическая инфраструктура представляет собой совокупность видов деятельности, с помощью которых осуществляется и обслуживается процесс движения материальных и финансовых потоков или процесс товародвижения. Инфраструктура является фундаментом, на которой строится работа логистики в целом. Транспортная инфраструктура включает в себя железнодорожные перевозки, авиаперевозки, транспортные, морские и речные перевозки [3].

От уровня развития транспортной системы края в полной мере зависит его конкурентоспособность, что не только влияет на благосостояние населения региона, но и повышает уровень социально-экономического развития в целом. Чтобы повысить конкурентоспособность на внутреннем рынке страны, необходимо ускорить процесс транспортировки путем максимизации выгод от перевозки товара любым видом транспорта [5].

Железнодорожный транспорт при этом занимает доминирующую позицию в транспортной системе края (на его долю приходится 94 % всего грузооборота). Остальным видам транспортной логистики уделяется значительно меньше внимания.

Через регион проходят Транссибирская железнодорожная магистраль (протяжённостью 2 066,5 км) и Южно-Сибирская железнодорожная магистраль, которая пересекает границу России и Казахстана. Основным транзитным коридором Транссибирской магистрали, обеспечивающим пропуск грузов в порты Дальнего Востока, является Красноярская железная дорога. Магистраль соединяет крупные промышленные территории страны, где сосредоточены значительные энергетические ресурсы, лесные запасы, развита металлургическая и оборонная промышленность. Всего из Красноярского края за 2021 год было отправлено 1403919 тысяч тонн грузов во все регионы России [6].

В зоне обслуживания 4 региона Сибири: Кемеровская область, Республика Хакасия, Красноярский край и Иркутская область.

Железнодорожным сообщением охвачены юго-западные районы края, ветка Ачинск – Лесосибирск обеспечивает сообщение севернее магистрали, г. Норильск имеет железнодорожное сообщение с морским портом Дудинка; на юг отходят две ветки, соединяющие её с железнодорожной системой Хакасии [7].

Что касательно автомобильных дорог, их протяжённость сети общего пользования составляет в регионе 32 589 км, из которых дороги регионального значения составляют 14 168,471 км, а федерального – 1 243 км. По территории края проходят две федеральные автотрассы: Р-255 «Сибирь», которая начинается в Новосибирске, проходит через Кемерово, Красноярск и заканчивается в Иркутске, и М-54 «Енисей», идущая по маршруту Красноярск – Хакасия – Тыва, до границы с Монголией. К основным автомобильным трассам края также относятся Енисейский тракт (Красноярск – Енисейск) и автодорога Ачинск – Ужур – Троицкое [8].

Автомобильным транспортом в Красноярском крае за 2021 год перевезено 5490,5 млн тонн грузов [6].

Водный транспорт является неотъемлемой частью транспортной сети края. Протяжённость внутренних водных путей Красноярского края составляет 7 665 км. Главные порты и пристани: Красноярск, Стрелка, Лесосибирск, Туруханск, Игарка, Усть-Порт. На территории региона оборудовано 3 морских порта в населенных пунктах г. Дудинка, п. Диксон, п. Хатанга.

Река Енисей соединяет север и юг края, она является важным логистическим каналом для перевозки грузов в летний период в северные территории – Эвенкию и Таймыр, что позволяет обеспечить всем необходимым население и промышленные предприятия.

Основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей является АО «Енисейское речное пароходство». Магистральным направлением перевозок в регионе являются грузоперевозки на линии Красноярск – Лесосибирск – Дудинка [10].

Енисейское речное пароходство обладает самым мощным в регионе буксирным, сухогрузным, танкерным флотом и парком несамоходных судов. Ежегодно компания обрабатывает до 3 000 000 млн тонн грузов [9].

Красноярский край является крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа. На территории региона расположено 20 аэропортов, из них 3 федерального значения: Красноярск («Емельяново»), Норильск («Алыкель»), Тура («Горный»).

Из российских городов наиболее интенсивное сообщение осуществляется с Москвой, Новосибирском, Норильском и другими. Внутри СФО межрегиональные авиарейсы связывают Красноярск с городами: Абакан, Барнаул, Братск, Горно-Алтайск [11].

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что в Красноярском крае представлены все виды транспорта, которые стабильно осуществляют перевозку грузов различными путями на дальние расстояния. Поэтому этот регион является конкурентоспособным на внутреннем рынке России. Важно не только сохранить это положение, но и в дальнейшем развивать транспортные узлы края. И, конечно, Красноярскому краю нужна транспортная инфраструктура, которая не только обеспечивает экономический рост края, но также является экологичной и надежной.

Литература

1. Фадеева, Н. В. Железнодорожный транспорт в транспортной системе красноярского края: инфраструктурные инновации / Н. В. Фадеева // Инновации и инвестиции. – 2022. № 7 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznodorozhnyy-transport-v-transportnoy-sisteme-krasnoyarskogo-kraya-infrastrukturnye-innovatsii>. – Дата обращения: 02.10.2022.

2. Швалов, П. Г. Особенности и ключевые направления развития логистической инфраструктуры в периферийных районах Красноярской городской агломерации / П. Г. Швалов, А. Г. Айвазян // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. – 2018. – № 1 (7)[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-i-klyuchevye-napravleniya-razvitiya-logisticheskoy-infrastruktury-v-periferiynyh-rayonah-krasnoyarskoj-gorodskoj>. – Дата обращения: 02.10.2022.

3. Еговцева, А. А., ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА / А. А. Егорова, Н. К. Горелов, О.В. Кизим // E-Scio. – 2020. – № 11 (50) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/logisticheskaya-infrastruktura-zheleznodorozhnogo-transporta>. – Дата обращения: 02.10.2022.

4. Инвестиционный портал красноярского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://krskinvest.ru/krsk/about/economic/>. – Дата обращения 23.10.2022.

5. Эффективность транспортно-логистических систем как фактор повышения конкурентоспособности стран [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=1651>. – Дата обращения 23.10.2022.

6. Управление Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю, Республике Хакасия и Республике Тыва [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://krasstat.gks.ru/>. – Дата обращения 23.10.2022.

7. Система обмена туристской информацией [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nbcrcs.org/regions/krasnoyarskiy-kray/zheleznodorozhnyy-transport>. – Дата обращения 23.10.2022.

8. Система обмена туристской информацией [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nbcrcs.org/regions/krasnoyarskiy-kray/avtomobilnyy-transport>. – Дата обращения 23.10.2022.

9. Система обмена туристской информацией [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.e-river.ru>. – Дата обращения 23.10.2022.

10. Система обмена туристской информацией [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nbcrcs.org/regions/krasnoyarskiy-kray/vodnyy-transport>. – Дата обращения 23.10.2022.

11. Система обмена туристской информацией [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nbcrcs.org/regions/krasnoyarskiy-kray/aviatsionnyy-transport>. – Дата обращения 23.10.2022.

УДК 339

Турутько И. Г., Новик Н. А., студенты
научный руководитель – **Филиппова Т. В.**, старший преподаватель,
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ КАК ВАЖНЕЙШЕЕ ЗВЕНО ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ

Транспортный комплекс является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры страны и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства.

Работа транспортного комплекса направлена на решение текущих и перспективных задач, поставленных Главой государства и Правительством. Основные усилия концентрируются на совершенствовании условий функционирования транспорта, развитии его инфраструктуры, обеспечении целей устойчивого развития республики и выполнении целевых показателей эффективности. Для этого реализуются меры, предусмотренные государственными программами и соответствующими планами мероприятий.