Всем компаниям также следует принять меры по увеличению мобильности активов, которые способствуют уменьшению дефицита собственных оборотных средств и увеличению коэффициента обеспеченности собственными оборотными средствами и коэффициента маневренности.

Таким образом, в статье дана оценка относительных показателей финансовой устойчивости объектов исследования, определены ключевые факторы изменения финансовой устойчивости компаний отрасли телекоммуникаций, предложены нормативные показатели коэффициентов финансовой устойчивости и обоснованы практические рекомендации, направленные на улучшение показателей финансовой устойчивости указанных компаний.

1. Давыденко И.Г., Алешин В.А., Зотова А.И. Экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности: учебное пособие /– Москва: КНОРУС, 2019. <https://elibrary.ru/item.asp?id=41468083>
2. Когденко В.Г. Особенности анализа компаний цифровой экономики // Экономический анализ: теория и практика. 2018. Т. 17. Вып.
3. Марковина В.Н. Анализ подходов к оценке финансовой устойчивости высокотехнологичных компаний // Вопросы науки и образования. 2018. №7 (19).
4. Мартынова А.С., Современные подходы к оценке кредитоспособности банковских заемщиков (на примере ПАО сбербанк) // Финансы. Управление. Инновации Материалы Национальной научно-практической конференции. 2017.
5. Мингалиев К.Н., Синицына В. А. Сравнительный анализ различных подходов к оценке финансовой устойчивости высокотехнологичных компаний // Все для бухгалтера. 2016. №1 (285)
6. Подчепалева А. О. Понятие и сущность финансовой устойчивости предприятия // Молодой ученый. 2019. №5.

Пищелко А.В.

Некоторые проблемы менеджмента безопасности транспортных систем

*Российский университет транспорта
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/sciencepublic-08-05-2020-11

idsp: sciencepublic-08-05-2020-11

Аннотация

В статье рассматриваются уровни защищенности объектов транспорта, анализируются факторы, определяющие уровень риска в системе менеджмента транспортной безопасности.

Ключевые слова: защищенность, факторы риска, управление безопасностью.

Определяя степень защищенности транспортных систем при переходе от нормативных к чрезвычайным условиям эксплуатации, можно выделить следующие уровни защищенности:

- нормативный – транспортные системы функционируют в эксплуатационных пределах;
- аварийный режим - отклонения от нормальных условий эксплуатации возникают при выходе за пределы нормативных показателей, последствия от них предсказуемые, защищенность достаточная;

Следующая группа чрезвычайных ситуаций в работе транспорта – это проектные, запроектные и гипотетические режимы:

- проектные аварийные ситуации – возникают при выходе за пределы штатных режимов с предсказуемыми и приемлемыми последствиями, защищенность от них частичная;
- запроектные аварийные ситуации – возникают при необратимых повреждениях критических элементов транспорта и транспортной

инфраструктуры, приводят к человеческим жертвам, большому материальному ущербу, к необходимости проведения восстановительных работ; степень защищенности недостаточная;

- гипотетические аварийные ситуации – возникают при непредсказуемых заранее вариантах и сценариев развития с максимально возможными ущербами и жертвами; защищенность от них низкая и транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры прямому восстановлению не подлежат.

Обеспечение безопасности транспортной деятельности, основанное на высокой надежности всех технических транспортных средств – первые и важнейшие критерии эффективности эксплуатации транспортных средств, определяющих повышение экономической эффективности транспортного комплекса. В связи с этим, безопасность транспортной деятельности является важнейшим условием развития и функционирования транспортного комплекса.

Вместе с тем, обеспечение транспортной безопасности во многом зависит от качества поставляемого в транспортный комплекс России транспортных средств, их не всегда высокий уровень может негативно влиять на уровень безопасности. Представляется целесообразным выделить два основных фактора, определяющих уровень риска в системе менеджмента транспортной безопасности:

- прежде всего, это касается формирования новой структуры собственности и функционирования транспорта. Переход к новой системе взаимодействия перевозчиков и производителей транспортных средств, на основе организационного и имущественного разделения не позволяет им взаимодействовать в привычном режиме, в то время как новые формы взаимодействия только возникают;
- и второе, в процессе формирования конкурентного рынка транспортных услуг, оперирования транспортными средствами, увеличивается приток капитала в данный бизнес, и как следствие, увеличивается конкуренции на рынке спроса на транспортные средства.

В связи с этим принципиально важно решать задачи управления безопасностью транспортного комплекса в связи со стадиями жизненного цикла конкретных транспортных средств и объектов транспорта. В зависимости от этапа жизненного цикла систему требований обеспечения надежности и безопасности технических транспортных систем разрабатывают и утверждают:

- для этапа жизненного цикла, связанных с разработкой технических транспортных систем; разработчик осуществляет согласование требований безопасности с изготовителем и заказчиком;
- для этапа жизненного цикла, связанного с изготовлением и производством технических транспортных систем; изготовитель осуществляет согласование с разработчиком и заказчиком.
- для этапа жизненного цикла, связанного с эксплуатацией технических транспортных систем; заказчик осуществляет согласование с разработчиком и изготовителем.

Модернизация экономического механизма взаимодействия заказчиков, разработчиков, производителей и потребителей на основе обоснованной системы показателей безопасности и надежности позволяет персонифицировать ответственность за их выполнение на всех этапах жизненного цикла технических транспортных систем. Поэтому важным элементом является экономическая ответственность разработчиков, производителей и потребителей технических транспортных систем за несоблюдение параметров жизненного цикла транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры.

До настоящего времени не в полной мере решены проблемы в части оценки ущерба от транспортных происшествий в связи с нарушениями требований транспортной безопасности:

- не обеспечивается достоверная и своевременная оценка нанесенного ущерба и отнесения его на виновника транспортного происшествия;
- не в полной мере происходит возмещение, по результатам произведенной оценки ущерба, причиненного собственнику, страховыми компаниями либо виновником транспортного происшествия;
- явно недостаточно обеспечение инвестициями защиты наиболее уязвимых объектов транспорта и участков путей сообщения, что не позволяет существенно снизить угрозы нарушений безопасности движения, полетов и судоходства
- недостаточный учет высокой значимости человеческого фактора в деле обеспечения транспортной безопасности требует разработки эффективной системы мотивации сотрудников в обеспечении транспортной безопасности. Это относится как сотрудникам сил транспортной безопасности, так и к другим сотрудникам транспортного комплекса.

Основным мотивирующим фактором сегодня является выплата материального вознаграждения как сотрудникам сил транспортной безопасности, так и работников ведущих должностей и профессий, в функционал которых входят задачи по обеспечению безопасности транспортных систем.

Выплата вознаграждения производится в зависимости от выполнения структурными подразделениями транспортных служб показателей, характеризующих состояние безопасности эксплуатации транспортных средств по итогам работы за год. Для количественной оценки эффективности материального стимулирования за обеспечение безопасности транспортной деятельности необходимо сопоставлять достигнутый уровень транспортной безопасности в рассматриваемом и предыдущем периодах. При этом учитывается как количество транспортных происшествий и событий, предпосылок к транспортным происшествиям, так и размер нанесенного ущерба, вред, причиненный жизни и здоровью людей, а также вред, причиненный окружающей природной среде.

Таким образом, можно отметить, что сегодня существует ряд нерешенных проблем в сфере эффективного управления системами транспортной безопасности, которые требуют правового решения, как теоретического, так и практического.

1. Федеральный закон от 00.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
2. Транспортное право.- Учебник. Под. ред. Землина А.И. Кол. авторов. М.: Юрайт, 2019.
3. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности. – Монография. Под. ред. Землина А.И. Кол. авторов .М.: ЮИ МИИТ, 2018.

Сеначина Е.О.

Механизм финансово-кредитной поддержки малого и среднего предпринимательства в России

*Новосибирский государственный университет экономики и управления «НИНХ»
(Россия, Новосибирск)*

doi:10.18411/sciencepublic-08-05-2020-12

idsp: sciencepublic-08-05-2020-12

Понятие «механизм» закрепилось в экономической терминологии, будучи заимствовано из области технических научных дисциплин. В современной справочно-