

УДК 338.22.021.2

Косвенное государственное регулирования цепей поставок в России*Д-р. экон. наук* **Василенок В.Л.** fem1421@yandex.ru**Цимбалист-Колесникова И.А.** tsimbala@mail.ru

Университет ИТМО

197101, Россия, Санкт-Петербург, Кронверкский пр., д. 49

Д-р. экон. наук **Коровин Э.В.** korovin.e@igps.ru**Алексашкина Е.И.** ealexashkina@mail.ru

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России,

196105, Россия, Санкт-Петербург, Московский проспект 149

В статье рассмотрен вопрос косвенного государственного регулирования цепей поставок, за счет использования концессионного соглашения между участниками цепи поставок и государственными структурами. Управление цепями поставок в мировой экономике становится все более актуальным, так как являются звеном, объединяющим всех участников экономического процесса, и позволяет им занять определенное место в различных сферах экономической жизни. В такой ситуации развитие цепей поставок регионов страны становится наиболее важным для государства. Устойчивое развитие цепей поставок улучшает экономический процесс в различных аспектах, таких как уплата налогов в бюджет, создание рабочих мест и многое другое. Для решения данных задач государство использует рычаги регулирования, направленные на помощь в расширении логистической сети цепей поставок. Наибольший и быстрый эффект может быть достигнут от государственного регулирования только путем прямого воздействия. Функционирование и регулирование таких процессов, как ценообразование, политика доходов и заработной платы предполагают вмешательство государства. Использование косвенных методов регулирования экономики являются наиболее оптимальными, так как представляют собой инструмент кредитно-денежной системы. В этом случае государство стремится снизить вероятность банкротства промышленных предприятий, создает базу для выдачи субсидий и льготных кредитов. В связи с этим исследование косвенного государственного регулирования цепей поставок в российской экономике вызывает все больший интерес на основании того, что управление цепями поставок рассматривается как способ повышения финансовой устойчивости каждого отдельного предприятия, участвующего в цепи. Выявлено, что компаниям, участвовавшим в цепи поставок, необходимо выстраивать новую философию ведения бизнеса. Особое внимание уделено укреплению связей в цепях поставок с применением косвенного государственного регулирования – концессионным соглашением, которое заключается с участниками определенной цепи поставок конкретного выбранного региона. Определение и анализ финансовой устойчивости организации, участвующей в цепях поставок, является неотъемлемой частью повышения конкурентоспособности всего логистического процесса. Влияние косвенного государственного регулирования в форме концессионного соглашения позволяет оптимизировать управление цепями поставок.

Ключевые слова: государственное регулирование, цепь поставок, финансовая устойчивость, концессия, транспорт.

DOI: 10.17586/2310-1172-2019-12-3-137-144

Indirect state regulation of supply chains in Russia*D.Sc.* **Vasilenok V.L.** fem1421@yandex.ru**Tsimbalist-Kolesnikova I.A.** tsimbala@mail.ru

ITMO University

197101, Russia, St. Petersburg, Kronverksky pr., 49

D.Sc. Korovin E.V. korovin.e@igps.ru

Alexashkina E.I. ealexashkina@mail.ru

*Saint-Petersburg University of State Fire Service of Emercom of Russia
196105, Russia, St. Petersburg, Moskovsky Prospect 149*

The article considers the issue of indirect state regulation of supply chains, through the use of concession agreements between participants in the supply chain and government agencies. Supply chain management in the global economy is becoming increasingly important, as it is a link that unites all participants in the economic process and allows them to take a certain place in various areas of economic life. In such a situation, the development of supply chains of the country's regions becomes the most important for the state. Sustainable supply chain development improves the economic process in various aspects, such as paying taxes to the budget, creating jobs and much more. To solve these problems, the state uses regulation levers aimed at helping to expand the supply chain logistics network. The greatest and quickest effect can be achieved from state regulation only by direct impact. The functioning and regulation of processes such as pricing, income and wage policies require government intervention. The use of indirect methods of regulating the economy is the most optimal, as they are an instrument of the monetary system. In this case, the state seeks to reduce the likelihood of bankruptcy of industrial enterprises, creates the basis for the issuance of subsidies and soft loans. In this regard, the study of indirect state regulation of supply chains in the Russian economy is of increasing interest on the basis that supply chain management is considered as a way to increase the financial stability of each individual enterprise participating in the chain. It was revealed that the companies involved in the supply chain need to build a new business philosophy. Particular attention is paid to strengthening ties in the supply chains with the use of indirect state regulation - a concession agreement, which is concluded with participants in a particular supply chain of a particular region. The definition and analysis of the financial stability of an organization participating in supply chains is an integral part of increasing the competitiveness of the entire logistics process. The influence of indirect state regulation in the form of a concession agreement allows to optimize supply chain management.

Keywords: government regulation, supply chain, financial stability, concession, transport.

Введение

Рыночные отношения современного мира диктуют новые правила, вынуждают больше задумываться о необходимости взаимодействовать с участниками рынка на различных уровнях. Управление цепями поставок становятся экономической ячейкой, создающей свои внутренние связи и правила, позволяющие каждому участнику цепи занять своё место и развиваться вместе со всей цепочкой. В такой ситуации для государства является важным вопрос развития цепей поставок регионов страны, которые улучшают экономическую ситуацию в различных аспектах, таких как уплата налогов в бюджет, создание рабочих мест и многое другое. А, значит, использования рычагов регулирования, направленных на помощь и развитие цепей поставок становится важной задачей.

Основная часть

Понятие государственного регулирования в той или иной форме появилось с зарождением государственности. Государственное регулирование было направлено на сбор налогов, содержания армии и самого себя (бюрократии и верховной власти). Впоследствии, с появлением денег, расширением торговых сетей, усложнением экономической системы в стране и большей взаимосвязью экономик разных стран, наступил период обсуждения государственного вмешательства в экономику. Некоторые экономисты придерживались мнения, что государству необходимо заниматься только теми сферами общественной жизни, которые важны для общества, но не интересны с точки зрения получения прибыли. В дальнейшем мнения многих известных экономистов менялись под воздействием экономических кризисов, и в таком случае они становились сторонниками государственного вмешательства в большинство сфер экономической жизни страны.

Многие в современном обществе начинают требовать активных действий, по вмешательству в экономику, со стороны государства, в кризисные или сложные периоды жизни страны. Но быстрый эффект от государственного регулирования может быть достигнут только путем прямого регулирования, данный тип регулирования экономики использует различные методы. Среди них следует выделить вмешательство в процессы ценообразования, политику доходов и заработной платы. В этом случае наблюдаются изменения в ценовой политике и оплаты труда, происходит трансформация индикаторов кредитно-денежной системы и квот [1, с.52]. Данные методы

действены и достаточно быстро покажут результат, но это, как правило, вызывает отрицательную реакцию среди участников рынка, если только это не вызвано такими серьезными событиями для страны, как война, стихийное бедствие и т.п.

Самым оптимальным в таком случае становится использование косвенных методов регулирования экономики, которые используют, как инструмент кредитно-денежной системы. В этом случае государство стремится снизить вероятность банкротства промышленных предприятий, создает базу для выдачи субсидий и льготных кредитов. Соловьевой О.А. представлено вмешательство государства в функционал кредитных учреждений через изменения процентной ставки, возможно изменение налогообложения частных состояний, что позволяет стимулировать или замедлять вложение капитала. Такая форма деятельности государства направлена на стабилизацию конъюнктуры рынка, снижение уровня диспропорций производства [2]. В результате такого воздействия возникает временной разрыв между процессами, которые возникают в реальной экономике страны и государственным ее регулированием. Чтобы максимально сократить данный разрыв необходимо создание слаженного механизма государственного регулирования, который будет использовать как прямые методы, так и косвенные, благодаря чему будет создана систему настроенных рычагов влияния на различные экономические объекты. Для этого необходимо постоянно развивать систему государственного регулирования, прогнозировать возможные ситуации и разрабатывать механизм, который позволит в кратчайшие сроки снизить отрицательный эффект воздействия на экономику страны в целом.

Среди таких механизмов следует отметить управление цепями поставок, эффективное применение которых повышает финансовую устойчивость каждого субъекта цепи поставок. Современная концепция управления цепями поставок рассматривается на двух уровнях: микро- и макроуровне, что позволяет найти способы оптимизации всех используемых материальных, финансовых, информационных ресурсов. Далее представлен ряд определений термина «цепи поставок».

«Цепь поставок – это сложное юридическое лицо, которое состоит из различных эшелонов, например, поставщиков, изготовителей, дистрибьютеров и потребителей» [15].

«Цепь поставок – это сеть организаций, участвующих, как в верхних, так и в нижних звеньях в различных процессах, и виды деятельности, в ходе которых производится ценность форме продуктов и услуг, попадающих в руки конечного потребителя» [16].

«Цепь поставок – это совокупность трех или более учреждений, непосредственно связанных друг с другом и перемещающих вверх и вниз по течению потоки продуктов, услуг, финансов и информации от источников потребления до конечного клиента» [17].

Адресное управление цепями поставок охватывает все виды деятельности, «связанные с движением и преобразованием материала, - от начальной стадии (добыча сырья) до транспортировки продукта клиенту. В ней выделяются материальные, финансовые и информационные каналы, а движение может происходить в обоих направлениях» [3].

Одним из наиболее полных, на наш взгляд, можно считать следующее определение: «Управление цепью поставок - это интеграция и управление всеми организациями и видами деятельности, входящими в цепь поставок, на основе взаимного сотрудничества, эффективных бизнес-процессов и высокой степени совместного использования информации с целью создания высокоэффективных систем формирования ценности, которые обеспечивали бы организациям-участникам существенное конкурентное преимущество» [4]. В данном определении довольно полно охарактеризовано влияние управления цепями поставок на всех участников. Но стоит отметить, что эффективность бизнес-процессов и рост конкурентного преимущества будет влиять на внутренний показатель фирмы - финансовую устойчивость.

Финансовая устойчивость предприятия, формирование ее границ отражают экономические проблемы в современных нестабильных условиях, так как недостаточная финансовая устойчивость может привести как к неплатежеспособности предприятия и отсутствию у него средств для развития производства как следствие, так и к банкротству. Избыточная финансовая устойчивость тормозит развитие, увеличивая издержки предприятия за счет избыточных запасов и резервов. Таким образом, сбалансированное финансовое состояние субъекта хозяйственной деятельности характеризуется финансовой устойчивостью.

На данный момент существует множество трактовок «финансовой устойчивости» выдвинутых различными авторами.

Шереметом А.Д. и Сайфулиным Р.С. финансовая устойчивость предприятия представлена состоянием счетов предприятия, которые гарантируют его платежеспособность. Грачев А.В. определяет термин «финансовая устойчивость предприятия» как надежно гарантированную платёжеспособность в условиях независимости от возможных проблем, связанных с рыночной конъюнктурой и поведением партнеров. По его мнению, основным признаком устойчивости предприятия становится наличие чистых ликвидных активов. Чистые ликвидные активы представлены разностью между всеми ликвидными активами и всеми краткосрочными обязательствами на тот или иной момент времени [5].

В то же время Абрютин М.С. и Грачев А.В. отмечают: «финансовая устойчивость предприятия есть не что иное, как надежно гарантированная платежеспособность, независимость от случайностей рыночной конъюнктуры

и поведения партнеров. Главный признак устойчивости — это наличие чистых ликвидных активов, определяемых как разность между всеми ликвидными активами и всеми краткосрочными обязательствами на тот или иной момент времени». [6]

В тоже время можно объединить важнейшие детали всех выше перечисленных определений и выдвинуть следующий вариант:

«Финансовая устойчивость — это такое финансовое состояние предприятия, которое формируется в процессе всей производственно-хозяйственной деятельности и полно отражает не только баланс собственных и заемных средств предприятия, но и дает возможность обеспечивать его дальнейшее развитие».

Анализируя показатель «финансовая устойчивость», стоит обратить внимание, что данная характеристика финансового состояния предприятия имеет очень частное значение, а именно касается только одного конкретного предприятия и его финансового положения в данный, конкретный период времени. Но что, если посмотреть на это понятие более обширно, с точки зрения управления цепями поставок? Предприятия являются звеньями одной или нескольких цепей поставок независимо от вида деятельности. Предприятие может быть производителем продукта, заниматься добычей сырья, оказывать услуги или продавать товары непосредственно конечному потребителю, в любом случае предприятие будет зависимо от других компаний. В таком случае, любые изменения в финансовой устойчивости компании, участвующей в цепи поставок будут отражаться на финансовой устойчивости других участников [18].

Приведем пример цепи поставок и попробуем показать зависимость всех её участников друг от друга. Выберем для примера упрощённую цепь поставок, в которой участвует:

- сырьевая компания;
- компания перевозчик;
- завод производитель;
- дистрибьютор;
- магазин розничной торговли;
- конечный потребитель.

В такой цепи каждый будет заботиться о своей выгоде, что естественно для рыночной экономики, но эффективность такой манеры ведения бизнеса очень низка. Ведь в случае переноса издержек одного участника цепи на другого, неважно вверх или вниз по течению, сами издержки не исчезают, а все равно осядут на себестоимости продукта, за который заплатит конечный потребитель цепи. В таком случае конкурентоспособность производимой услуги или продукта ухудшается, а как следствие, возможно, снизится и финансовая устойчивость всех участников цепи.

Изменить это не просто, так как необходимо в корне поменять политику ведения бизнеса каждого участника цепи поставок. Компании участницы не являются конкурентами между собой, а, следовательно, могут делиться информацией более открыто и создавать максимально удобные условия сотрудничества друг для друга, что, в конечном счете, даст свои плоды не только в улучшении финансовых показателей одного участника цепи поставок, но и создаст условия роста финансовой устойчивости всей цепи поставок.

Другая возможная ситуация выглядит так же не привлекательно. Допустим, дистрибьютер нерационально использует свои ресурсы и за счет этого постепенно достигает уровня финансовой неустойчивости. Это может привести к его последующему «кризисному финансовому состоянию: грань банкротства» [7], что скажется на всех участниках цепи поставок далеко не лучшим образом. Предположив такое, можно представить, что завод производитель окажется в состоянии, когда производимый им продукт не будет полностью реализован, а как следствие возрастут его издержки на хранение готовой продукции, также ему необходимо будет найти нового дистрибьютера, а это и время, и издержки. Сырьевая компания сократит свои поставки, а, следовательно, её обороты уменьшатся, и показатель финансовой устойчивости снизится. Компания перевозчик лишится части своих постоянных заказов на доставку груза, за счет этого её издержки на содержания транспорта возрастут, вследствие чего повысятся затраты на поиск новых заказчиков. Магазин розничной торговли в таких условиях попадает в ситуацию «out-of-stock – отсутствие товаров на полках» [8], и как следствие произойдет потеря продаж. Конечно, для магазина розничной торговли последствия не так значительны, как для других участников цепи, но важно осознавать, что они есть.

Как видно из данного примера, множество факторов могут повлиять на финансовую устойчивость компании участницы как внутри неё, так и снаружи. Избежать такого развития событий возможно занявшись управлением цепей поставок, а именно выработать план по оптимизации конкретной цепи поставок, выявить негативные аспекты деятельности, заострить внимание на важных гранях сотрудничества и в завершение приступить к выполнению всех рекомендаций для совершенствования взаимодействия внутри цепи поставок, а как следствия роста показателей финансовой устойчивости каждого участника данной конкретной цепи.

Задача, стоящая перед управлением цепями поставок имеет особое значение. Внесение таких изменений в систему сотрудничества между компаниями участвующими в цепи поставок позволит не только упрочить связи, но и создать высококонкурентный конечный продукт. Безусловно такая философия ведения бизнес требует

открытости от её участников, а следовательно высокой степени доверия, но положительный эффект от такого сотрудничества значителен.

Одним из вариантов создания более прочных и более широких связей цепей поставок, может выступить косвенное государственное регулирование, а именно концессионное соглашение с участниками конкретной цепи поставок в определенном регионе. «По концессионному соглашению концессионер обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением имущество <...> право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать концеденту, осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности.» [9].

Наиболее привлекательным концессионным соглашением между государством и частными инвесторами в контексте цепей поставок является строительство платных дорог. Зарубежный опыт показывает, что использования концессионного соглашения имеет большие плюсы. В качестве примера отметим, что австралийская концессия определяется необходимыми инструментами для развития инфраструктуры в приложении к процессу строительства автомобильных дорог. Государство и частный сектор при реализации такой формы ГЧП принимают взаимные обязательства. Для каждого проекта государство определяет индивидуальный уровень обязательств. В том случае, если со стороны государства выявлены нарушения обязательств, то компании и частные акционеры, которые участвуют в проекте, получают полную компенсацию заимствований и потерь от правительства. Характерными особенностями концессионных проектов в Австралии является:

- наличие значительного портфеля проектов, успешно реализованных;
- поиск и привлечение партнеров на конкурсной основе;
- прозрачность в получении информации и публичность на всех этапах реализации проекта (размещение полной информации о проекте в Интернете);
- регламентирование концессионного процесса и рекомендации по реализации проектов, представленные руководством ГЧП (2008 г.), которое анализирует компании;
- привлечение квалифицированных и компетентных специалистов в области ГЧП.

Наиболее привлекательным проектом в Австралии, который реализуется в настоящее время, является проект строительства дороги EastLink в штате Виктория стоимостью 2,5 млрд. австралийских долларов. Исполнителем проекта является консорциум с участием Thiess and John Holland; Sociedad Iberica de Construcciones Electricas, S.A.; Transfield Services Pty Ltd.» [13].

Наличие качественных дорог между участниками цепи поставок является одним из ключевых факторов взаимодействия, так как влияет на скорость и точность доставки, а, следовательно, и на её стоимость. Доставка грузов в труднодоступные места зачастую в разы увеличивает стоимость перевозки, которая в последствие отрицательно влияет на цену конечного продукта, как следствие лишает его конкурентных преимуществ. Качественные дорожные артерии позволяют расширить и укрепить территорию цепей поставок, соединив между собой удаленные друг от друга регионы страны.

По данным представленным в отчёте Федерального Дорожного Агентства Росавтодор «на автомобильный транспорт приходится 56 процентов общего объема перевозок грузов и 8,6 процента общего грузооборота, 44 процента объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг» [11].

По представленным сведениям на сайте Росстата начиная с 2000 года протяженность автомобильных дорог в Российской Федерации увеличилась с 584,4 тыс. км до 1529,4 тыс. км, это прирост в 161,7 % за 18 лет. При этом основной скачок приходится на 2012 год, прирост дорог составил 37,85%, что в натуральном выражении составляет 351 тыс.км. По представленным статистическим данным видна активность в строительстве дорог, но при всём при этом плотность автомобильных дорог, на данный момент, равна 88 км дорог на 1000 км² территории [12]. Для сравнения, в Китае плотность автомобильных дорог всего, км дорог на 1000 км² территории на 2016 год равна 489,2, что в более чем в 5,5 раз превышает показатели России [12].

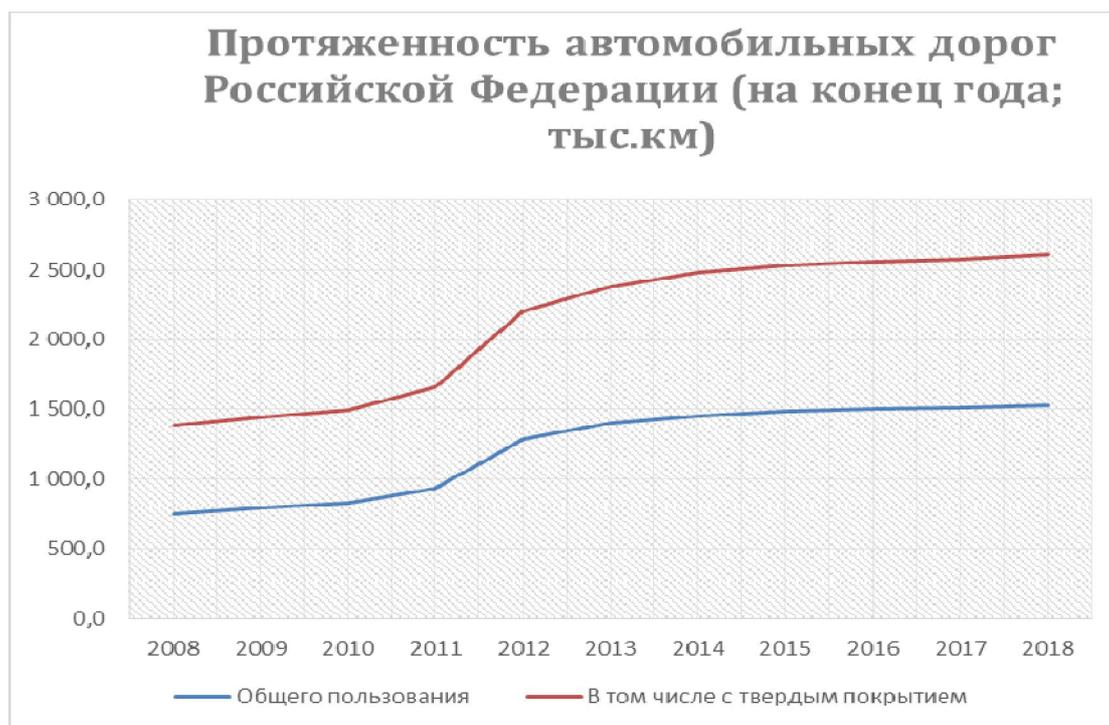


Рис. 1. Протяженность автомобильных дорог РФ (на конец года; тыс. км)



Рис. 2. Прирост автомобильных дорог РФ, в %

Недостаточное количество качественных дорог приводит к тому, что происходит концентрация промышленных производств, складских комплексов, предприятий торговли, транспортно-логистические комплексы и прочих участников цепей поставок в непосредственной близости от имеющихся автомагистралей и крупных городов. Что в свою очередь приводит к транспортным заторам, снижающим пропускную способность и замедляя циркуляцию грузов в цепях поставок. Высокое значение данные факторы оказывает и на окружающую среду, происходит ухудшение экологии. Концессионное соглашение в области строительства дорог позволит улучшить взаимосвязи в цепях поставок различных регионов, сбалансировать межрегиональную экономическую активность, а также увеличит на территории России так необходимое дорожное сообщение. За счёт чего произойдет географическое расширение цепей поставок, укрепление взаимосвязей, выход на новых участников рынка за пределами России.

Результаты

В результате проведенного исследования косвенного государственного регулирования цепей поставок были проанализированы понятия «цепей поставок» и «финансовой устойчивости». Выявлено, что компаниям, участвовавшим в цепи поставок, необходимо выстраивать новую философию ведения бизнеса. Особое внимание уделено укреплению связей в цепях поставок с применением косвенного государственного регулирования – концессионным соглашением, которое заключается с участниками определенной цепи поставок конкретно выбранного региона.

Следует более широко и глубже определить участие государства в развитии цепей поставок и повышении их роли и эффективности при взаимодействии всех участников логистического процесса

Выводы

Определение и анализ финансовой устойчивости организации, участвующей в цепях поставок, является неотъемлемой частью повышения конкурентоспособности всего логистического процесса. Влияние косвенного государственного регулирования в форме концессионного соглашения позволяет оптимизировать управление цепями поставок.

Литература

1. Латин А.В. Государственное регулирование развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на современном этапе: М., Изд-во Национального института бизнеса, 2007. – 102 с.
2. Соловьева О.А. Особенности механизма государственного регулирования экономики / Проблемы современной экономики. – 2011. – №4. С. 72-76.
3. Гламаздин Е.С., Новиков Д.А., Цветков А.В. Управление корпоративными программами: информационные системы и математические модели, М.: ИПУ РАН, 2003.- 159 с
4. Хэндфилд, Роберт Б., Николс, мл., Эрнест Л. Реорганизация цепей поставок. Создание интегрированных систем формирования ценности/ пер. с англ. – М.: Изд. Дом «Вильямс», 2003. - 416с.
5. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций - 2-е изд., перераб. и доп. (ГРИФ). – М.: ИНФРА-М, 2014. – 208с.
6. Абрютин М.С., Грачев А.В. Анализ финансово - экономической деятельности предприятия: Уч.-практич. пособие. – М.: Изд-во Дело и Сервис, 2012. – с.272
7. Новашиной Т.С. Финансовый анализ. - М.: Московская финансово-промышленная академия, 2005.
8. Букреев М. «Кто виноват в Out-of-stock?», 2008год, [Электронный ресурс] URL: <http://www.tovr.ru/food/articles/1702/30775/>
9. Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 N 115-ФЗ (последняя редакция)
10. «Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального значения на 1 января 2015 года» РОСАВТОДОР Статистические сведения об автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения [Электронный ресурс] URL: <http://rosavtodor.ru/docs/statisticheskaya-otchetnost/1020>
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 год (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. N 1734-р)С изменениями и дополнениями от:11 июня 2014 г., 12 мая 2018 г.
12. Федеральная служба государственной статистики «Россия и страны мира 2018» [Электронный ресурс] URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_39/Main.htm
13. Лимарева Д.А. Зарубежная практика реализации концессионных проектов в автодорожной сфере // SCI-ARTICLE.RU №7 (март) 2014, Разделы: Экономика, 14.03.2014. [Электронный ресурс] URL: <http://sci-article.ru/stat.php?i=1394736933>
14. Russia Infrastructure Report 2013. – . [Электронный ресурс] URL: <https://www.marketresearch.com/GlobalInfoResearch-v4117/Global-Supply-Chain-Management-SCM-11965233/>
15. Beamon, B.M. Supply chain design and analysis: Models and methods / B.M. Beamon // International Journal of Production Economics. – 1998 – 55 (3) – 281-294 p.
16. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок / под общей ред. В.С. Лукинского. – Спб.:Питер, 2004 -316 с.
17. Mentez, J., Defining supply chain management / J. Mentzer // Journal of Business Logistics. 2001. 22(2). 1-25 p.
18. Цимбалист-Колесникова И.А., Неркарарян С.А. Государственное регулирование экономики в России // IV Международные научные чтения (памяти А.К. Нартова): сборник статей международной научно-практической конференции (Москва, 19ноября 2016 г.) [заочная конференция]. – 2016. - С. 42-43.

19. Негреева В.В., Цимбалист-Колесникова И.А., Шевченко Я.В. Управление финансовыми потоками в логистических комплексах // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2016. № 3(26). С. 71-78.
20. Василенок В.Л., Цимбалист-Колесникова И.А. Структурные преобразования промышленности России // Экономика и управление: проблемы, решения. 2017. Т. 2. № 3. С. 34-38.
21. Василенок В.Л., Алексашикина Е.И. Развитие предпринимательства и факторы его определяющие // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2013. № 1(12). С. 8.

References

1. Lapin A.V. Gosudarstvennoe regulirovanie razvitiya avtomobil'noj promyshlennosti v Rossijskoj Federacii na sovremennom etape: M., Izd-vo Nacional'nogo instituta biznesa, 2007. – 102 s.
2. Solov'eva O.A. Osobennosti mekhanizma gosudarstvennogo regulirovaniya ekonomiki // *Problemy sovremennoj ekonomiki*. – 2011. – №4. S. 72-76.
3. Glamazdin E.S., Novikov D.A., Cvetkov A.V.. Upravlenie korporativnymi programmami: informacionnye sistemy i matematicheskie modeli, M.: IPU RAN, 2003.- 159 s
4. Hendfield, Robert B., Nikols, ml., Ernest L. Reorganizaciya cepej postavok. Sozdanie integrirovannyh sistem formirovaniya cennosti/ per. s angl. – M.: Izd. Dom «Vil'yams», 2003. - 416s.
5. SHeremet A.D., Sajfulin R.S. Metodika finansovogo analiza deyatel'nosti kommercheskih organizacij - 2-e izd., pererab. i dop (GRIF). – M.: INFRA-M, 2014. – 208s.
6. Abryutina M.S., Grachev A.V. Analiz finansovo - ekonomicheskoy deyatel'nosti predpriyatiya: Uch.-praktich. posobie. - M.: Izd-vo Delo i Servis, 2012. – s.272
7. Novashinoj T.S. Finansovyy analiz. - M.: Moskovskaya finansovo-promyshlennaya akademiya, 2005.
8. Bukreev M. «Kto vinovat v Out-of-stock?», 2008god, [Elektronnyj resurs] URL: <http://www.tovr.ru/food/articles/1702/30775/>
9. Federal'nyj zakon «O koncessionnyh soglasheniyah» ot 21.07.2005 N 115-FZ (poslednyaya redakciya)
10. «Svedeniya ob avtomobil'nyh dorogah obshchego pol'zovaniya i sooruzheniyah na nih federal'nogo, regional'nogo ili mezhmunicipal'nogo znacheniya na 1 yanvarya 2015 goda» ROSAVTODOR Statisticheskie svedeniya ob avtomobil'nyh dorogah obshchego pol'zovaniya federal'nogo, regional'nogo i mezhmunicipal'nogo znacheniya [Elektronnyj resurs] URL: <http://rosavtodor.ru/docs/statisticheskaya-otchetnost/1020>
11. Transportnaya strategiya Rossijskoj Federacii na period do 2030 god (utv. rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 22 noyabrya 2008 g. N 1734-r)S izmeneniyami i dopolneniyami ot:11 iyunya 2014 g., 12 maya 2018 g.
12. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoj statistiki «Rossiya i strany mira 2018» [Elektronnyj resurs] URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_39/Main.htm
13. Limareva D.A. Zarubezhnaya praktika realizacii koncessionnyh proektov v avtodorozhnoj sfere // SCI-ARTICLE.RU №7 (mart) 2014, Razdely: Ekonomika, 14.03.2014. [Elektronnyj resurs] URL: <http://sci-article.ru/stat.php?i=1394736933>
14. Russia Infrastructure Report 2013. – . [Elektronnyj resurs] URL: <https://www.marketresearch.com/GlobalInfoResearch-v4117/Global-Supply-Chain-Management-SCM-11965233/>
15. Beamon, B.M. Supply chain design and analysis: Models and methods / B.M. Beamon // *International Journal of Production Economics*. – 1998 – 55 (3) – 281-294 p.
16. Kristofer, M. Logistika i upravlenie cepochkami postavok / pod obshchej red. V.S. Lukinskogo. – Spb.:Piter, 2004 - 316 s.
17. Mentzer, J., Defining supply chain management / J. Mentzer // *Journal of Business Logistics*. -2001. – 22(2). -1-25 p.
18. Cimbalist-Kolesnikova I.A., Nerkararyan S.A. Gosudarstvennoe regulirovanie ekonomiki v Rossii // IV Mezhdunarodnye nauchnye chteniya (pamyati A.K. Nartova): sbornik statej mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii (Moskva, 19noyabrya 2016g.) [zaochnaya konferenciya] - 2016. - S. 42-43.
19. Negreeva V.V., Cimbalist-Kolesnikova I.A., SHevchenko YA.V. Upravlenie finansovymi potokami v logisticheskikh kompleksah // *Nauchnyj zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskij menezhment*. 2016. № 3(26). S. 71-78.
20. Vasilenok V.L., Cimbalist-Kolesnikova I.A. Strukturnye preobrazovaniya promyshlennosti Rossii // *Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya*. 2017. Т. 2. № 3. S. 34-38.
21. Vasilenok V.L., Aleksashkina E.I. Razvitie predprinimatel'stva i faktory ego opredelyayushchie // *Nauchnyj zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskij menezhment*. 2013. № 1(12). S. 8.

Статья поступила в редакцию 29.07.2019 г.