

(долгового) рычага может превысить 25 % только в тех случаях, когда балансовая стоимость акций в результате неэффективной (убыточной) деятельности окажется ниже балансовой стоимости префакций (при одинаковой номинальной стоимости акции и префакции). Как правило, доля постоянной части эффекта финансового (долгового) рычага в общем его эффекте должна быть значительно выше 75 %.

Для западных компаний, где доля префакций в уставном капитале может быть значительно выше, чем в России, доля вариационной части может достигать половины совокупного эффекта финансового (долгового) рычага (если доля префакций в уставном капитале компаний приближается к 50 %).

В заключение отметим, что вопрос, к эффекту какого рычага (долгового или префакционного) следует отнести вариационный компонент, может вызывать определенные споры, поскольку на его величину влияют одновременно два плеча (плечо долгового и плечо префакционного рычага). Бесспорно только, что это единственный компонент модели рентабельности акционерного капитала, для присутствия которого требуется наличие и заемного, и привилегированного капитала.

Предназначенные для стимулирования работников организаций приватизационные префакции давно уже поменяли своих первых владельцев на новых. Эти префакции могут снизить свободу финансового маневра компаний (например, по префакциям Мечела 20 % чистой прибыли направляется на выплату дивидендов). В этом случае при благоприятной рыночной конъюнктуре на фондовом рынке компаниям целесообразно выкупить приватизационные префакции. В то же время для увеличения востребованности классических привилегированных акций (с фиксированными дивидендами), повышения их ликвидности необходимо законодательно поднять максимальную долю префакций в уставном капитале до 50 %.

#### Список использованных источников

1. Кириллов, Ю. В. Экономико-математический анализ эффекта финансового рычага / Ю. В. Кириллов, Е. Н. Назимко // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2014. – № 34. – С. 56–63.
2. Пятницкий, Д. В. Влияние префакций российских компаний на уровень и эффект финансового рычага / Д. В. Пятницкий // Экономический анализ: теория и практика. – 2015. – № 10 (409). – С. 2–15.
3. Пятницкий, Д. В. Две концепции финансового риска компании: анализ и синтез / Д. В. Пятницкий // Известия высших учебных заведений. Серия: Экономика, финансы и управление производством. – 2018. – № 04 (38). – С. 49–55.
4. Савицкая, Г. В. Проблемные аспекты определения эффекта финансового рычага / Г. В. Савицкая // Экономический анализ: теория и практика. – 2016. – № 5 (452). – С. 99–111.
5. Салмин, П. С. Параметрическое моделирование эффекта финансового рычага / П. С. Салмин, Н. А. Салмина // Экономический анализ: теория и практика. – 2014. – № 27 (378). – С. 27–34.

УДК 338

## ИССЛЕДОВАНИЕ ГРУЗОФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

*Ростовцев К.В., к.э.н., доц.*

*Уральский государственный экономический университет,  
г. Екатеринбург, Российская Федерация*

Реферат. *Статья посвящена вопросам исследования динамики выпуска отраслей, определяющих основную загрузку мощностей железнодорожного транспорта в 2020 году. В качестве базовой методологии исследования использован комплекс показателей, характеризующих грузопоток, перевозимый железнодорожным транспортом. Полученные результаты показывают общее снижение по отраслям производства угля и нефтепродуктов, при этом наблюдается устойчивый рост перевозок минеральных*

удобрений и контейнерных грузов.

**Ключевые слова:** грузоформирование, транспорт, постпандемическая реальность.

Вопросы эффективности функционирования транспортного комплекса и развития транспортной инфраструктуры играют важную роль в развитии российской экономики по причине обширной территории страны и больших расстояний между центрами производства и центрами потребления [1, 2]. На сегодняшний день существенное воздействие на себе испытывают грузоформирующие отрасли железнодорожного транспорта, к которым традиционно относятся производства угля, минеральных удобрений, продукция нефтепереработки и контейнерные грузы [3, 4].

В таблице 1 представлены данные по объемам выпуска добывающего сектора экономики.

Таблица 1 – Объем выпуска добывающего сектора экономики, 2016–2020 гг., млн руб.

Наименование вида деятельности	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	Темп роста 2020 к 2019, %
Добыча угля	898 059	1 228 407	1 567 151	1 392 654	1 100 662	79
Добыча сырой нефти и природного газа	7 724 829	9 286 030	12 873 615	12 859 341	8 945 390	70
Добыча металлических руд	938 658	1 026 605	1 198 576	1 204 020	1 553 851	129
Добыча прочих полезных ископаемых	603 379	574 665	614 363	577 724	557 739	97

Рынок железнодорожных грузоперевозок начал снижаться в 2019 году, еще до начала пандемии, погрузка на сети ОАО «РЖД» сократилась на 0,9 % из-за снижения погрузки высокодоходных грузов – черных металлов (на 6 %) и лома черных металлов (на 8 %). Также снижение наблюдалось на 0,8 % по углю в результате ухудшения конъюнктуры на внешних рынках и на 2 % по нефти с нефтепродуктами из-за усиления конкуренции со стороны других видов транспорта. В 2020 году, под влиянием негативных макроэкономических тенденций, снижение усилилось. По итогам 2020 года снижение погрузки составило 2,7 %, до 1244 млн тонн.

Далее рассмотрим динамику производства минеральных удобрений и перевозку данного груза железнодорожным видом транспорта (рис. 1).



Рисунок 1 – Объемы производства и погрузки минеральных удобрений на железнодорожный транспорт, 2016–2020 гг., млн тонн

Существующие планы развития участников отрасли и тенденции рынка позволяют прогнозировать увеличение объема погрузки и грузооборота в среднесрочной перспективе, в том числе благодаря эффекту низкой базы после снижения погрузки в период 2019–2020 годов. Так, по прогнозам ОАО «РЖД» основной рост погрузки и грузооборота в абсолютном выражении в перспективе до 2025 года ожидается за счет увеличения экспортных перевозок

угля в направлении стран Южной и Юго-Восточной Азии с увеличением доли России на мировом рынке угля. Такой рост будет поддержан увеличением добычи угля в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. При этом значительного роста потребления на внутреннем рынке не ожидается. Необходимым условием для увеличения перевозок угля является сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры на востоке страны – расширение железнодорожного Восточного полигона и увеличение перевалочных мощностей портов Дальневосточного бассейна.

Список использованных источников

1. Bertsimas, D. Robust discrete optimization and network flows. Workshop on Integer Programming, Carnegie mellon univ. Mathematical programming 98 / D. Bertsimas, M. Sim. – 2002. – 49–71.
2. Cheng, E. T. C. Innovative Quick Response Programs in Logistics and Supply Chain Management / E. T. C. Cheng. – New York: Springer, 2014.
3. Ogorodnikova, E. S. Strategic directions of transport and logistics to ensure the implementation of new industrialization processes. / E. S. Ogorodnikova, A. M. Sidorenko, I. I. Semenets, A. G. Morkonosov / In IOP Conference Series: Materials Science and Engineering 564. – 2019. – 102–109.
4. Harks, T. An Integrated Approach to Tactical Transportation Planning in Logistics Networks. Transportation science 50 / T. Harks, F. Koenig, J. Matuschke. – 2016. – 439–460.

УДК 336.6

## **ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КРЕСТЬЯНСКИХ (ФЕРМЕРСКИХ) ХОЗЯЙСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

**Самоховец М.П., к.э.н., доц.**

*Полесский государственный университет,  
г. Пинск, Республика Беларусь*

*Реферат. В статье рассматривается предпринимательская деятельность крестьянских (фермерских) хозяйств (К(Ф)Х) в Республике Беларусь. Приведены основные организационно-экономические характеристики К(Ф)Х в Республике Беларусь. Проанализированы отдельные показатели деятельности К(Ф)Х в расчете на 1 хозяйство в Республике Беларусь, сделаны соответствующие выводы.*

Ключевые слова: предпринимательская деятельность, крестьянские (фермерские) хозяйства, КФХ, характеристики, выручка.

Предпринимательскую деятельность в аграрном секторе в Республике Беларусь могут осуществлять сельскохозяйственные организации всех форм собственности и крестьянские (фермерские) хозяйства (К(Ф)Х) [3]. Это означает, что они осуществляют самостоятельную деятельность в гражданском обороте от своего имени, на свой риск и под свою имущественную ответственность. Предпринимательская деятельность направлена на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи вещей, произведенных, переработанных или приобретенных для продажи, а также от выполнения работ или оказания услуг, если эти работы или услуги предназначаются для реализации другим лицам и не используются для собственного потребления.

Деятельность граждан Республики Беларусь, осуществляющих ведение личных подсобных хозяйств (ЛПХ), по производству, переработке и реализации произведенной ими сельскохозяйственной продукции, также как и деятельность по оказанию услуг в сфере агроэкотуризма; оказание услуг по выращиванию сельскохозяйственной продукции; предоставление услуг по дроблению зерна; выпас скота не относится к предпринимательской деятельности.

Основным нормативным правовым актом, определяющим правовые основы функционирования крестьянских (фермерских) хозяйств в Республике Беларусь, является Закон Республики Беларусь от 18.02.1991 № 611-XII (ред. от 17.07.2018) № 132-3 «О крестьянском (фермерском) хозяйстве». В соответствии с ним, крестьянское (фермерское) хозяйство (фермерское хозяйство) – это коммерческая организация, созданная одним гражданином (членами одной семьи), внесшим (внесшими) имущественные вклады, для