ФОРМИРОВАНИЕ МОДЕЛИ НАЛОГОВОЙ ОПТИМИЗАЦИИ В РАСПРЕДЕЛЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПЯХ

FORMATION OF A TAX OPTIMIZATION MODEL IN DISTRIBUTED LOGISTICS CHAINS

DOI 10.24411/2658-3569-2021-10062

Умарова Сабила Хамзатовна, ассистент кафедры финансов, кредита и антимонопольного регулирования ФГБОУ ВО «Чеченский государственный университет»

Джумаев Махоммад Хизриевич, 2 курс, Группа Ф-2 (ГМФ-2), ФГБОУ ВО «Чеченский государственный университет»

Umarova Sabila Khamzatovna, Assistant of the Department of Finance, Credit and Antimonopoly Regulation of the Chechen State University

Dzhumaev Mahommad Khizrievich, 2nd year, Group F-2 (GMF-2), Chechen State University

Аннотация

Среди основных явлений, возникающих в процессе информационного взаимодействия нескольких объектов, имеющих циклическую динамику, В. М. Трегубов отмечает синхронизацию, которая проявляется в согласованном изменении параметров процессов, взаимодействующих. По В. М. Трегубову, синхронизация для логистики складывается в приведении логистических процессов к синхронности, то есть такому перетеканию, по которому одинаковые или соответствующие элементы процессов осуществляются с неизменным сдвигом по фазе друг относительно друга. Так, автор выделяет такие виды

синхронизации: по времени обеспечивает точный момент во времени возникновения потока, согласованность движения нескольких потоков и определяет момент взаимодействия потоков друг с другом; по объему обеспечивает соответствие объемных показателей взаимодействующих потоков; по качеству определяет, что поступивший поток имеет необходимые качественные показатели и может взаимодействовать с другими потоками; в пространстве обеспечивает возникновение и получение потоков в нужном месте. Кроме видов В. М. Трегубов разделяет синхронизацию на внутреннюю (определяет способность логистической системы обеспечивать синхронность взаимодействия потоков без внешнего вмешательства) и внешнюю (определяет способность логистической системы обеспечивать синхронность потоков при наличии внешнего воздействия).

Annotation

Among the main phenomena that arise in the process of information interaction of several objects that have cyclic dynamics, V. M. Tregubov notes synchronization, which manifests itself in a coordinated change in the parameters of the interacting processes. According to V. M. Tregubov, synchronization for logistics consists in bringing logistics processes to synchronicity, that is, such a flow through which the same or corresponding elements of the processes are carried out with a constant phase shift relative to each other. Thus, the author identifies the following types of synchronization: in time, it provides an exact moment in the time of the flow occurrence, the consistency of the movement of several flows and determines the moment of interaction of the flows with each other; in volume, it ensures the correspondence of the volume indicators of the interacting flows; in quality, it determines that the incoming flow has the necessary quality indicators and can interact with other flows; in space, it ensures the occurrence and receipt of flows in the right place. Except for the types of VM. Tregubov divides synchronization into internal (determines the ability of the logistics system to ensure the synchronicity of the interaction of flows without external interference) and external (determines the ability of the logistics system to ensure the synchronicity of flows in the presence of external influence).

Ключевые слова: Логистическая система, синхронность потоков, основные явления, синхронизация, воздействия.

Keywords: Logistics system, synchronicity of flows, main phenomena, synchronization, impacts.

Рассматривая синхронизацию как средство управления, базирующееся на концепции синергийности, в логистической системе В. М. Трегубов выделяет следующие виды синхронизации [2]:

1) интересов (синхронизация проявляется на уровне элементов логистической системы или отдельных ее субъектов и определяет условия перебежки логистических процессов, удовлетворяющих цели всех участников, максимизируя их общую выгоду);

2) взаимодействия (описывает процессы синхронизации на уровне отдельных логистических систем, которые вступают во взаимодействие, и обеспечивается согласованностью параметров входных и выходных потоков различного вида).

Т. А. Туаева выделяет такие качества, характерные для логистической системы [5]:

– возможность построения отношений с субъектами внешнего окружения;
– наличие командной единицы;
– контролируемость;
– альтернативы в реализации;
– интегрированная всеобъемлющая информационная сеть;
– наличие стратегической ориентированной политики.

Что касается выше приведенных результатов, хотелось бы добавить следующее [10]:

Во-первых, предложенные характеристики Н.Б. Савиной и В. А. Левченко относятся к свойствам, поэтому не будут учтены нами при декомпозиции логистической системы;

во-вторых, особенности, отмеченные Т. Е. Евтодиевой, также невозможно считать характеристиками, присущими сугубо логистической системе.

В-третьих, системная декомпозиция логистической системы предполагает определение цели.

А. А. Пилипенко в качестве главной цели развития интегрированной логистической системы видит капитализацию, которую автор соотносит с уровнем развития экономического потенциала логистических звеньев и имеющимся капиталом, и представляет [13]:

1) через кумулятивную сумму стоимости ценных бумаг и акций интегрированной корпоративной структуры;

2) как процесс вложения эмитентом средств в ценные бумаги;

3) как стоимость объекта через расчет ожидаемого дохода;

4) через процесс дисконтирования;

5) как процесс наращивания капитальной базы;

6) как трансформационный процесс создание стоимости;

7) как фиксацию расходов.

И. В. Ялдин, в свою очередь, эффективность развития интегрированных структур бизнеса, в том числе логистической, определяет через показатель добавленной стоимости от использования компетенции или привлечения носителя компетенций к интегрированной структуре бизнеса, а зарубежный ученый Д. Т. Новиков – в оптимизации по критерию минимальных совокупных расходов [4]. Поставка максимально подготовленных для производственного или личного потребления товаров и изделий при минимальных затратах является наиболее распространенной целью логистической деятельности.

Нормирование элементов (параметров) логистической системы, отнесенных к определенному временному моменту. Эта цель направляет и регулирует логистическую деятельность предприятия

А. В. Ткачева и В. А. Левченко указывают, что цель логистических систем заключается в доставке логистических потоков с заданными количественными и качественными характеристиками в максимально возможной степени

подготовленных к производственному или личному потреблению при оптимальном уровне затрат [7]. При этом И. О. Левченко перечисляет задачи, к которым ученый относит формирование комплексных интегрированных логистических систем; стратегическое согласование, планирование и контроль за использованием логистических потоков предприятия; достижение высокой системной гибкости [11].

По Н. Б. Савиной, результатом функционирования логистической системы является создание логистического продукта или услуги.

Целеполагание позволяет сформулировать, выбрать, откорректировать или конкретизировать цель предприятия с последующей ее декомпозицией (дифференциацией) и согласованностью с ресурсным обеспечением. К тому же существует взгляд на целеполагание как на отправную точку всей системы управления, что предшествует всем иным функциям и подчиняет их себе [9]. К сожалению, в настоящее время вопросы целеполагания при построении логистической системы остается недостаточно раскрытым, что сужает возможность сделать полный теоретический анализ развития этой функции в условиях становления логистики как самостоятельной науки.

М. Васелевский отмечает, что полноценное согласование целей, или их гармонизация, влечет существенное снижение межфункциональных конфликтов и конфликтов корпоративных целей участников логистической сети [3].

Считаем, что при целеполагании в логистических системах необходимо использовать многомерный факторный анализ, который выделяет средства, инструменты и направления достижения поставленной цели – повышения эффективности логистической деятельности (рис. 1).

С. Н. Димарчук считает, что эффективность логистической системы-это показатели, которые характеризуют уровень качества обеспечения действенности функционирования логистической систем. В. Лубочнов толкует эффективность в качестве обеспечения эффективной хозяйственной деятельности, состоящей из отдельных процессов, представленных различными потоками, в том числе материальными, энергетическими, информационными, финансовыми,

кадровыми, которые являются компетенцией отдельных функций логистической системы [8].

Инструментом, наиболее удачно учитывает причинно-следственные связи между результирующим фактором (показатель эффективности) и независимой переменной и объединяет финансовые и производственно-хозяйственные показатели, является BSC «Balanced Score Card» (сбалансированная система показателей).

По Р. Каплану, BSC оценивает работу по четырем сбалансированным параметрам-финансам, взаимодействию с клиентами, внутренним бизнес-процессам, управлению персоналом. То есть BSC интегрирует показатели, обеспечивающие достижение целей, или получение дополнительных KSF «Key Success Factor (ключевые факторы успеха), и показатели, измеряющие достижение цели – KPI, «Key Performance Indicator» (ключевой показатель эффективности).

Рисунок 1. Процесс целеполагания в логистической системе

Считаем, что использование KPI обеспечивает необходимое действие обратной связи, контролирует имеющуюся динамику и сравнивает полученный уровень с желаемым. Показатели, в свою очередь, являются основой формирования стратегических активностей или функций – SA «Strategic Activites». По А. А. Пилипенко, SA являются элементами неформализованного множества стратегической карты – SM «Strategic Map» – различного уровня декомпозиции [14]. Считаем, что финансовый результат (результат от операционной деятельности), заложенный в эти стратегические карты должен замыкать все выделенные причинно-следственные связи на определенном

показателе эффективности (стационарность отношение результатов к затратам относительно среднего значения или детерминированного тренда во времени).

На рис. 1 предлагаем ключевые факторы успеха, которые обеспечивают накопление ключевых компетенций. При включении этого элемента в систему принимаем во внимание труд И. В. Ялдина, в которой доказано, что накопление предприятием критического количества ключевых компетенций (способность или способность решать определенный класс профессиональных задач при наличии желания, потенциала и ресурсов) обусловливает повышение ее деловой активности, обеспечивает уникальные конкурентные преимущества, наиболее оптимальное использование имеющихся и потенциальных возможностей, а также рост рыночной стоимости [6]. К тому же условия настоящего характеризуются тем, что зачастую субъекты хозяйствования сосредотачиваются на своих основных компетенциях, а процесс интеграции потребителей и поставщиков становится критическим фактором успеха.

Концепция BSC обеспечивает раскрытие, полное использование ресурсов и максимальное удовлетворение потребностей и описывается такими элементами кортежа (содержанием стратегии):

$$P = \{P_{план}, P_{патерн}, P_{прийом}, P_{позиція}, P_{принцип}, P_{перспектива}, P_{правила}\}, \quad (1)$$

где P – содержание стратегии в виде элементов кортежа;

$P_{план}$ – определение конкретных ориентиров развития интегрированной логистической системы или желаемых ориентиров (финальных значений) для ключевых показателей эффективности (KPI);

$P_{патерн}$ – определение шаблонов совместного выполнения бизнес-процессов в рамках интегрированной логистической системы;

$P_{прийом}$ – избрание и согласование совокупности средств реализации целей интегрированной логистической системы; раскрывают увязанные с (KPI); стратегические меры и подходы к их реализации;

$P_{позиція}$ – совокупность зон хозяйствования, на которых интегрирована логистическая система, и реакция ее участников на выбранную конкурентное

поведение; отражает отобранные для конкурентного позиционирования ключевые факторы успеха (KSF), в рамках которых будут избираться KPI;

$P_{принцип}$ – совокупность принципов, раскрывающих основу старта интеграционного взаимодействия в интегрированной логистической системе;

$P_{перспекива}$ – опционы (будущие горизонты) развития интегрированной логистической системы, заложенные в стратегическую карту;

$P_{правила}$ – требования ведения совместной деятельности (в рамках достижения целей интегрированной логистической системы) и направления адаптации к ним целей отдельных субъектов.

Г. М. Тарасюк рекомендует специфические KPI «привязывать» к фазам логистической деятельности (снабжение, производство, сбыт) и логистической инфраструктуры (складирование, транспортировка, управление запасами, информационная поддержка), а общие – до логистических затрат, сервиса, продолжительности циклов, производительность, возврат инвестиций в логистической инфраструктуры [12].

Д. Д. Костоглодов при формировании целей логистической системы рекомендует учитывать циклический характер процедуры целевой структуризации, который необходимо проводить по такому алгоритму. Во-первых, проанализировать целевой «паспорт» проекта организации логистики для целенаправленного отбора исходных данных; во-вторых, используя экспертные оценки, найти элементы определенности в неопределенной ситуации; в-третьих, определить многоуровневую систему требований до функциональных подсистем, оценить их комплексно с учетом альтернативных вариантов; в-четвертых, составить бюджет достижение цели. При этом ученый придерживается выводов Р. Л. Акофа, который утверждает, что цели могут принадлежать к двум категориям: стабилизации (направлены на хранение и поддержку ресурсов или состояний, которые уже имеют ценность) и развития (направлены на приобретение ресурсов, отсутствующих у предприятия, или достижения состояния, которого оно стремится). При этом иерархия формирования и соотношение ресурсов должны быть четко регламентированными для

обеспечения экономического роста предприятия: на первом месте необходимо сформировать кадровые ресурсы, затем сырьевая материальные и финансовые, и потом – информационные и временные [15].

Д. Д. Костоглодов настаивает, что целевую функцию можно выразить через максимизацию выходов, или минимизацию входов, или максимизацию разницы между выходом и входом в систему. Соглашаемся с Д. Д. Костоглодовым в том, что основная цель определяет выбор стратегии логистики, соответственно ее формирование не должно ограничиваться достижением конкретной цели и не превращаться в лозунг, что затрудняет количественно-качественный анализ запланированных и достигнутых результатов при формировании целей логистической системы и учитывать циклический характер процедуры целевой структуризации. Содержание основной цели должно учитывать образование реального конкурентного преимущества и обеспечивать экономическую и социальную целесообразность мероприятий по проектированию логистической системы.

Считаем, что процесс целеполагания сводится к определению конечного результата функционирования.

Используя принципы целеполагания, сформируем системы целей на основе целевой структуризации (рис. 2).

Так, на первом этапе перед логистической системой Чао поставлена цель – обеспечение устойчивости, эффективности функционирования и накопления компетенций. Для ее достижения сформированы требования пространственного, временного, количественного, ценового характера для входных и выходных потоков для службы снабжения, производства и продаж. В зависимости от требований поставлены подцели первого уровня:

– для службы снабжения: рациональная организация закупки и использования складских помещений, формирование надежной сети поставщиков;

– для службы производства: эффективное использование материальных, трудовых, технологических, энергетических, финансовых, информационных ресурсов.

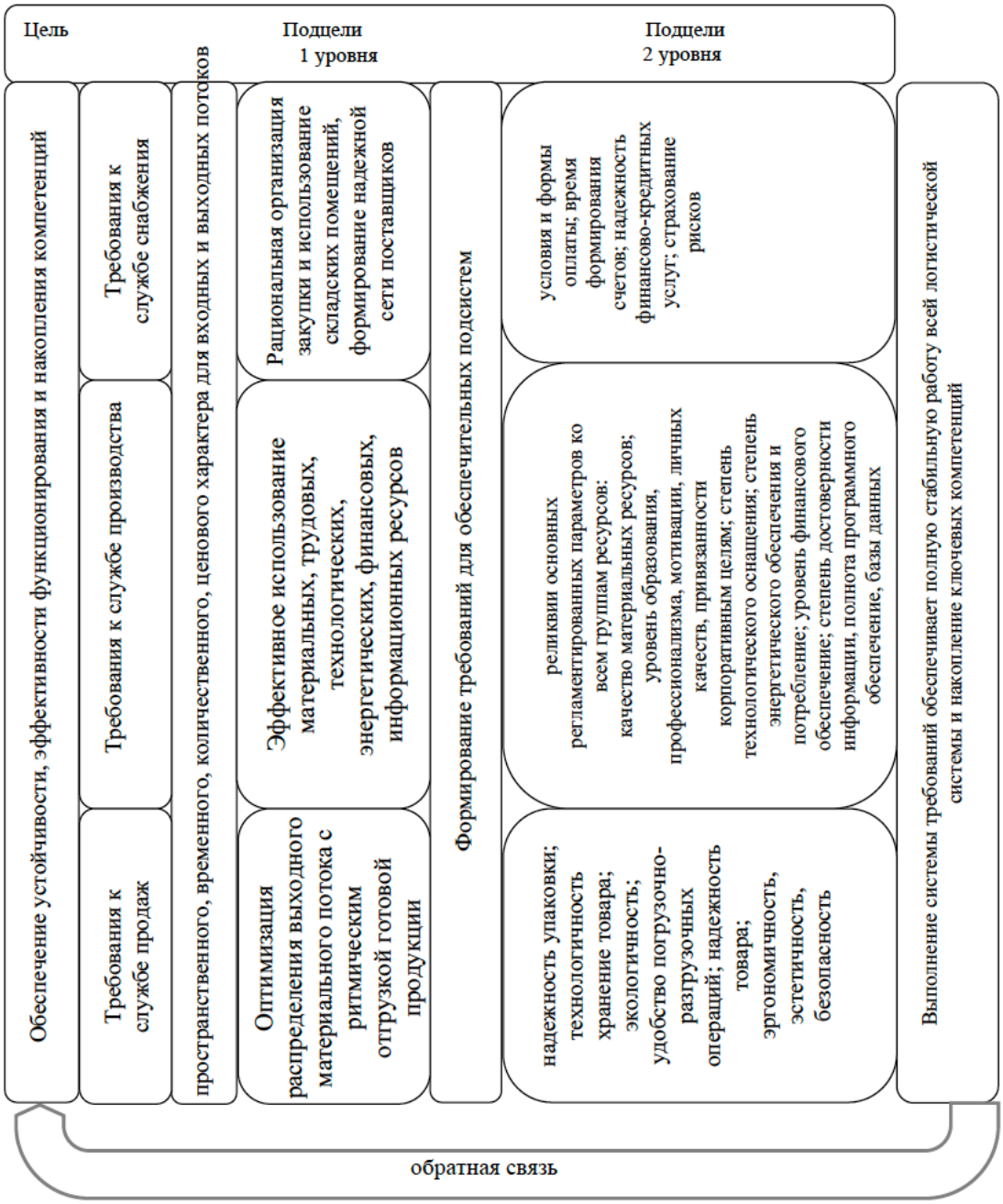

Рисунок 2. Формирование системы целей на основе целевой структуризации

На следующем этапе происходит формирование требований для подсистем, обеспечивающих достижение подцелей второго уровня:

– для подсистем службы поставки: условия и формы оплаты; формирование счетов; надежность финансово-кредитных услуг; страхование рисков;

– для службы продаж: оптимизация распределения выходного материального потока с ритмичным отгрузкой готовой продукции;

– для подсистем службы производства: перечень основных регламентированных параметров всех групп ресурсов: качество материальных ресурсов; уровень образования, профессионализма, мотивации, личных качеств, приверженности корпоративным целям; степень технологического оснащения; степень энергетического обеспечения и потребления; уровень финансового обеспечения; степени достоверности информации, полнота программного обеспечения, базы данных;

– для подсистем службы продаж: надежность упаковки; технологичность хранения товара; экологичность; удобство погрузочно-разгрузочных операций; надежность товара; эргономичность, эстетичность, безопасность.

При необходимости, формируются требования для подсистем последующих уровней для достижения их подцелей. Наличие обратной связи позволяет корректировать цели, поставленные перед логистической системой предприятия [1].

Важным является утверждение Н. Р. Струк, которая доказывает, что логистическая система может иметь три варианта по формированию целей:

1) максимизация результата (выручка от реализации) при использовании четко определенного объема ресурсов;

2) минимизация затрат при достижении четко определенного результата (выручки от реализации);

3) оптимизация – достижение результатов, которые не будут максимальными при использовании ресурсов, которые не будут минимальными.

К. М. Кулиш утверждает, что на достижение целей формирования логистической системы влияет значительное количество неконтролируемых

предприятием факторов: Во-первых, потребительские вкусы, привычки-предпочтения покупателей в потреблении тех или иных товаров и услуг; во-вторых, технологические изменения – это изменения любого технологического фактора: оборудования, инструментов, технологических процессов, материалов, профессиональных знаний, с помощью которых создаются продукты труда .

Д. Д. Бауэрсокс и Д. Клосс вычленяют пять категорий факторов: расходы; обслуживание потребителей; производительность; оценка активов и качество.

Г. Б. Клейнер выделяет семь уровней подсистем, которые необходимо учитывать при декомпозиции элементов логистической системы: ментальный, культурный, институциональный, когнитивный, организационно-технологический, имущественный, имитационный, исторический, соответствующие этапам интернализации инноваций. Каждому уровню, в свою очередь, отвечают задачи логистического управления:

1) на ментальном уровне – координация соотношение персонала различных категорий для обеспечения максимальной отдачи каждого работника в данное время и в данном месте;

2) на культурном уровне – развитие корпоративной культуры предприятия, который напрямую зависит от специфики экономической деятельности;

3) на институциональном уровне – выделение координационного центра, согласовывает деятельность всех логистических подсистем предприятия;

4) на когнитивном уровне – формирование потребностей, способных реализовать личный потенциал индивидуумов;

5) по организационно-технологическому и имущественном уровне – координация материального и сопутствующих ему потоков;

6) на имитационном уровне – моделирование ситуаций и проведения бенчмаркинга в отношении логистических затрат аналогичных объектов;

7) на историческом уровне – оценивание результатов определенного этапа деятельности и внесение их в историческую память предприятия.

Авторское видение системной декомпозиции элементов логистической системы представлено на рис. 3.

Рисунок 3. Системная декомпозиция элементов логистической системы предприятия

Следовательно, системная декомпозиция включает следующие обязательные элементы логистической системы: условия, свойства, характеристики, цель, субъекты и объекты.

Список источников

1. Абдулманапов, П. Г. Налоговое регулирование инвестиционной деятельности в Республике Дагестан / П. Г. Абдулманапов // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – № 3(75). – С. 18.
2. Ахмедова Э. М. (2019) Ocenka Vliyaniya Sfery Obrazovaniya na Ekonomicheskoe Razvitie Strany. International Journal of Innovative Technologies in Economy. 3(23). doi: 10.31435/rsglobal_ijite/30042019/6455
3. Болотина, А. П. К вопросу типологии системы правового регулирования и организации налогового консультирования / А. П. Болотина // Высшая школа. – 2015. – № 5. – С. 35-37.
4. Гираев, В. К. Проблемы налогового регулирования и стимулирования экономики России / В. К. Гираев // Налоги и налогообложение. – 2015. – № 4. – С. 277-288. – DOI 10.7256/1812-8688.2015.4.14604.
5. Дедусенко, М. Л. Налоговый потенциал в системе межбюджетного регулирования / М. Л. Дедусенко // Молодой ученый. – 2015. – № 7(87). – С. 381-384.
6. Зимина, Е. А. Налоговое регулирование деятельности предприятий малого бизнеса / Е. А. Зимина // Вестник научного общества студентов, аспирантов и молодых ученых. – 2015. – № 1. – С. 22-28.
7. Косов, М. Е. Экономические зоны России: проблемы и особенности налогового регулирования / М. Е. Косов // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. – 2015. – № 8-7. – С. 58-65.
8. Малова Т.А. Анализ процесса капитализации рыночной стоимости в условиях экономического кризиса // Бизнес. Образование. Право. 2010. № 2 (12). С. 51-57.
9. Малова Т.А. Дилеммы развития глобального рынка нефти // В книге: Политэкономические императивы развития. Монография. Ответственные редакторы М.Л. Альпидовская, А.Г. Грязнова. Москва, 2019. С. 439-453.

10. Малова Т.А. Капитализация российских активов: факторы, приоритеты // Аудит и финансовый анализ. 2005. № 3. С. 141-147.
11. Малова Т.А. Капитализация: экономическое содержание, институциональные факторы и механизмы // Монография. Москва, 2006.
12. Малова Т.А. О чём сигнализируют парадоксы глобальной экономики // Вестник МГИМО Университета. 2020. Т. 13. № 3. С.225-242.
13. Малова Т.А. Развитие процесса капитализации в контексте проблемы экономической безопасности // Управление риском. 2007. № 4 (44). С. 17-22.
14. Малова Т.А. Факторы и тенденции, определяющие парадигму развития глобального рынка нефти. В сборнике: 25 лет внешней политике России. Сборник материалов X Конвента РАМИ: в 5 томах. 2017. С. 328-349.
15. Моденов, А. К. Некоторые аспекты правового регулирования налогового контроля / А. К. Моденов, Е. И. Белякова // Мир экономики и права. – 2015. – № 2. – С. 54-61.
16. Тимирязев В. А., Хостикоев М. З., Коноплев В. Н., Набатников Ю. Ф., Мнацаканян В. У. Достижение точности замыкающего звена методом групповой взаимозаменяемости. — СТИН. — 2019. — № 1. — с. 2-5.
17. Шакирова, Р. К. Соотношение приоритетов Российской социально-экономической политики и мер налогового регулирования в кризисный период / Р. К. Шакирова // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. – 2015. – № 8-7. – С. 152-154.
18. Яковлева, Е. А. Налоговое регулирование инвестиционной деятельности предприятия / Е. А. Яковлева, В. В. Варшавская, С. А. Бучаева // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2015. – № 2(74). – С. 17.
19. Янкевич, С. В. Налоговые споры в Российской Федерации: понятие и источники правового регулирования / С. В. Янкевич // Публично-правовые исследования. – 2015. – № 1. – С. 56-75.
20. Elshad Mammadov, Esmira Ahmadova (2020). Impact of innovations on the economic advancement of Azerbaijan. Economic and Social Development: Book

of Proceedings. Varazdin Development and Entrepreneurship Agency (VADEA). Pp. 460-468.

21. Elshad Mammadov, Esmira Ahmadova. Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Azerbaijan Republic // Економіка і регіон. Науковий вісник. 2020. №2. С. 6-10.
22. Esmira Ahmadova (2020). Identification of a cyclical component in the socio – economic development of Azerbaijan. Economic and Social Development: Book of Proceedings. Varazdin Development and Entrepreneurship Agency (VADEA). Pp. 460-468.
23. Esmira Ahmadova. Econometric analysis of azerbaijan\'s GDP using singular spectral ANALYSIS (SSA) // J. Ponte International Journal of Sciences and Research. 2020. Volume 76. Issue 10. Pp. 224-234.
24. Sevinj Abbasova, Esmira Ahmadova (2020). Main factors and prospects of development of construction enterprises in Azerbaijan. Economic and Social Development: Book of Proceedings. Varazdin Development and Entrepreneurship Agency (VADEA). Pp. 454-459.

References

1. Abdulmanapov, P. G. Nalogovoe regulirovanie investicionnoj dejatel'nosti v Respublike Dagestan / P. G. Abdulmanapov // Upravlenie jekonomicheskimi sistemami: jelektronnyj nauchnyj zhurnal. – 2015. – № 3(75). – S. 18.
2. Ahmedova Je. M. (2019) Ocenka Vliyaniya Sfery Obrazovaniya na Ekonomicheskoe Razvitie Strany. International Journal of Innovative Technologies in Economy. 3(23). doi: 10.31435/rsglobal_ijite/30042019/6455
3. Bolotina, A. P. K voprosu tipologii sistemy pravovogo regulirovanija i organizacii nalogovogo konsul'tirovanija / A. P. Bolotina // Vysshaja shkola. – 2015. – № 5. – S. 35-37.
4. Giraev, V. K. Problemy nalogovogo regulirovanija i stimulirovanija jekonomiki Rossii / V. K. Giraev // Nalogi i nalogooblozhenie. – 2015. – № 4. – S. 277-288. – DOI 10.7256/1812-8688.2015.4.14604.

5. Dedusenko, M. L. Nalogovyj potencial v sisteme mezhbjudzhetnogo regulirovanija / M. L. Dedusenko // Molodoj uchenyj. – 2015. – № 7(87). – S. 381-384.
6. Zimina, E. A. Nalogovoe regulirovanie dejatel'nosti predprijatij malogo biznesa / E. A. Zimina // Vestnik nauchnogo obshhestva studentov, aspirantov i molodyh uchenyh. – 2015. – № 1. – S. 22-28.
7. Kosov, M. E. Jekonomicheskie zony Rossii: problemy i osobennosti nalogovogo regulirovanija / M. E. Kosov // Teoreticheskie i prikladnye aspekty sovremennoj nauki. – 2015. – № 8-7. – S. 58-65.
8. Malova T.A. Analiz processa kapitalizacii rynochnoj stoimosti v uslovijah jekonomicheskogo krizisa // Biznes. Obrazovanie. Pravo. 2010. № 2 (12). S. 51-57.
9. Malova T.A. Dilemmy razvitija global'nogo rynka nefti // V knige: Politjekonomicheskie imperativy razvitija. Monografija. Otvetstvennye redaktory M.L. Al'pidovskaja, A.G. Grjaznova. Moskva, 2019. S. 439-453.
10. Malova T.A. Kapitalizacija rossijskih aktivov: faktory, prioritety // Audit i finansovyj analiz. 2005. № 3. S. 141-147.
11. Malova T.A. Kapitalizacija: jekonomicheskoe soderzhanie, institucional'nye faktory i mehanizmy // Monografija. Moskva, 2006.
12. Malova T.A. O chjom signalizirujut paradoksy global'noj jekonomiki // Vestnik MGIMO Universiteta. 2020. T. 13. № 3. S.225-242.
13. Malova T.A. Razvitie processa kapitalizacii v kontekste problemy jekonomicheskoj bezopasnosti // Upravlenie riskom. 2007. № 4 (44). S. 17-22.
14. Malova T.A. Faktory i tendencii, opredeljajushhie paradigmu razvitija global'nogo rynka nefti. V sbornike: 25 let vneshnej politike Rossii. Sbornik materialov H Konventa RAMI: v 5 tomah. 2017. S. 328-349.
15. Modenov, A. K. Nekotorye aspekty pravovogo regulirovanija nalogovogo kontrolja / A. K. Modenov, E. I. Beljakova // Mir jekonomiki i prava. – 2015. – № 2. – S. 54-61.

16. Timirjazev V. A., Hostikoev M. Z., Konoplev V. N., Nabatnikov Ju. F., Mnacakanjan V. U. Dostizhenie tochnosti zamykajushhego zvena metodom gruppovoj vzaimozamenjaemosti. — STIN. — 2019. — № 1. — s. 2-5.
17. Shakirova, R. K. Sootnoshenie prioritetov Rossijskoj social'no-jekonomicheskoj politiki i mer nalogovogo regulirovanija v krizisnyj period / R. K. Shakirova // Teoreticheskie i prikladnye aspekty sovremennoj nauki. – 2015. – № 8-7. – S. 152-154.
18. Jakovleva, E. A. Nalogovoe regulirovanie investicionnoj dejatel'nosti predprijatija / E. A. Jakovleva, V. V. Varshavskaja, S. A. Buchaeva // Upravlenie jekonomicheskimi sistemami: jelektronnyj nauchnyj zhurnal. – 2015. – № 2(74). – S. 17.
19. Jankevich, S. V. Nalogovye spory v Rossijskoj Federacii: ponjatie i istochniki pravovogo regulirovanija / S. V. Jankevich // Publichno-pravovye issledovanija. – 2015. – № 1. – S. 56-75.
20. Elshad Mammadov, Esmira Ahmadova (2020). Impact of innovations on the economic advancement of Azerbaijan. Economic and Social Development: Book of Proceedings. Varazdin Development and Entrepreneurship Agency (VADEA). Pp. 460-468.
21. Elshad Mammadov, Esmira Ahmadova. Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Azerbaijan Republic // Ekonomika i region. Naukovij visnik. 2020. №2. S. 6-10.
22. Esmira Ahmadova (2020). Identification of a cyclical component in the socio – economic development of Azerbaijan. Economic and Social Development: Book of Proceedings. Varazdin Development and Entrepreneurship Agency (VADEA). Pp. 460-468.
23. Esmira Ahmadova. Econometric analysis of azerbaijan\'s GDP using singular spectral ANALYSIS (SSA) // J. Ponte International Journal of Sciences and Research. 2020. Volume 76. Issue 10. Pp. 224-234.
24. Sevinj Abbasova, Esmira Ahmadova (2020). Main factors and prospects of development of construction enterprises in Azerbaijan. Economic and Social

Development: Book of Proceedings. Varazdin Development and Entrepreneurship Agency (VADEA). Pp. 454-459.