

Keywords: methodology, algorithm, the retail trade turnover, shopping area, municipal district.

References

1. Latypova N.M., Chertykovcev V.K. *Jekonometricheskie modeli ustojchivosti social'no-jekonomicheskikh sistem: statisticheskie aspekty issledovanija* [Econometric models the sustainability of socio-economic systems: statistical aspects of the research]. Samara: SGASU, 2008. 118 p.
2. The materials of the website of the Department of consumer market and services of Samara. Available at: <http://www.city.samara.ru/administration/dept/8357>, 2012.
3. Materials for the preparation of the report on results of social and economic development of Samara for the first 9 months of 2013.
4. The Russian Federation Government decree dated September 24, 2010 № 754 «On approval of rules establishing minimum standards of provision of population with shopping area objects».
5. Forecast of development of market of retail trade in Russia. Available at: <http://www.iksmedia.ru/news/5094039-Prognoz-razvitiya-rynka-elektronnoj.html>
6. Chertykovcev V.K. Modelirovanie riskov v social'no-jekonomicheskikh sistemah [Increase of accuracy of measurements of linear trends] *Izvestija Akademii upravlenija: teorija, strategii, innovacii*, 2012, no 2. pp. 24-27.
7. Shkrabak L.Ju., Zvereva I.V. Povyshenie tochnosti rezul'tatov izmerenij linejnyh trendov [Trends in the development of online and offline retail in samara]. *European student scientific journal*, 2013, no 2. Available at: <http://sjes.esrae.ru/ru/3-r137>

10. Grigoryants I.A., Bobkova E.Yu. Trends in the development of online and offline retail in Samara // Modern approaches to the management of economic systems in the conditions of global transformations proceedings of the 1-st international scientific and practical conference. Publishing house science and innovation center; Samara state university; Saint-Petersburg state university of aerospace instrumentation; Plekhanov Russian university of economics (Samara institute); Moscow state university of technologies and management K.G. Razumovsky (the first cossack university); Samara cossack institute of the food industry and business. St. Louis, Missouri, USA, 2015. P. 94-101.

Григорьянц Игорь Александрович (Россия, г. Самара) – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Общего и стратегического менеджмента» факультета государственного управления ФГАОУ ВО Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С.П. Королева (Национальный исследовательский университет) (443086, г. Самара, Московское шоссе, 34, e-mail: krater-i@list.ru).

Grigoryants Igor Aleksandrovich (Russian Federation, Samara) – candidate economic sciences, associate Professor of General and strategic management department, faculty of public administration, Samara state aerospace university named after academician S.P. Korolev (National research university) (443086, Samara, Moskovskoeshosse, 34e-mail: krater-i@list.ru).

УДК 656.078

ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВЫМ АВТОТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ С УЧЕТОМ РАЗВИТИЯ ПРОЦЕССОВ САМООРГАНИЗАЦИИ

А.А. Демиденко

ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Россия, г. Омск.

Аннотация. В данной статье анализируется проблема оценки результативности системы управления грузовым автотранспортным комплексом, учитывающей объединения самоорганизации автотранспортных перевозчиков. Автором рассматриваются причины сложности выработки объективных показателей оценки результативности, в связи с чем разработан и поэтапно изложен инструментарий оценки, который заключается в определении цели, формировании свойств системы, определении параметров оценки, установлении факторов для каждого из них, а также предложены показатели, соответствующие каждому из установленных факторов.

Ключевые слова: грузовой автотранспортный комплекс, система управления, объединения самоорганизации, хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта, результативность.

Введение

Стремление к улучшению эффективности функционирования системы управления грузовым автотранспортным комплексом (ГАТК), как и любой другой отраслью хозяйствования, является актуальным предметом исследования среди ученых-экономистов уже не одно десятилетие. Изменения макроэкономической ситуации в стране и параметров регионального развития, перемены в структуре и функциях органов государственной власти, внедрение новых управленческих процессов в деятельности государственных органов управления, реформы законодательной системы и изменения векторов развития в долгосрочных целевых программах неизменно ведут и к изменениям степени управляемости ГАТК.

Под системой управления ГАТК в экономической литературе понимается совокупность взаимодействующих элементов (субъекта управления и объекта управления), коммуникаций между ними и процессов (функций управления), обеспечивающих целостность и целенаправленное функционирование комплекса, деятельность которых направлена на реализацию автотранспортных услуг [1].

Поскольку система управления ГАТК представляет собой сложную структуру, элементы которой взаимодействуют между собой и влияют друг на друга, это обуславливает характер ее реакции на воздействия внешней среды и дальнейшую траекторию ее поведения. В середине 2000-х гг. с отменой системы лицензирования грузовых автомобильных перевозок данная деятельность оказалась практически вне сферы государственного регулирования и контроля, что послужило толчком для субъектов автомобильного транспорта к активному формированию различного рода самоорганизующихся объединений (ассоциаций, союзов, некоммерческих партнерств и организаций, саморегулируемых организаций). Посредством данных объединений автотранспортные предприятия стремятся улучшить свои позиции в современных экономических условиях и решать существующие в ГАТК проблемы. В связи с этим являются актуальными вопросы, касающиеся поиска эффективной системы управления, учитывающей протекающие в комплексе процессы самоорганизации, а также методика оценки ее эффективности.

Применение категории «результативность»

Эффективность и результативность являются близкими по смыслу, но, в то же время, несколько отличающимися понятиями, поэтому, прежде чем начать рассмотрение методики оценки результативности системы управления, целесообразно внести некоторые пояснения в использование понятий «эффективность» и «результативность». Большинство авторов сводит понятие «эффективность» к соотношению полученных результатов и затраченных ресурсов. Такую же трактовку можно найти и в стандартах ИСО 9000:2000. Это практически соответствует определению, которое дает современный экономический словарь: «эффективность – относительный эффект (результативность) процесса, определяемый как отношение эффекта (результата) к затратам, обусловившим его получение» [2]. Однако, согласно тем же стандартам ISO 9000:2000 под результативностью понимается степень реализации запланированной деятельности и достижения запланированных результатов. Таким образом, в качестве сравниваемых показателей эффективности выступает соотношение полученного результата с затраченными на его достижение ресурсами, в то время как результативности – соотношение результата с целями и потребностями. То есть результативность – это мера точности системы управления, степень реализации той деятельности, целей и результатов, которые были ей запланированы. В этой связи в качестве базового критерия при оценке системы управления ГАТК, учитывающей процессы самоорганизации, целесообразнее использовать именно понятие «результативность», поскольку любой процесс, в данном случае процесс управления ГАТК, должен обеспечивать достижение поставленных целей, что, безусловно, выходит за рамки финансовой составляющей оценки.

Стоит отметить, что на сегодняшний день не существует единого, унифицированного подхода к оценке как эффективности, так и результативности тех или иных систем управления, в т.ч. системы управления ГАТК, в которой функционируют объединения самоорганизации хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта. Оценка результативности такой системы управления – задача сложная и труднореализуемая, характеризующаяся существенной неопределенностью ряда параметров. Сложность выработки и измерения достаточно объективных показателей оценки результативности системы управления

возникает в связи со следующими причинами [3,4,5]: на развитие исследуемой системы управления оказывает влияние не только качество ее функционирования, но и среда, иными словами, макроэкономическая система, составной частью которой является исследуемый объект; степень реакции на внешние воздействия исследуемой системы зависит от степени ее самостоятельности и самообеспеченности необходимыми для функционирования ресурсами; исследуемая система при условии правильного сочетания ее элементов и высокого качества деятельности способна в определенной степени как ослабить отрицательное так и, напротив, усилить положительное влияние среды, в которой функционирует; государство, являясь сложным объектом управления, имеет иерархическую структуру, которая содержит разветвленную сеть низовых министерств и ведомств, расположенных во всех территориальных образованиях РФ, что затрудняет получение достоверной исходной информации, влияющей на принятие управленческих решений, и оперативной статистической информации, отражающей текущее состояние на рынке автотранспортных услуг; общая эффективность системы управления не может быть рассмотрена как сумма частных эффективностей ее составляющих элементов из-за наличия погрешности в учете синергетического эффекта; трудностями измерения отдельных показателей, носящих комплексный, обобщенный характер.

Последовательность оценки результативности системы управления

С учетом вышеизложенного, для наиболее полного изучения данного вопроса, следует придерживаться определенной последовательности оценки результативности системы управления, который представляет собой ряд этапов: определение цели для вновь формируемой системы управления; обозначение свойств системы; формирование параметров оценки; выбор факторов для каждого параметра оценки; определение показателей, соответствующих тем или иным факторам.

Определение цели оценки является одним из наиболее важных этапов проектирования системы управления. От того, насколько правильно выбрана цель, насколько четко она сформулирована, зависит весь успех организационно-управленческой деятельности. Цель системы управления определяет ее назначение и

смысл функционирования и выражает точку зрения на то, для чего создается эта система. Она должна обладать такими свойствами как: четкая ориентация на определенный интервал времени; конкретность и измеримость; непротиворечивость и согласованность с другими целями; адресность и контролируемость [3].

Для любой системы управления цель определяется в основном внешними факторами по отношению к этой системе. Такое положение вытекает из принятой концепции, согласно которой любая система является подсистемой системы более высокого ранга и функционирует в тесной связи с внешней средой [4]. Так внешние факторы отвечают за то, насколько система управления ГАТК соответствует требованиям и ограничениям внешней среды, т.е. государственному и региональному социально-экономическому развитию страны. В то же время следует учитывать и внутренние факторы, а именно, каким образом развитие и функционирование системы управления сказывается на удовлетворении определенных потребностей участников ГАТК, а также насколько частные цели участников ГАТК не противоречат ее главной цели. Ориентируясь на вышесказанное, главной целью оценки системы управления ГАТК, функционирующей с учетом протекающих процессов самоорганизации, должен стать ее органичный переход на более качественный уровень, отражающий потребности хозяйствующих субъектов ГАТК, потребителей автотранспортных услуг и государства в формировании цивилизованного рынка грузовых автомобильных перевозок [1].

При оценке результативности системы управления ГАТК необходимо обозначить ее свойства, благодаря которым можно судить о степени ее организованности, а именно: детерминированность элементов системы, которая проявляется в организации взаимодействия подразделений уровней управления и при которой деятельность одного элемента системы сказывается на функционировании других ее элементов; наличие устойчивых связей между элементами системы, превосходящих по силе (мощности) связи элементов системы с элементами, не входящими в систему; наличие структуры, зависящей от формы связей или взаимодействий между элементами системы; наличие в системе управляющего параметра, посредством

которого можно управлять деятельностью всей системы и ее отдельными элементами; наличие в системе контролирующего параметра, посредством которого можно непрерывно отслеживать состояние субъекта управления, не оказывая при этом на него (или на любой элемент системы) управляющего воздействия; наличие в системе управляемых параметров, на которые будет оказывать воздействие управляющий и контролирующий параметры системы; наличие каналов обратной связи обеспечивающих четкий прием и передачу информации при подготовке управленческих решений; наличие входа и выхода системы, которые проявляются в совокупности воздействий внешней среды на систему и воздействий системы на среду, где через входы действуют стимулы внешней среды, а через выходы осуществляется реакция системы на стимулы.

Третьим этапом оценки результативности системы управления ГАТК является формирование ее параметров. К ним следует отнести: взаимосвязи внутри системы управления ГАТК; качество системы управления ГАТК; общая социальная значимость системы управления ГАТК.

Параметр «взаимосвязи внутри системы управления ГАТК» напрямую зависит от реализации полномочий, закрепленных за каждым уровнем управления системы, и характеризуются такими факторами как: внутренние связи между хозяйствующими субъектами внутри объединений самоорганизации; разделение полномочий между органами государственной власти и объединениями самоорганизации; взаимодействие государственных органов власти и объединений самоорганизации.

Фактор «внутренние связи» можно охарактеризовать такими критериями как: оптимальная количественная и качественная структура функций хозяйствующих субъектов внутри каждого конкретного объединения

самоорганизации; степень открытости, связности и плотности системы коммуникаций, а также конфликтности и согласованности действий между хозяйствующими субъектами внутри каждого конкретного объединения самоорганизации; удовлетворенность хозяйствующих субъектов степенью взаимодействия друг с другом в каждом конкретном объединении самоорганизации.

Для фактора «разделение полномочий» решающее значение приобретает грамотное разделение функций управления между органами государственной власти и объединениями самоорганизации, а также объем возложенных на каждый из уровней управления обязанностей, которые должны идти во взаимоувязке, характеризующейся единством, непротиворечивостью и согласованностью достигаемых целей между двумя уровнями управления.

К фактору «взаимодействие» следует отнести степень и качество взаимодействия объединений самоорганизации и государственных органов власти, выражающиеся в эффективности участия объединений самоорганизации в разработке показателей, норм и методов управления в рамках системы управления более высокого уровня (государства), в выработке и реализации совместных управленческих решений, в совместном достижении количественных и качественных экономических результатов в области совершенствования рынка грузовых автомобильных перевозок, а также в способности государственных органов власти транслировать управленческие решения на уровень объединений самоорганизации в ясной, не допускающей иных толкований форме.

Факторы, обуславливающие взаимосвязи внутри системы управления ГАТК и отражающие их показатели, представлены в Таблице 1.

Таблица 1 – Показатели, обуславливающие параметр «взаимосвязи внутри системы управления ГАТК»

Фактор	Показатель	Формула определения показателя
Внутренние связи	Коэффициент актуализации связей (Кас)	$K_{ac} = \frac{СП}{ОО}$, где СП – количество функциональных связей между объединениями самоорганизации; ОО – общее количество связей между объединениями самоорганизации
Разделение полномочий	Коэффициент функционального воплощения (Кфс)	$K_{fs} = \frac{Свш}{Свн}$, где Свш – количество управленческих решений, выполняемых объединениями самоорганизации; Свн – общее количество управленческих решений
Взаимодействие	Коэффициент совместимости связей (Ксс)	$K_{ss} = 1 - \frac{СК}{СО}$, где СК – количество связей, выполняющих функции согласования; СО – общее количество связей в системе управления

Для второго параметра «качество системы управления ГАТК» следует применять следующие факторы: целостность, адаптивность, надежность, оперативность, управляемость и экономичность [1,5,6,7].

Целостность системы управления есть внутренняя взаимосвязь элементов (частей) системы с единой целенаправленной деятельностью. Стоит также учитывать, что свойства системы (целого) не являются простой суммой свойств составляющих ее элементов, но, в то же время, зависят от свойств этих элементов. При этом объединенные в систему элементы, как правило, утрачивают часть своих свойств, присущих им вне системы, т.е. система как бы подавляет ряд свойств элементов, но, с другой стороны, элементы, попав в систему, могут приобрести новые свойства. Адаптивность системы управления характеризует качество управленческих решений при переходе от верхних уровней системы управления ГАТК к нижним уровням. Надежность системы управления характеризуется ее безотказным функционированием и нахождением в относительно стабильном состоянии, т.е. способностью обеспечивать выполнение поставленных задач в рамках заданных

условий (установленных сроков, имеющихся ресурсов и т.п.). Оперативность отражается в своевременности выявления возникающих в системе управления проблем, быстроте реагирования на них и выработке адекватных управленческих решений, позволяющих сводить к минимуму действие возмущающих факторов.

Управляемость системы управления характеризуется оперативностью и полнотой реакции системы и ее элементов на управленческие решения, а также качеством выполнения управленческих решений.

Под экономичностью системы управления следует понимать результат ее функционирования, обеспечивающий достижение поставленных целей при наименьших затратах, т.е. затраты на ее функционирование должны быть соизмеримы с результатом деятельности. Причем необходимо учитывать как затраты действительно влияющие на получение полезного результата, так и неизбежные (непредусмотренные), и неоправданные потери. Факторы, обуславливающие качество функционирования системы управления ГАТК и отражающие их показатели, представлены в Таблице 2.

Таблица 2 – Факторы, обуславливающие качество функционирования системы управления ГАТК

Фактор	Показатель	Формула определения показателя
Целостность	Целостность	$Q_s = \sum_{i=1}^n q_i - C_{вс} + C_n$, где Q_s - свойства целой системы управления, q_i - свойства составляющих систему управления элементов (частей), $i = 1, 2, \dots, n$ – количество элементов системы, $C_{вс}$ – часть свойств присущих элементам системы, когда они находятся вне ее, C_n – новые свойства элементов, приобретенных ими в рамках новой системы управления.
Адаптивность	Коэффициент реализации управленческих решений	$K_{пр} = R_{фц}/R_{ф}$, где $R_{фц}$ – количество принятых решений при выполнении основных функций управления на нижних уровнях управления; $R_{ф}$ – общее количество принятых решений при выполнении основных функций управления на всех уровнях управления.
Надежность	Коэффициент надежности механизма управления	$K_{нм} = 1 - (K_n/K_{общ})$, где K_n – количество нереализованных решений; $K_{общ}$ – общее количество решений, принятых в системе управления.
Оперативность	Уровень оперативности прохождения информации	$П_{о} = \frac{\sum_{i=1}^n (S_n + S_p + S_{об})}{\sum_{i=1}^n S_{общ}}$, где S_n – время, необходимое для прямой связи; S_p – время принятия решений; $S_{об}$ – время, необходимое для обратной связи; $S_{общ}$ – общие затраты времени

Управляемость	Коэффициент качества управленческих решений	$Ky = (Pв - Pн) / Pп * 100$, где $Pп$ – количество принятых управленческих решений; $Pв$ – количество выполненных управленческих решений; $Pн$ – количество выполненных некачественных решений.
Экономичность	Удельный вес затрат на функционирование новой системы управления	$Эзу = \Sigma Зос / \Sigma Зобщ$, где $Зос$ – затраты, связанные с функционированием системы управления ГАТК, в которой функционируют объединения самоорганизации; $Зобщ$ – затраты на функционирование всей системы управления в стране.

Что касается параметра «общая социальная значимость системы управления ГАТК», то его можно оценить через уровень и качество предоставляемых потребителям (грузоотправителям и грузополучателям) автотранспортных услуг хозяйствующими субъектами объединений самоорганизации. При определении такой результативности следует использовать методику, представляющую собой социологические исследования, заключающиеся в выявлении удовлетворенности потребителей качеством автотранспортных услуг. Изучение мнения потребителей о качестве предоставляемых автотранспортных услуг целесообразно проводить на основе таких параметров как: информированность потребителей о существовании объединений самоорганизации; оценка эффективности деятельности объединений самоорганизации, исходя из опыта общения с ними; степень оперативности предоставления услуг членами объединений самоорганизации; безопасность следования грузов и подвижного состава; отношение сотрудников автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей, являющихся членами объединений самоорганизации, к клиентам; возможность использования электронных средств связи и передачи информации для коммуникации и обратной связи; соблюдение сроков доставки грузов по договору; сохранность грузов; гибкость тарифов в соответствии с

различными требованиями услуг; интермодальность грузовых перевозок, означающая возможность доставки груза по принципу «от двери до двери» или передачи грузов на другие виды транспорта в прямом сообщении; максимально необходимое и качественное информационное сопровождение продвижения грузов и подвижного состава; надлежащее документационное обеспечение и т.п.

Исходя из вышесказанного, представим инструментарий оценки результативности системы управления грузовым автотранспортным комплексом с учетом объединений самоорганизации автотранспортных перевозчиков (рис.1).

Заключение

Таким образом, оценка результативности должна представлять собой алгоритм, учитывающий специфику системы управления ГАТК, отражающую уровень и динамику ее развития с качественной и количественной стороны. Последовательная реализация этапов инструментария позволит оценить результативность системы управления ГАТК и получить представление о степени ее соответствия тем или иным параметрам. В целом же, проблема оценки эффективности и результативности системы управления ГАТК остается важной и актуальной как в плане методической разработки, так и в плане прикладного использования, и требует дальнейшего более глубокого исследования.

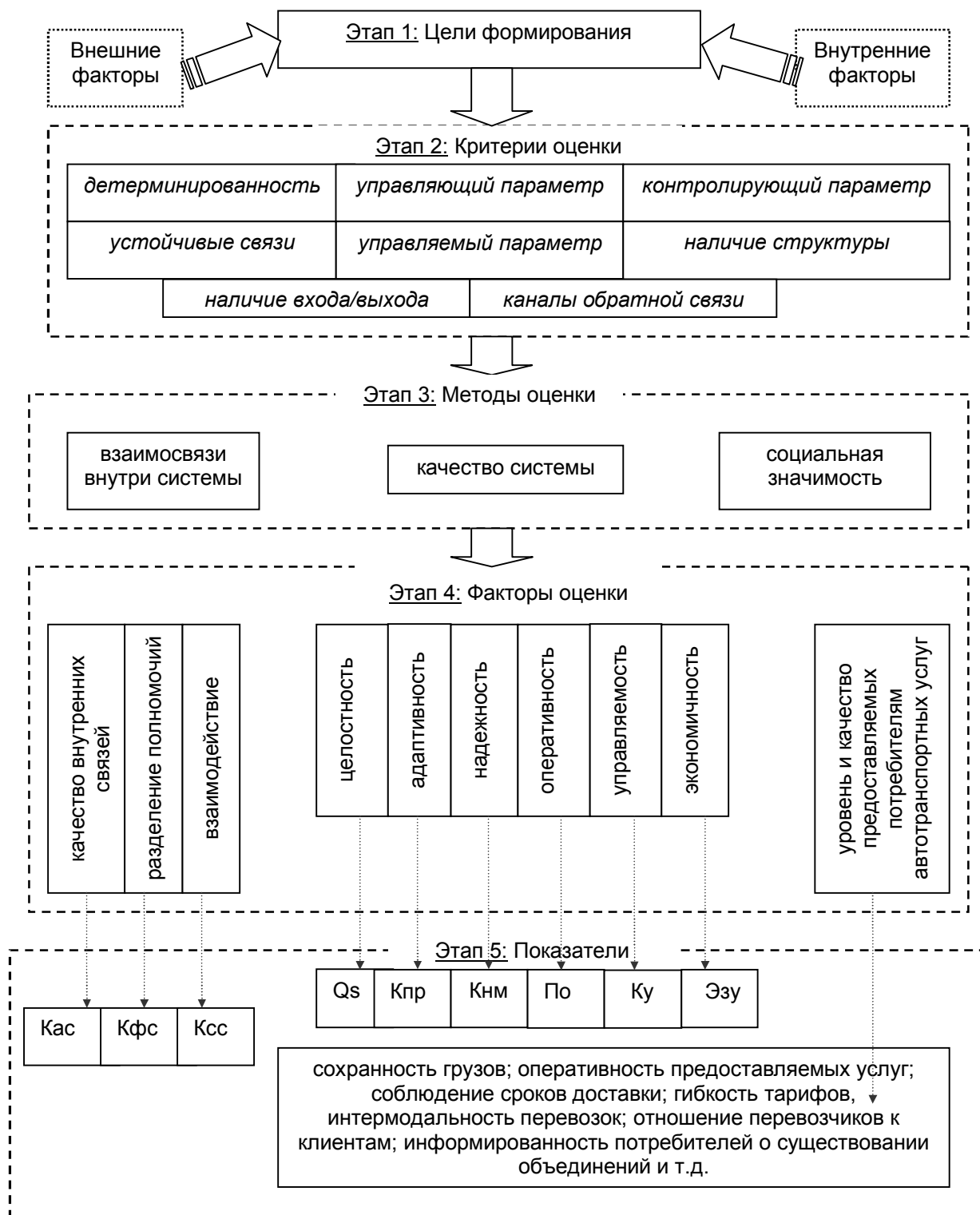


Рис. 1. Инструментарий оценки результативности системы управления грузовым автотранспортным комплексом с учетом объединений самоорганизации автотранспортных перевозчиков

Библиографический список

1. Демиденко А.А. Модернизация системы управления грузовым автотранспортным комплексом в условиях развития процессов

самоорганизации: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.А. Демиденко; СибАДИ. – Омск, 2012. – 175 с.

2. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь. 5-е изд. / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 495 с.

3. Игнатьева, А.В. Исследование систем управления: учеб. пособие для вузов / А.В. Игнатьев, М.М. Максимцов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 167 с.

4. Мыльник, В.В. Исследование систем управления: учеб. пособие для вузов / В.В. Мыльник, Б.П. Титаренко, В.А. Волочиенко. – М.: Академический проект, 2006. – 352 с.

5. Мишин, В.М. Исследование систем управления: учеб. для вузов / В.М. Мишин. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 527 с.

6. Гушина, А.А. Эффективность управления организацией: учеб. пособие / А.А. Гушина. – Омск: СибАДИ, 2010. – 174 с.

7. Ланкин, В.Е. Децентрализация управления социально-экономическими системами (системный аспект): Монография / В.Е. Ланкин. – Таганрог: ТРТУ, 2005. – 228 с.

ASSESSMENT OF EFFECTIVENESS MANAGEMENT SYSTEM OF CARGO MOTORTRANSPORT COMPLEX WITH THE DEVELOPMENT OF SELF-ORGANIZATION PROCESSES

A.A. Demidenko

Abstract. This article analyzes the problem of assessing the effectiveness of the control system of cargo motortransport complex, considering the self-organization association of motor carriers. The author discusses the reasons for the complexity of development of objective indicators to measure effectiveness, for this developed and step by step described assessment tools, which is to determine the purpose of the formation of the properties, the definition of valuation parameters, determining factors for each of them, as well as indicators of the proposal corresponding one or the other factors.

Keywords: freight trucking complex, state management, self-organization association, economic agents road transport, effectiveness.

УДК 338.262

РАЗРАБОТКА МОДЕЛИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Г.И. Кольке, Н.А. Калайтан

Омский институт (филиал) ФГБОУ ВПО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», Россия, г. Омск.

Аннотация. В статье анализируются отражены особенности деятельности предприятий машиностроения. Отмечается, что огромную роль в повышении эффективности деятельности предприятий играет внутрифирменное планирование производственных ресурсов. Оценка эффективности деятельности предприятия усложняется в условиях дефицита производственных ресурсов и воздействия внутренней и внешней среды. Учитывая особенности деятельности предприятий машиностроения, представляющей собой последовательность бизнес-процессов, предложена модель оценки эффективности, как отдельного процесса, так и в целом предприятия.

Ключевые слова: планирование, машиностроение, процессный подход, производственные ресурсы, бизнес-процессы.

References

1. Demidenko A.A. *Modernizacija sistema upravljenja gruzovym avtotransportnym kompleksom v uslovijah razvitija processov samoorganizacii dis. kand. ekon. nauk* [Modernizacija sistema upravljenja gruzovym avtotransportnym kompleksom v uslovijah razvitija processov samoorganizacii dis. kand. ekon. nauk]. SibADI, Omsk, 2012. 175 p.

2. Rajzberg B.A., Lozovskij L.Sh. Starodubceva E.B. *Sovremennyy jekonomicheskij slovar'* [Sovremennyy jekonomicheskij slovar']. Moscow, INFRA-M, 2007. 495 p.

3. Ignat'eva A.V., Maksimov M.M. *Issledovanie sistem upravljenja* [Issledovanie sistem upravljenja]. Moscow, Juniti-Dana, 2012. 167 p.

4. Myl'nik V.V., Titarenko B.P., Volochienko V.A. *Issledovanie sistem upravljenja: ucheb. posobie dlja vuzov* [Issledovanie sistem upravljenja]. Moscow, Akademicheskij projekt, 2006. 352 p.

5. Mishin V.M. *Issledovanie sistem upravljenja: ucheb. dlja vuzov* [Issledovanie sistem upravljenja]. Moscow, Juniti-Dana, 2012. 527 p.

6. Gushhina A.A. *Jeffektivnost' upravljenja organizaciej* [Jeffektivnost' upravljenja organizaciej]. Omsk: SibADI, 2010. 174 p.

7. Lankin V.E. *Decentralizacija upravljenja social'no-jekonomicheskimi sistemami (sistemnyj aspekt)* [Decentralizacija upravljenja social'no-jekonomicheskimi sistemami (sistemnyj aspekt)]. Taganrog: TRTU, 2005. –228 p.

Демиденко Анастасия Анатольевна (Россия, г. Омск) – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и управление» ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, email: demidenko_a.a@mail.ru).

Anastasiya A. Demidenko (Omsk, Russian Federation) – candidate economic sciences, Ass. Professor, of The Siberian automobile and highway academy (SibADI) (644080, Mira, 5, Omsk, e-mail: demidenko_a.a@mail.ru).