

Informacija. Snabzhenie. Konkurencija, 2014, no II. pp. 117-122.

3. Osipov M.A. *Koncepcija jekonomicheskoj dobavlennoj stoimosti v finansovom upravlenii rossijskih kompanij: avtoref. dis. kand. ekon. nauk* [The concept of an economic value added in financial management of the Russian companies]. Moscow, 2004. 125 p.

4. Ray, R., Russ T. Economic Value Added: Theory, Evidence, A Missing Link. *Journal of Applied Corporate Finance*, 2001. no 1.

5. McIntyre, E. Accounting choices and EVA. *Business Horizons*, 1999. no 1.

6. Serbakova O. *Metody ocenki i upravlenija stoimost'ju kompanii, osnovannye na koncepcii jekonomicheskoj dobavlennoj stoimosti* [The methods of an assessment and management of the cost of the company based on the concept of an economic value added]. *Finansovyj menedzhment*, 2003, no 3. pp. 105-121.

7. Lapygin J.U., Prohorova N. *Upravlenie zatratami na predprijatii. Planirovanie i prognozirovanie, analiz i minimizacija zatrat: prakt. Rukovodstvo* [Management of expenses at the enterprise. Planning and forecasting, analysis and minimization of expenses]. Moscow, JEKsmo, 2007. 102 p.

8. Biryukov V.V., Romanenko E.V., Khairov B.G., Khairova S.M.. *Optimization of Financial Flows of the*

Enterprise based on Logistical Approach. Indian Journal of Science and Technology, Vol 9(14). April 2016.

Хаирова Саида Миндуалиевна (Россия, Омск) – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Управление качеством и производственными системами» ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644050, г. Омск, пр. Мира д.5, e-mail: saida_hairova@mail.ru).

Хаиров Бари Галимович (Россия, Омск) – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Финансы и кредит», заместитель директора по научной работе Омского филиала Финансового университета при Правительстве РФ, (644001, г. Омск, ул. Масленникова, д.43, e-mail: hairov@bk.ru).

Said Khairova Mindualievna (Russian Federation, Omsk) – doctor of economics sciences, professor, of The Siberian State Automobile and Highway Academy (SibADI) (644050, Omsk, Mira, 5, e-mail: saida_hairova@mail.ru).

Khairov Bari G. (Russian Federation, Omsk) – candidate of economics sciences, Associate Professor of "Finance and Credit", Deputy Director for Research of the Omsk branch of the Financial University under the Government of the Russian Federation (644001, Omsk, Maslennikov, d.43, e-mail: hairov@bk.ru).

УДК 656.078

ИНТЕГРАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ЕГО ФОРМЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭФФЕКТА

Л.В. Эйхлер, А.А. Демиденко
ФГБОУ ВО СибАДИ, Россия, г. Омск.

Аннотация. *Статья посвящена исследованию вопросов интеграционного взаимодействия хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта с учетом теории самоорганизации. В статье обосновывается, что интеграция, с одной стороны, выступает объективным процессом, а с другой стороны является результатом сознательных управленческих решений руководителей автотранспортных предприятий при определяющей роли мотивационного фактора. Мотивы интеграции выражаются через направления деятельности объединений самоорганизации, посредством которых автотранспортные предприятия имеют возможность потенциального сокращения основных и накладных затрат. Предложен подход к оценке результатов их интегрированного взаимодействия.*

Ключевые слова: *грузовой автотранспортный комплекс, экономическое взаимодействие, объединения самоорганизации, хозяйствующие субъекты автомобильного транспорта, интеграция, теория синергетики.*

Введение

Тенденции экономического развития рынка грузовых автотранспортных услуг последнего десятилетия характеризуются процессами организационной активности хозяйствующих субъектов автотранспортного

бизнеса (независимо от организационно-правовой формы и формы собственности), проявляющуюся в их экономической интеграции [1].

Всеобщий характер интеграционных процессов, происходящих не только на рынке

грузовых автотранспортных услуг, но и в других отраслях экономики, связан, прежде всего, с тем, что интеграция – это одна из сторон любого процесса развития, заключающаяся в объединении в целое ранее разнородных частей и элементов. Процессы интеграции проявляются как в рамках уже сложившейся системы (в этом случае ведут к повышению ее целостности и организованности), так и при формировании новой системы из ранее не связанных элементов [2]. В ходе процессов интеграции в системе увеличивается объем взаимосвязей и взаимодействий между ее элементами, в частности, надстраиваются новые уровни управления [3].

Поэтому под интеграцией обычно понимается процесс [4]: производственного и технологического объединения предприятий; углубления их взаимодействия и развития разносторонних связей между ними; эффективного совместного использования ресурсов и потенциала каждого участника взаимодействия; оказания финансовой, организационной и имущественной поддержки друг другу; создания благоприятных условий осуществления совместной предпринимательской деятельности.

Экономическая интеграция, Е.Ф. Злобинаым [5] определяется как «... форма объединения хозяйственной деятельности, прогресс взаимодействия и сотрудничества между различными организационными структурами, направленный на улучшение использования их производственного потенциала на началах взаимной заинтересованности».

Сегодня весьма актуальнее становится изучение возможности повышения конкурентоспособности субъектов авторских услуг на основе использования эффектов интеграции, которая характеризуется тем, что осуществляется «снизу» и определяется такими обстоятельствами как [6]: стремление к заполнению институционального вакуума в структуре народного хозяйства в связи со снижением эффективности государственного воздействия на деятельность перевозчиков; недостаточная реализация управленческих функций в системе управления автотранспортной отраслью; отсутствие соответствующей законодательной и нормативной базы федерального и регионального уровней по формированию цивилизованного рынка автотранспортных услуг; стремление транспортных предприятий к созданию более благоприятных условий

функционирования и снижению затрат при осуществлении своей деятельности.

Организационно-правовые формы объединений самоорганизации

На сегодняшний день в РФ наиболее популярными организационно-правовыми формами объединений самоорганизации хозяйствующих субъектов грузового автотранспортного комплекса (ГАТК) являются союзы, ассоциации, некоммерческие партнерства и саморегулируемые организации.

Представители ГАТК формируют объединения самоорганизации на местном (региональном) уровне, создавая объединения в рамках одного административного субъекта РФ (НП «АСМОР», НП «Автоперевозчик», НП «Ассоциация добровольных экспедиторов», НП «Региональная транспортная ассоциация» и др.), и на федеральном уровне, приобретая статус межрегиональных объединений («Российский автотранспортный союз», НП «Транспортно-экспедиционных компаний «Межавтотранс», МОО «Союз автоперевозчиков и экспедиторов Северо-Запада» и др.). Помимо регионального принципа, формирование объединений самоорганизации субъектов автотранспортной деятельности осуществляется и на основе отраслевой принадлежности. Так ряд объединений самоорганизации включают только автотранспортные организации и предприятия и являются узкоотраслевыми. Объединения самоорганизации, состоящие из перевозчиков различных видов транспорта, а также объединений и предприятий, функционирующих в смежных с автотранспортной отраслью областях, выпускающих продукцию и оказывающих услуги для транспортных организаций, а также учебных заведений и научно-исследовательских институтов, транспортных организаций зарубежных стран, СМИ, можно определить как межотраслевые. Существуют и такие объединения, членами которых являются одновременно организации различных смежных с автотранспортом отраслей и перевозчики различных регионов (ОО «Межотраслевой союз транспортников и предпринимателей», НО «Союз автотранспортных предпринимателей Свердловской области», НП «Курганский областной Союз автотранспортных предприятий и предприятий дорожного комплекса «Кургандортранс» и др.). Такие объединения имеют федеральный уровень и

являются межотраслевыми и межрегиональными одновременно.

Таким образом, взаимодействие между автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями автотранспортной отрасли в современных условиях хозяйствования становится все более кооперативным и когерентным. Их стремление к созданию более благоприятных условий функционирования в связи с постоянно возрастающим конкурентным давлением и динамично меняющейся средой, а также возможного решения с их помощью определенного круга производственно-хозяйственных задач, делает привлекательным объединения

самоорганизации для субъектов автотранспортной деятельности.

Направления деятельности объединений самоорганизации

Все направления деятельности объединений самоорганизации, выявленные в процессе анализа официально опубликованных внутренних документов (уставов) объединений хозяйствующих субъектов автотранспортного бизнеса различных организационных форм, можно сопоставить с мотивами интеграции, ориентируясь на которые хозяйствующие субъекты автотранспортной деятельности и стремятся к экономической интеграции (табл.1).

Таблица 1 – Деятельность современных объединений самоорганизации в России по направлениям

| Деятельность | Направления деятельности | Мотивы |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Финансово-экономическая | Создание благоприятных условий обеспечивающих обновление парка транспортных средств за счет содействия в получении банковских кредитов. Совершенствование экономических отношений между ГАТП и клиентурой. | Улучшение условий получения банковских кредитов и лизинга на более мягких условиях. Получение преференций АТП. |
| Кадровая | Содействие в организации мероприятий по профессиональному обучению и повышению уровня квалификации водителей и специалистов ГАТП | Повышение профессионализма кадрового состава ГАТП. |
| Научно-методическая | Сбор статистических данных автомобильного транспорта и проведение маркетинговых исследований | Получение более оперативной, достоверной и точной информации по актуальным вопросам перевозочной деятельности и потребностям клиентов |
| Организационная | Организация и проведение издательской и полиграфической деятельности, выпуск и распространение печатной продукции и других СМИ (в том числе электронных) | Обеспечение методическими и научными материалами по вопросам автотранспортной деятельности |
| Консультационная | Содействие в подготовке, организации и проведении выставок, конференций, круглых столов, симпозиумов | Связь и обмен профессиональной информацией и опытом с участниками автотранспортного рынка |
| Нормативно-правовая | Юридическая, техническая, логистическая, организационная помощь | Повышение информированности ГАТП в различных областях |
| Нормативно-правовая | Содействие органам законодательной и исполнительной власти в совершенствовании существующей законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей основные направления транспортной деятельности | Защита интересов участников автотранспортного рынка самими участками. Появление у перевозчиков легальной возможности воздействовать на нормотворчество. |
| Рекламная | Проведение мероприятий по связи со СМИ и общественностью. Содействие повышению социально-профессиональной престижности грузового автомобильного транспорта. | Увеличение степени потребительского доверия к участникам объединения. Повышение престижа и деловой репутации членов объединения. |

Проведенные исследования [6] выявили, что посредством совместной работы в рамках направления «финансово-экономическая деятельность» объединений самоорганизации хозяйствующие субъекты ГАТК добиваются более благоприятных условий снабжения (получения ценовых скидок, улучшения условий платежей, поставок и обслуживания) за счет повышения эффективности работы с поставщиками (усиление позиций в переговорах), в связи с чем возникает улучшение положения предприятия на рынке по отношению к сильным поставщикам и появляется дополнительный рычаг снижения закупочных цен (сокращение материальных затрат).

В рамках кадровой деятельности объединений самоорганизации осуществляется проведение специальных курсов по подготовке, переподготовке, повышению квалификации, обучению и аттестации, что позволяет ГАТП повышать профессиональный уровень как технического, так и управленческого персонала. Это в итоге способствует как снижению потерь, вызванных кадровым непрофессионализмом, так и позволяет экономить на обучении сотрудников, сокращая кадровые затраты.

Благодаря исследовательской и научно-методической деятельности объединений самоорганизации хозяйствующим субъектам ГАТК удается облегчить процесс поиска информации о потребностях клиентов, снижать трудовые и материальные потери, вызванные неполнотой и несовершенством информации по исследованию конъюнктуры рынка, логистическому и маркетинговому исследованиям, сбору и обработке информации, что в конечном итоге позволяет сократить информационные затраты.

Деятельность объединений самоорганизации облегчается процесс установления деловых контактов, хозяйственных связей и ведение деловых переговоров между хозяйствующими субъектами автотранспортного бизнеса, что в конечном итоге проявляется через сокращение коммуникационных затрат. Данное направление реализуется через организацию и проведение семинаров, выставок, деловых встреч, круглых столов, инициирования обсуждения транспортных проблем в рамках соответствующих деловых форумов.

В рамках объединений самоорганизации осуществляется обеспечение юридической, технической, логистической, организационной помощи, а также консультационная

поддержка по актуальным вопросам перевозочной деятельности и проблемам организации бизнеса о новшествах в области управленческих, логистических и иных технологий, о статистических показателях отрасли и тенденциях развития транспортного рынка, а также о недобросовестных конкурентах и партнерах. Консультационная деятельность, проводимая объединениями самоорганизации, дает возможность хозяйствующим субъектам автотранспортного бизнеса, входящим в ее состав, сокращать такие накладные затраты, как консультационные.

Немаловажную роль играют возможности, связанные с обеспечением конкурентных преимуществ, который возрастают при реализации политики интеграции. При этом потенциал конкурентоспособности не отождествляется с показателями текущей прибыли, а рассматривается как комплекс факторов, гарантирующих дополнительные возможности участия в объединениях. Речь идет о защите интересов перевозчиков на российском и (или) международном рынках автотранспортных услуг, координация их усилий в деле расширения деловой активности, недопущение между ними недобросовестной конкуренции. Предоставление и защита общих экономических и социальных интересов перевозчиков в органах государственной власти, органах управления, международных организациях и объединениях, коммерческих и некоммерческих организациях. Обеспечение конкурентного преимущества проявляется и в усилении потребительского доверия (благоприятный общественный имидж), поскольку потребители, в надежде на большую порядочность, склонны работать с более стабильными организациями, имеющими репутацию. Примером такого интереса является создание и использование «товарного знака», который закрепляет за объединением позицию ответственного участника грузового автотранспортного рынка, обладающего высоким профессионализмом и заслуженной деловой репутацией. Увеличение потребительского доверия носит качественный характер, но в конечном итоге может проявляться в увеличении объемов и рентабельности продаж.

Выражение направлений деятельности через экономические интересы ГАТП

Обозначенные направления деятельности отражают экономические интересы ГАТП прямого и косвенного характера (табл. 2).

Таблица 2 – Экономические интересы ГАТП

| | | | | |
|----------------------|----------------------------------------------|--|------------------|-------------------|
| прямого характера | Сокращение материальных затрат | | основные затраты | |
| | Сокращение кадровых затрат | | | накладные затраты |
| | Сокращение информационных затрат | | | |
| | Сокращение коммуникационных затрат | | | |
| косвенного характера | Сокращение консультационных затрат | | | |
| | Представление и защита прав и интересов | | | |
| | Создание благоприятного общественного имиджа | | | |

Интересы прямого характера проявляются в возможности сокращать основные и накладные затраты. С точки зрения экономической теории основными считаются затраты, связанные непосредственно с процессом перевозки грузов, т.е. без которых процесс перевозки не может осуществляться. Накладными называются затраты, связанные с организацией, управлением и обслуживанием перевозочного процесса.

Интересы косвенного характера проявляются опосредованно, через качественные характеристики функционирования объединения.

Сокращение основных и накладных затрат выражается в прямых показателях, оценивающих возможности объединений самоорганизации. Возможность сокращения данных затрат отражает экономическую составляющую общего эффекта ГАТП от участия в объединениях самоорганизации, которую можно выразить в виде формулы:

$$\mathcal{E}_{АТП}^{0,3} = \sum_{j=1}^n (P_{o_j} - P_{н_j}) \cdot Q_j, \quad (1)$$

где P_{o_j} – стоимость j -го материального ресурса до пребывания в объединении самоорганизации; $P_{н_j}$ – стоимость j -го материального ресурса в период пребывания в объединении самоорганизации; Q_j – количество j -го материального ресурса, шт.; n – количество используемых материальных ресурсов.

Экономическая составляющая общего эффекта ГАТП от экономии на накладных расходах может быть определена по формуле:

$$\mathcal{E}_{АТП}^{н,э} = \Delta W_i + \Delta W_k + \Delta W_m + \Delta W_q, \quad (2)$$

где ΔW_i – потенциал экономии на консультационных затратах, руб.;

$$\Delta W_i = 3i1 - 3i2, \quad (3)$$

где $3i1, 3i2$ – затраты ГАТП на получение i -го направления консультации до и в период пребывания в объединении самоорганизации; ΔW_k – потенциал экономии на кадровых

затратах, руб.;

$$\Delta W_k = 3k1 - 3k2, \quad (4)$$

где $3k1, 3k2$ – затраты ГАТП на организацию k -го направления, связанного с изменением профессионального уровня кадрового состава, до и в период пребывания в объединении самоорганизации; ΔW_m – потенциал экономии на мониторинговых затратах, руб.;

$$\Delta W_m = 3m1 - 3m2, \quad (5)$$

где $3m1, 3m2$ – затраты ГАТП на проведение m -го направления маркетинговых мероприятий до и в период пребывания в объединении самоорганизации; ΔW_q – потенциал экономии на установление и поддержание коммуникационных связей, руб.;

$$\Delta W_q = 3q1 - 3q2, \quad (6)$$

где $3q1, 3q2$ – затраты ГАТП на установление и поддержание q -го направления коммуникационных мероприятий до и в период пребывания в объединении самоорганизации.

Исходя из представленных выше формул, экономическую составляющую общего эффекта ГАТП можно выразить в виде суммы экономии от основных и накладных расходов:

$$\mathcal{E}_{АТП}^{экон} = \mathcal{E}_{АТП}^{0,3} + \mathcal{E}_{АТП}^{н,э}, \quad (7)$$

Точный размер экономического выгоды, получаемой каждым хозяйствующим субъектом ГАТК в отдельности, корректно может быть определен только при сравнении показателей финансово-хозяйственной деятельности «до» и «после» вступления в объединение самоорганизации. Такая ситуация связана с различными факторами, оказывающими воздействие на объединения и проявляющимися непосредственно в процессе их функционирования.

Что касается косвенных экономических интересов, то стоит учитывать, что их оценивать значительно сложнее, чем прямые, а прогнозировать наперед – практически невозможно. Для того, чтобы привести косвенный интерес к количественным (а впоследствии и к

финансовым) показателям, требуется достаточно кропотливая аналитическая работа – выявление качественных улучшений, четкая привязка их к реализованным решениям, нахождение обратной диалектической формулы – «перехода качества в количество» и т.п.

Экономические интересы прямого и косвенного характера являются теми совокупными эффектами, которые генерируются в результате взаимодействия хозяйствующих субъектов автотранспортного бизнеса и которые не были характерны для каждого отдельно взятого предприятия. Взаимосвязанные и оттого усиливающие действия друг друга результаты их экономической интеграции порождают качественно новый уровень развития ГАТП, поэтому результирующий эффект от их взаимодействия необходимо рассматривать как синергетический эффект [7].

В данном контексте понятие «синергия» – преимущество от совместной деятельности или от объединения каких-либо элементов, достигаемое в том случае, если результативность (эффективность) образовавшегося цельного превышает результативность всех элементов по отдельности [4]. А под синергетическим эффектом понимают возрастание эффективности деятельности в результате интеграции, слияния отдельных частей в единую систему за счет так называемого системного эффекта [8, 9].

Синергетический подход к исследованию интеграционных процессов является наиболее актуальным, поскольку хозяйственные, финансовые и информационные взаимодействия ГАТП имеют свои особенности и требуют развития нового методологического подхода к решению проблемы рационального управления на уровне конкретного бизнеса и на уровне формирующейся интегрированной системы в целом. Синергетический подход выявляет условия, при которых система становятся способной к самоорганизации [4].

Синергетический эффект имеет место, когда новая система, образованная в результате слияния каких-либо других частей (систем) начинает генерировать качественно новые свойства, которыми не обладали прежние системы до их объединения в единую систему. Вероятность возникновения синергетического эффекта повышается с увеличением темпов развития рынка автотранспортных услуг. Кроме того, синергетический эффект не тождественен

экономическому, поскольку является результатом проявления нового качества. Таким образом, синергетический эффект – это проявление свойства эмерджентности или целостности системы, которое проявляется в системе в виде возникновения у нее новых интегрированных качеств, не свойственных ее отдельным элементам.

Заключение

Таким образом, объединения самоорганизации образуются вследствие того, что хозяйствующие субъекты автотранспортного бизнеса на добровольных началах взаимодействуют между собой, кооперируя свою научно-техническую, информационную, консультационную и другие виды деятельности. И, безусловно, взаимодействие хозяйствующих субъектов, как и любое другое взаимодействие, требует определенного организационного оформления, которое может или оказывать содействие расширению экономических контактов, или сдерживать предпринимательскую инициативу, если организационная форма самоорганизации не отвечает экономическому содержанию интеграции. Таким организационным оформлением должны являться: социальные нормы, позволяющие достигнуть согласованности действий; законодательные нормы, позволяющие функционировать в рамках правового поля; экономические нормы, позволяющие достигнуть наибольшей экономической эффективности от совместной деятельности [7].

Что касается методологии оценки эффективности интеграционных процессов среди хозяйствующих субъектов автотранспортного бизнеса, то она должна разрабатываться не только на основе синергетического подхода, но и с учетом органического сочетания экономических и социальных, качественных и количественных оценок, процессных и результативных характеристик взаимодействия участников объединения самоорганизации.

Библиографический список

1. Эйхлер, Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте (на примере автомобильного транспорта) / Л.В. Эйхлер // Вестник Томского. гос. ун-та. – 2012. – № 365. – С. 125–132.
2. Эйхлер, Л.В. Методологические основы интеграции на автомобильном транспорте: Монография / Л.В. Эйхлер. – Омск: СибАДИ, 2008. – 192 с.
3. Басова, А.В. Саморегулируемые организации как субъекты предпринимательского

права: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / А.В. Басова; Моск. гос. юрид. акад. – М., 2008. – 218 с.

4. Якупов, А.П. Моделирование эффективного управления интеграцией субъектов малого и среднего бизнеса в экономический комплекс крупного промышленного предприятия: Автореф. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.П. Якупов; УГУ. – Ижевск, 2010. – 24 с.

5. Злобин, Е.Ф. Агропромышленная интеграция в условиях рыночной экономики. Региональный аспект / Е.Ф. Злобин. – М.: АгриПресс, 2003. – 365 с.

6. 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.

7. Логинова, И.А. Развитие рынка грузовых автотранспортных услуг на основе взаимодействия участников: Автореф. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / И.А. Логинова; СПбГИЭУ. – СПб, 2012. – 40 с.

8. Садриев, Д.С. Управление грузовым автотранспортным комплексом. Системно-синергетический подход / Д.С. Садриев. – СПб.: СПбГИЭА, 1999. – 198 с.

9. Борисов, А.Б. Большой экономический словарь / А.Б. Борисов. – М.: Книжный мир, 2001. – 680 с.

INTEGRATION INTERACTION OF MANAGING SUBJECTS ROAD TRANSPORT, FORMS AND DETERMINATION OF EFFECT

V.L. Eichler, A.A. Demidenko

Abstract. The article investigates the evaluation of integration interaction of managing subjects of road transport, taking into account the theory of self-organization. The article explains that the integration on the one hand, acts as an objective process, and on the other hand is the result of conscious management decisions leaders trucking companies when defining the role of motivational factors. The motives are expressed in terms of integration activities of organizations of self-organization, by means of which road transport companies have the ability to reduce the potential of basic and overhead costs.

Keywords: freight trucking complex, economic cooperation, self-organization, economic agents road transport, integration, theory of synergetic.

References

1. Eichler L.V. Teoreticheskoe osmyslenie integracionnyh processov na transporte (na primere avtomobil'nogo transporta) [Theoretical research of processes of integration in transport]. *Vestnik Tomskogo gos. un-ta*, 2012, no 365. pp. 125–132.

2. Eichler L.V. *Metodologicheskie osnovy integracii na avtomobil'nom transporte* [Methodological bases of integration in road transport]. Омск, СибАДИ, 2008. 192 p.

3. Basova A.V. *Samoreguliruyemye organizacii kak sub'ekty predprinimatel'skogo prava dis. kand. jurid. nauk* [Self-regulatory organizations as subjects of business law: dis. cand. jurid. sciences]. Моск. гос. юрид. акад, Moscow, 2008. 218 p.

4. Jakupov A.P. *Modelirovanie jeffektivnogo upravlenija integraciej sub'ektov malogo i srednego biznesa v jekonomicheskij kompleks krupnogo promyshlennogo predpriyatija: Avtoref. kand. jekon. nauk* [Modeling effective management of the integration of small and medium-sized businesses in the economic complex of the large industrial enterprises: author. cand. ehkon. sciences]. UGU, Izhevsk, 2010. 24 p.

5. Zlobin E.F. *Agropromyshlennaja integracija v uslovijah rynochnoj jekonomiki. Regional'nyj aspekt* [Agroindustrial integration in the market economy. Regional aspect]. Moscow, AgriPress, 2003. 365 p.

6. Demidenko A.A. *Modernizacija sistemy upravlenija gruzovym avtotransportnym kompleksom v uslovijah razvitija processov samoorganizacii: dis. kand. jekon. nauk* [Modernization of a control system of a cargo motor transportation complex in the conditions of development of processes of self-organization: cand. economical science]. SibADI, Омск, 2012. 175 p.

7. Loginova I.A. *Razvitie rynka gruzovyh avtotransportnyh uslug na osnove vzaimodejstvija uchastnikov: Avtoref. kand. jekon. nauk* [Development of the market of freight transportation services on the basis of interaction of participants]. СПбГИЭУ, St. Petersburg, 2012. 40 p.

8. Sadriev D.S. *Upravlenie gruzovym avtotransportnym kompleksom. Sistemno-sinergeticheskij podhod* [Manage cargo motor transportation complex. System-synergetic podhod]. St. Petersburg, СПбГИЭА, 1999. 198 p.

9. Borisov A.B. *Bol'shoj jekonomicheskij slovar'* [Great dictionary of economics]. Moscow, Knizhnyj mir, 2001. 680 p.

Эйхлер Лариса Васильевна (Омск, Россия) – кандидат экономических наук, заведующая кафедры «Экономика и управление» ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5 29, email: eihler17@rambler.ru).

Демиденко Анастасия Анатольевна (Омск, Россия) – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и управление» ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5 29, email: demidenko_a.a@mail.ru).

Eichler V. Larissa (Omsk, Russian Federation) – candidate economic sciences, The Siberian automobile and highwau academy (SibADI) (644080, Omsk, Mira, 5 prospect, e-mail: eihler17@rambler.ru).

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