

«Jekonomicheskie nauki i prikladnye issledovanija: fundamental'nye problemy modernizacii jekonomiki Rossii», posvjashhennoj 110-letiju jekonomicheskogo obrazovanija v Tomskom politehnicheskom universitete. Nacional'nyj issledovatel'skij Tomskij politehnicheskij universitet, Tomsk, 2014. pp. 277-281.

Ковалев Александр Иванович (Россия, г. Омск) – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Экономика, менеджмент и маркетинг», Омский филиал ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» (644043 г. Омск, ул. Партизанская, 6).

Ивашкевич Татьяна Владимировна (Россия, г. Омск) – кандидат экономических наук, доцент, заместитель директора по учебно-методической работе, Омский филиал ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» (644043, г. Омск, ул. Партизанская, 6, e-mail: Tlvashkevich@fa.ru).

Левченко Олег Николаевич (Россия, г. Липицк) – кандидат экономических наук, доцент, заместитель директора по учебно-методической работе, Липецкий филиал ФГБОУ ВО «Финансовый

университет при Правительстве Российской Федерации» (398050, г. Липецк, ул. Интернациональная, 12б).

Kovalyov Alexander Ivanovich (Russian Federation, Omsk) – doctor of economics, professor, professor of the department "Economics, management and marketing", Omsk branch of the Financial University under the Government of the Russian Federation (644043 of Omsk, Partizanskaya St., 6).

Ivashkevich Tatyana Vladimirovna (Russian Federation, Omsk) – candidate of economic sciences, associate professor, deputy director for educational and methodical work, Omsk branch of the Financial university under the Government of the Russian Federation" (644043, Omsk, Partizanskaya St., 6, e-mail: Tlvashkevich@fa.ru).

Levchegov Oleg Nikolaevich (Russian Federation, Lipetsk) – candidate of economic sciences, associate professor, deputy director for educational and methodical work, Lipetsk branch of the Financial University under the Government of the Russian Federation (398050, Lipetsk, Internatsionalnaya St., 12b).

УДК 656.072; 338.47

ОРГАНИЗАЦИОННО – ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Е.Б. Лерман

ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Россия, г. Омск.

Аннотация. Изучено состояние и тенденции развития предприятий городского пассажирского транспорта. Выявлены особенности функционирования рынка пассажирских услуг региона. Представлены приоритетные направления развития городского транспорта как социально значимой экономической системы. Рассмотрены экономические аспекты целесообразности внедрения автоматизированной системы контроля проезда при оказании пассажирских транспортных услуг.

Ключевые слова: рынок пассажирских транспортных услуг, муниципальный заказ, автоматизированная система контроля проезда (АСКП), предприятия городского пассажирского транспорта.

Введение

Особую значимость в решении важных социально - экономических задач повышения производительности труда в отраслях материального производства в регионе приобретает надежная и эффективная работа предприятий городского пассажирского транспорта. За последний период обострились скопившиеся проблемы в работе системы городского пассажирского транспорта. Принимаемые организационно - экономические меры для снижения убыточности предприятий муниципального транспорта носят локальный характер и направлены на решение ситуационных задач [1]. Отсутствие системного подхода при разработке долгосрочной целевой

программы инвестиционных вложений в систему городского пассажирского транспорта, недостаточное использование высокоэффективных транспортно-технологических процессов, слабая проработка экономических и организационно-правовых вопросов снижает результативность деятельности предприятий пассажирского транспорта, уровень качества и безопасность транспортного обслуживания населения [2].

Исследование деятельности муниципальных предприятий и в целом системы городского пассажирского транспорта показало, что требуется уточнение модели взаимодействия исполнителей транспортного процесса с инфраструктурой сформированного рынка го-

родских пассажирских перевозок региона, на основе экономически выгодного сотрудничества всех перевозчиков с целью безопасного и качественного транспортного обслуживания населения. Опыт рыночного развития городского транспорта убедительно показывает эффективность функционирования различных моделей регулируемого рынка, который должен базироваться на источниках финансового обеспечения возникающих при создании внесистемного и внутрисистемного эффектов в результате оказания транспортных услуг населению города. Для решения проводимых в регионе социально-экономических преобразований необходимо развитие одной из важнейших инфраструктур города, которой является городской пассажирский транспорт, удовлетворяющий все потребности населения в трудовых и социально-культурных передвижениях [3].

Особенности функционирования пассажирских муниципальных предприятий на рынке транспортных услуг региона

Выполняя свою основную задачу полного и качественного транспортного обслуживания населения в перевозках, система городского пассажирского транспорта создаёт социально-экономический эффект. Экономический эффект формируется при обеспечении доставки работающих к местам приложения труда. При этом городской транспорт влияет на эффективность работы обслуживающих отраслей производственно-хозяйственного комплекса региона. С другой стороны возрастает социальная значимость городского общественного транспорта. Социальный эффект функционирования городского пассажирского транспорта проявляется при выполнении культурно-бытовых поездок, а также при оказании различных видов транспортных услуг населению города. Это определяет взаимосвязь между развитием экономического потенциала региона и действенной работой системы городского пассажирского транспорта. Исследование особенностей формирования рынка пассажирских транспортных услуг в городах Российской Федерации показало, что в настоящее время отсутствует единый подход к управлению системой городского пассажирского транспорта. Существуют различия в структуре, организации планирования и финансового обеспечения муниципального заказа, в особенностях взаимодействия и распределения функции и обязанностей между операторами рынка городских транспортных услуг, управлениями, транспортными подразделениями и службами органов местного самоуправления. Работа на рынке

транспортных услуг перевозчиков различных форм собственности обусловило рост конкуренции, одновременно обострило проблемы в работе городского транспорта, что привело к снижению результата деятельности муниципальных предприятий и повлекло за собой увеличение социальной напряженности в вопросах безопасности и качества транспортного обслуживания населения город [4].

Сложившееся положение в сфере транспортного обслуживания населения города выдвигает необходимость объективной оценки функционирования пассажирского транспорта. Ситуацию, в которой сейчас находятся муниципальные предприятия можно объяснить состоянием экономики города. Экономический рост региона взаимообусловлен увеличением объемов работы транспортной инфраструктуры. Структура объемов перевозок за последние годы меняется. Если в 2010 - 2012 годах основной объём транспортной работы, по перевозке пассажиров выполняли муниципальные предприятия, то в настоящее время более 55% пассажиропотока осваивают частные перевозчики. Муниципальные предприятия, являются объектом особого внимания со стороны администрации города, поскольку полностью обеспечивают перевозки социальной группы населения. Состояние муниципальных пассажирских предприятий нельзя назвать удовлетворительным: продолжающееся старение парка транспортных средств и в целом всей материально - производственной базы предприятий не может обеспечить полный и качественный объём транспортного обслуживания населения. Около 90% парка подвижного состава выработало амортизационный срок службы. За последние четыре года приобретено подвижного состава в количестве 51 автобуса и 10 троллейбусов. Списано за этот период с амортизированного подвижного состава в количестве 250 единиц. Для сравнения в 2006, 2008, 2009 годах приобретения были более существенные, в год по 50 и 100 автобусов. В настоящее время вряд ли будут найдены такие значительные средства, если один автобус стоит порядка 5-6 миллионов, троллейбус дороже, а трамвай порядка 15 миллионов [5]. Надежды на такие бюджетные поступления для обновления парка муниципальных предприятий, очевидно, нет поэтому приходится рассчитывать на частных перевозчиков. Транспортный рынок частного сектора также требует особого внимания, так как находится вне зоны строго контроля со стороны заказчика за работой автобусов на городских маршрутах, как по продолжительности

сти их работы на маршруте, так и по качеству оказанных транспортных услуг. Необходимость постановки и решения вопроса эффективности работы частного сектора определяется тем, что со снижением количества подвижного состава муниципального транспорта, количество транспортных средств в частном секторе резко выросло. На коммерческой маршрутной сети работало практически в два раза больше количества маршрутных такси, чем было допущено. Соответственно объем транспортной работы коммерческих перевозок в общем объеме пассажирооборота увеличился, что еще больше отразилось на ухудшении показателей финансового состояния пассажирских муниципальных предприятий. Изменение состава и структуры подвижного состава у операторов рынка пассажирских транспортных услуг в период рыночных реформ, привело к общему снижению провозных возможностей транспортной системы города. Объясняется это тем, что вместимость маршрутных автобусов такси значительно меньше по сравнению с подвижным составом муниципального транспорта, а безопасность передвижения, вследствие старения подвижного состава парка частного сектора и его культура обслуживания постоянно снижается. Сокращение провозных возможностей транспортной системы при росте численности населения города резко снижает качество транспортного обслуживания пассажиров, что может привести к социальной напряженности при решении вопросов организации пассажирских перевозок в городе.

Компенсация снижения провозных возможностей муниципального транспорта за счет увеличения количества маршрутных такси приводит к негативным последствиям. Для

муниципальных предприятий это чревато потерей платежеспособных пассажиров и дальнейшим ростом убыточности перевозок, для города - увеличением интенсивности дорожного движения, большими регулярными пробками, ростом дорожно-транспортных происшествий, ухудшением экологии и в целом снижением эффективности работы системы пассажирского транспорта в городе. Для решения данной проблемы необходим системный научный подход к совершенствованию структуры парка транспортных средств, как на муниципальных предприятиях, так и в частном секторе, который позволит поднять уровень транспортного обслуживания населения города на уровень социальных стандартов обеспечивающих необходимые нормативные показатели доступности и качество транспортных услуг. Изучение динамики основных экономических показателей деятельности муниципальных предприятий показывает негативную тенденцию конечного финансового результата. Объясняется это, прежде всего снижением объема перевозок на муниципальном транспорте вследствие быстрого развития частного сектора на рынке транспортных услуг. При выравнивании стоимости оплаты проезда выбор пассажиров остается за перевозчиками частного сектора, так как приоритетным по сравнению с другими показателями качества транспортного обслуживания является скорость передвижения пассажиров. На расходную часть бюджета муниципальных предприятий и формирования конечного результата деятельности большое значение оказывает рост цен на потребляемые энергетические ресурсы, а также проводимая индексация часовых тарифных ставок работникам предприятий (табл. 1, 2).

Таблица 1 – Финансовые результаты от перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования в г. Омске [6].

Показатель	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013
Доходы от перевозки пассажиров, млн. руб.	364,4	1282,8	1421,5	1514,1	1818,3	1710,5	2285,6
Расходы от перевозок пассажиров, млн. руб.	507,7	1327,4	2854,7	2958,9	3162,6	3374,6	3125,7
Прибыль / убыток от перевозки пассажиров, млн. руб.	-143,2	-44,6	-1433,2	-1444,8	-1344,3	-1664,1	-840,1
Уровень рентабельности, убыточности (-) перевозки пассажиров, %	-28,2	-3,4	-50,2	-48,8	-42,5	-49,3	-26,9
Средняя себестоимость перевозок пассажиров, руб./10 пасс. км	3,3	8,8	17,1	21,0	24,41	27,78	31,21

Продолжение Таблицы 1

Средняя доходная ставка от перевозки пассажиров, руб./10 пасс. км	2,4	8,5	8,5	10,74	14,03	14,08	22,82
Доля расходов по содержанию и эксплуатации автобусов общего пользования на внутригородском сообщении, компенсируемых платой за проезд, %	-	43	45	49	61	52	69

Экономическая целесообразность внедрения автоматизированной системы контроля проезда пассажиров

Рентабельность муниципальных предприятий может быть обеспечена за счет увеличения объемов перевозок при одновременном контроле издержек предприятий в целом. Стабилизировать финансовое положение пассажирских транспортных предприятий и увеличить социальную привлекательность муниципального транспорта может внедрение

автоматизированной системы контроля проезда (АСКП). Основной задачей, которой является увеличение сбора выручки по оплате проезда пассажиров при условии учета, регистрации и контроля каждого пассажира, воспользовавшегося услугами пассажирского транспорта. Только на основании достоверных данных о поступающих доходах от перевозки пассажиров, пассажирские предприятия смогут получать в полном объеме компенсации из бюджетов различных уровней.

Таблица 2 – Средние потребительские цены (тарифы) на товары и услуги в городе Омске, руб.

Показатель	2003	2005	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Июль 2015
Бензин автомобильный марки А-76 (АИ-80), л	9,5	14	16,5	19,46	20,32	22,6	24,6	25,27	27,45	28,03
Бензин автомобильный марки АИ-92 (АИ-93 и т.п.), л	11,5	16,5	20,44	21	22,7	24,2	27	28,5	29,5	31,01
Бензин автомобильный марки АИ-95 и выше, л	12,69	17,86	22,23	24,23	24,68	26,29	29,45	31,38	33,12	35,39
Дизельное топливо, л	-	-	20,64	19	24,18	25,61	29,68	32,84	33,74	33,75
Проезд в маршрутном такси, поездка	6,85	7,73	9,53	11	11	12	13	18	18,5	20
Проезд в муниципальном транспорте, поездка	5	6	9	9	9	11	12	16	17	18

Экономическая целесообразность внедрения АСКП на предприятиях городского пассажирского транспорта должна, с одной стороны, базироваться на общих методологических принципах определения экономической эффективности. С другой стороны, в полной мере учитывать специфические особенности рынка пассажирских услуг и технологии выполнения транспортного процесса операторами различных форм собственности на едином пространстве маршрутной схемы городского пассажирского транспорта.

Достоинством АСКП является то, что система позволяет предприятиям городского пассажирского транспорта увеличивать сбор выручки, точно учитывать структуру пассажирских перевозок по видам проездных документов, использовать для оплаты проезда, различать категории пассажиров, пользующихся услугами городского транспорта, прогнозировать фактический объем перевозок, пассажирооборот и расстояние поездки каж-

дого отдельного пассажира. Вся полученная информация позволяет объективно решать ранее спорные вопросы сумм финансовой компенсации пассажирским предприятиям за выполненный объем транспортной работы, в том числе за пассажиров, имеющих право на льготный проезд. Кроме того, важным является полученная информация о передвижении пассажиров по маршрутной схеме города, что позволит сократить затраты на проведение транспортных обследований в процессе проведения которых расходуются значительные материальные и трудовые ресурсы [7,8,9].

Для обоснования целесообразности оснащения подвижного состава АСКП, необходимо установить экономическую эффективность такой структуры как меру рациональности использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов. Экономическая оценка эффективности инвестиций в автоматизированную систему контроля проезда в город-

ском транспорте основывается на необходимости выявления факторов, оказывающие влияние на конечный результат, предусмотрев наряду со стандартным набором экономических показателей (количественных), используемых на практике для оценки эффективности инвестиционных проектов, ряд качественных показателей и социальных факторов.

В качестве экономических показателей предлагается рассматривать: возможное увеличение доходных поступлений за счет увеличения полноты оплаты проезда; затраты на внедрение АСКП в имеющуюся систему; текущие расходы для функционирования автоматизированной системы контроля оплаты проезда. При расчете экономической эффективности наряду с количественными показателями целесообразно рассматривать такие качественные и социальные факторы: увеличение количества оплаченных поездок; внедрение новых технологий способствует повышению производительности труда; значительно уменьшатся злоупотребления, связанные с продажей проездных документов и последующим контролем поездок пассажи-

ров; улучшение качества проезда; повышение платежеспособности предприятия. Экономическая оценка внедрения АСКП базируется на данных точного учета объемов перевозок пассажиров, полного сбора оплаты проезда и калькуляции издержек выполненной транспортной работы.

На одном из муниципальных пассажирских предприятий города Омска был проведен расчёт возможности внедрения АСКП. На все единицы подвижного состава предприятия предлагалось установить турникеты, действующие бумажные контрольные билеты заменить пластиковыми транспортными картами, а действующую штатную единицу – кондуктор – сократить, по причине низкой экономической эффективности, образовавшейся в связи с большими расходами на содержание кондуктора.

Выполненный сравнительный анализ затрат существующей и предлагаемой систем контроля оплаты проезда показал годовую экономию затрат равную 25,1 млн. руб. Структура затрат для сравниваемых вариантов представлена на рисунках 1 и 2.

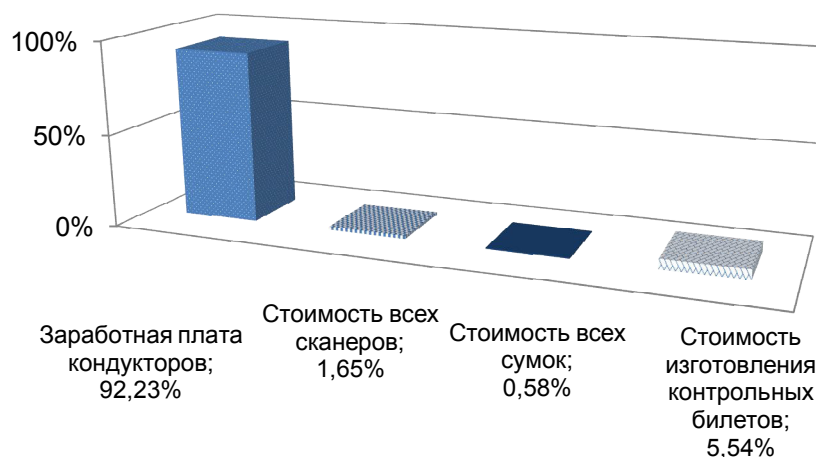


Рис. 1. Структура затрат при работе автобусов с кондукторами

Одним из показателей эффективности вложения инвестиций является срок окупаемости. Расчеты показывают, что срок окупаемости системы автоматизированного контроля проезда в городе Омске составляет 2,5 года при рентабельности 36%. Учитывая, что показатель окупаемости игнорирует все поступления денежных средств до момента полного возмещения первоначальных расходов, а средний срок окупаемости инвестиций по Российской Федерации составляет в среднем от 3-х до 5-и лет при рентабельности в

10-15 %, то расчётный показатель окупаемости в является более чем приемлемым [10].

Внедрение современных технологий на городском пассажирском транспорте способствует решению экономической задачи роста итогового финансового результата деятельности пассажирских предприятий, а для города выполнению важной социальной задачи предоставления пассажирских услуг на основе современного уровня качества транспортного обслуживания.

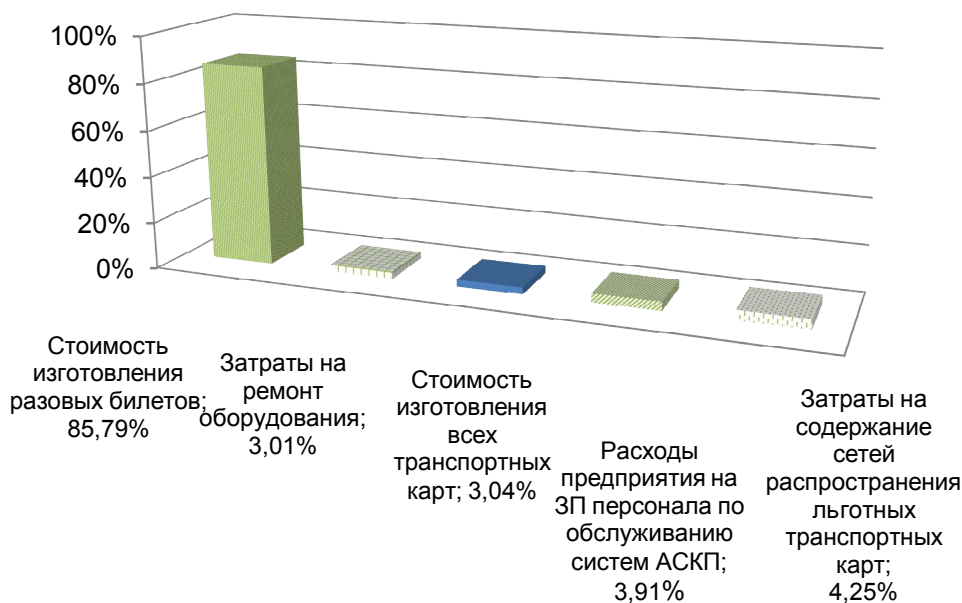


Рис. 2. Структура затрат при использовании АСКП

Заключение

Дальнейшее обострение существующих проблем в работе городского пассажирского транспорта, является следствием отсутствия системного подхода при решении задачи повышения результативности работы муниципального транспорта. Только предприятия, имеющие подвижной состав с большими провозными возможностями способны качественно выполнить муниципальный заказ администрации города. Коммерческий транспорт в виду малых провозных возможностей не способен взять на себя большой объем транспортного обслуживания населения мегаполиса. Списание и недостаточное обновление парка подвижного состава муниципальных предприятий привело к значительному росту частных перевозчиков, которые увеличили транспортную нагрузку по основным магистралям города, снижая тем самым скорость движения транспортного потока, способствуют образованию «пробок», обостряя проблему безопасности дорожного движения.

Повышение эффективности деятельности пассажирских предприятий и повышение качества транспортного обслуживания в городе должно сопровождаться изменением структуры подвижного состава выполняющего муниципальный заказ города. Совершенствование структуры транспортных средств муниципальных предприятий и частного сектора может основываться на использовании данных автоматизированной системы контроля проезда, которая позволяет получить достовер-

ные сведения об изменении пассажиропотоков по месяцам, дням недели и часам суток. Выпуск подвижного состава с использованием АСКП обеспечит полный сбор доходов, снизит текущие затраты на выполнение транспортного процесса. Наличие на пассажирских предприятиях подвижного состава разной вместимости обеспечит выпуск автобусов в соответствии с пассажиропотоком, тем самым позволит снизить непроизводительные затраты, обеспечить увеличение доходов и рост рентабельности транспортных предприятий.

Библиографический список

1. Улицкий, М.П. Основные направления модернизации автотранспортного комплекса России / М.П. Улицкий, Е.А. Башкатова // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) – 2013. – № 2(33). – С. 88 - 93.
2. Улицкая, Н.М. Управление имуществом комплексом городского общественного транспорта в условиях рыночного хозяйства: автореф. дисс. на соискание ученой степени д-р экон. наук: 08.00.05 / Н.М. Улицкая; М., 2012. – 48 с., ил.
3. Стратегия социально-экономического развития Омской области до 2025 года // Портал Правительства Омской области. – Режим доступа: www.omskportal.ru/ru/government/branches/Economy/PageContent/0/body_files/file0/Strategiya_2025.pdf
4. Бирюков, В.В. Приоритеты модернизации городского пассажирского транспорта / В.В. Бирюков, В.Ю. Кирничный, Е.Б. Лерман // Наука о человеке: гуманитарные исследования. – 2014. – № 1 (15). – С. 42 – 53.

5. Олейник, Д. Интервью. Игорь Кожухов, начальник отдела перевозок департамента транспорта – Режим доступа: <http://superomsk.ru/interviews/359>

6. Федеральная служба государственной статистики – Режим доступа: <http://www.gks.ru>

7. ГУП «Мосгортранс» – Режим доступа: <http://mosgortrans.ru/> (дата обращения 14.10.2014)

8. О результатах эксперимента по повышению сбора проездной платы и учету перевозки пассажиров в наземном городском транспорте Зеленоградского административного округа. Постановление правительства Москвы от 16 июля 2002 года N 549-ПП – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/3637446> (дата обращения 11.10.2014)

9. Автоматизированная система контроля проезда (АСКП) от Группы Smart Технологии на наземном городском пассажирском транспорте – Режим доступа: <http://www.smartek.ru/solutions/afcs/paysolutions/payground.aspx> (дата обращения 11.10.2014)

10. Лерман, Е.Б. Экономическая целесообразность внедрения автоматической системы контроля проезда на городском пассажирском транспорте г. Омска / Е.Б. Лерман // В сборнике: Развитие дорожно-транспортного и строительного комплексов и освоение стратегически важных территорий Сибири и Арктики: вклад науки материалы международной научно-практической конференции [Электронный ресурс]. Омск, 2014. Книга 3 С. 126-130.

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC ASPECTS OF DEVELOPING ENTERPRISES OF PASSENGER TRANSPORT

E.B. Lerman

Abstract. The author has studied the condition and trends of developing enterprises of city passenger transport. The author has determined the peculiarities of functioning passenger services' market of the region. There are presented priority directions of developing city transport as a socially significant economic system. The author has considered economic aspects of expediency of introducing automated system controlling passage when rendering passenger transport services.

Keywords: market of passenger transport services, municipal order, automated system controlling passage (ASCP), enterprises of city passenger transport.

References

1. Ulitsky M.P. Osnovnye napravleniya modernizacii avtotransportnogo kompleksa Rossii [Main directions of modernization of a motor transportation complex of Russia]. *Vestnik MADI*, 2013, no 2(33), pp 50-56.

2. Ulitskaja N.M. *Upravlenie imushhestvennym kompleksom gorodskogo obshhestvennogo transporta*

v uslovijah rynochnogo hozjajstva: avtoref. diss. na soiskanie uchenoj stepeni d-r jekon. nauk: 08.00.05 [Property management of urban public transport in conditions of market economy]. Moscow, 2012, 48 p.

3. *Strategiya social'no-jekonomicheskogo razvitiya Omskoj oblasti do 2025 goda* [Strategy of social and economic development of Omsk region until 2025]. Available at:

www.omskportal.ru/ru/government/branches/Economy/PageContent/0/body_files/file0/Strategiya_2025.pdf

4. Biryukov V.V., Kirnichny V.Y., Lerman E.B. [Priorities of modernization of city passenger transport]. *Nauka o cheloveke: gumanitarnye issledovanija*, 2014, no 1 (15), pp 42-53.

5. Oleinik, D. *Inter'ju. Igor' Kozhuhov, nachal'nik otdela prerozok departamenta transporta*. Available at: <http://superomsk.ru/interviews/359>

6. Federal State Statistics Service. Available at: <http://www.gks.ru>

7. ГУП "Мосгортранс". Available at: <http://mosgortrans.ru>

8. O rezul'tatah jeksperimenta po povysheniju sbora proezdnoj platy i uchetu perevozki passazhirov v nazemnom gorodskom transporte Zelenogradskogo administrativnogo okruga. Postanovlenie pravitel'stva Moskvy ot 16 ijulja 2002 goda N 549-PP [On the experiment's results of increasing fare taking and accounting passenger transportation in city transport of Zelenograd administrative district. The Moscow city government decree dated July 16, 2002 # 549-PP]. Available at: <http://docs.cntd.ru/document/3637446>

9. Avtomatizirovannaja sistema kontrolja proezda (ASKP) ot Gruppy Smart Tehnologii na nazemnom gorodskom passazhirskom transporte [The automated system controlling passage from Smart Technologies Group in city passenger transport]. Available at: <http://www.smartek.ru/solutions/afcs/paysolutions/payground.aspx>

10. Lerman E.B. [The economic expediency of introducing automatic system controlling passage on urban passenger transport in Omsk]. *Razvitie dorozhno-transportnogo i stroitel'nogo kompleksov i osvoenie strategicheskij vazhnyh territorij Sibiri i Arktiki: vklad nauki materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii*. 2013, book 3, pp 126-130.

Лерман Евгения Борисовна (Россия, г. Омск) – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и управление предприятиями» ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: gsv-73@yandex.ru).

Lerman Evgeniya Borisovna (Russian Federation) – candidate of economic sciences, associate professor of the department "Economics and management of enterprises", Siberian State Automobile and Highway academy (SibADI) (644080, Omsk, prospect Mira, 5, e-mail: gsv-73@yandex.ru).