

Е. Р. Беляева, С. Н. Кужева

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Эффективность деятельности предприятий и отраслей определяется как степень достижения целей, как положительная результативность. В статье рассмотрены различные подходы к определению понятия «эффективность железнодорожного транспорта», приведены национальные различия в оценке эффективности европейских железных дорог, выделены составляющие концепции развития инновационного потенциала железнодорожной транспортной системы.

Цель исследования – определение набора критериев оценки эффективности деятельности на железнодорожном транспорте, что позволило бы принимать решения, способствующие росту инновационного потенциала отрасли. Исследование, объектом которого являются предприятия железнодорожного транспорта, подтверждает существование различий в определении эффективности деятельности железнодорожных компаний, обеспечивающих отдельные этапы транспортного процесса. Как следствие, понятие «эффективность железнодорожного транспорта» рациональнее рассматривать с финансовой точки зрения. Критерии, используемые для оценки, должны различаться в зависимости от обстановки, характерной для компании, а также от её отраслевой принадлежности.

Авторами предложено применять показатели эффективности предприятий железнодорожного транспорта, группируя их в зависимости от инфраструктурной и эксплуатационной составляющей транспортного процесса. Инфраструктурная составляющая связана с материальными активами и транспортной сетью. Эксплуатационная, характеризующая операционную деятельность, связана с движением поездов. Подобно показателям оценки эффективности операционной работы, критерии измерения эффективности системы управления железнодорожной инфраструктурой вращаются вокруг стоимости и доходов от перевозки.

Для определения эффективности деятельности предприятий, можно применять и частные показатели: энергоэффективность, производительность, надежность и качество. В целом, результаты и общественные выгоды имеют большое значение, но минимизация затрат и государственная финансовая поддержка решает всё.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, эффективность деятельности, показатели оценки, доходы, расходы, критерий.

Развитие железнодорожного транспорта направлено на обеспечение растущих потребностей в перевозках грузов и пассажиров при условии соблюдения высоких стандартов качества в обслуживании потребителей. В развитии железнодорожного транспорта заинтересованы субъекты хозяйствования, население страны и государственные органы управления из-за его положительного влияния на мобильность населения, растущий потенциал для улучшения процессов землепользования в городских центрах. Повышение эффективности железнодорожного транспорта вызывают интерес во всем мире. Эта тема интересует как управленцев железнодорожной отрасли и их конкурентов в данном сегменте рынка, так и руководство соответствующих министерств и ведомств [2, 4].

Последние годы железнодорожный транспорт России находится в процессе интенсивных преобразований, направленных на повышение его эффективности. Это стало возможным на основе оптимизации функционирования и модернизации всех подразделений железнодорожной отрасли, внедрения новейших технологий обслуживания и ремонта подвижного состава, постоянного обновления техники и передающих устройств, инфраструктуры, совершенствования процессов организации труда и управления. В будущем

предполагается реализация позитивных ожиданий по поводу эффективности процесса реформирования железнодорожного транспорта при сохранении или повышении спроса на услуги по перевозке грузов и пассажиров.

Эффективность, как экономическая категория, является широким понятием со многими определениями. Эффект – от лат. effectus – исполнение, действие – результат чего-либо, разница между результатом и затратами усилий или ресурсов на их достижение. [7, с. 792]. Эффективность функционирования предприятий и отраслей может быть определена как степень достижения целей, как положительная результативность. Тут возникает проблема выбора показателей результативности или критериев достижения целей. Критерий – (от греч. kriterion – средство для суждения), признак, на основании которого производится оценка, мерило оценки [7, с. 656]. Критерии, необходимые для оценки, различаются в зависимости от обстановки, характерной для компании, а также от её отраслевой принадлежности. Невозможно составить универсального списка критериев для любого предприятия. Исследования по основным показателям эффективности железнодорожного транспорта, подтверждают существование различий в определении эффективности деятельности железнодорожных компаний.

Рассматривая понятие эффективности железнодорожного транспорта целесообразно обратить внимание на два фактора (две функции): инфраструктурную составляющую, которая, связана с материальными активами и транспортной сетью и операционную деятельность, которая связана с движением поездов. Для каждой из этих функций, расходы (инвестиционные или эксплуатационные) и доходы (от деятельности или субсидии/субвенции)

могут быть разделены. С точки зрения общественных интересов, объем субсидий зависит от показателей дохода на рынке перевозок и уровня общих расходов железной дороги.

Измеряя эффективность железнодорожного транспорта, предлагаем показатели группировать в зависимости от инфраструктурной и эксплуатационной составляющей транспортного процесса (табл. 1).

Таблица 1

Распределение расходов и доходов от перевозок на составляющие транспортного процесса

Показатели	Составляющие транспортного процесса	
	Эксплуатация	Инфраструктура
Расходы	- инвестиции в подвижной состав - трудовые ресурсы	- инвестиционный капитал - техническое обслуживание и ремонт
Доходы	- тарифные доходы - государственное финансирование	- плата за доступ к сети - государственное финансирование

Менеджмент железнодорожного транспорта непосредственно влияет на эффективность деятельности железной дороги. Развитие политики инвестирования капитала в технологии, которые позволяют снизить расходы на техническое обслуживание и повышение покупательского спроса на железной дороге является достижимой целью. Также целесообразно дополнительное развитие информационных технологий (от более удобных сайтов для клиентов до автоматизированных систем обслуживания поездов и технического обслуживания). Современные технологические решения позволяют более эффективно использовать инвестиции, в том числе, за счет лучшей коммуникации с клиентами и автоматизации процессов.

Эффективность транспортных систем, государственное финансирование и доходы железной дороги связаны между собой. Для разработки стратегии и операционного планирования деятельности железной дороги имеет решающее значение последовательность и объемы государственной финансовой поддержки. В качестве примера, железные дороги стран ЕС, которые должны работать на конкурентных рынках с небольшой степенью государственного регулирования. Для них объем государственного финансирования имеет решающее значение для поддержания капиталоемких проектов, направленных на развитие железнодорожного транспорта. Основные различия между странами ЕС - это использование государственного финансирования железных дорог в рамках государственно-частного партнерства.

Несмотря на то, что железнодорожный рынок становится более конкурентоспособным и эффективным, общественные приоритеты (то есть большая площадь покрытия, низкие цены на билеты, энергоэффективные технологии) требуют регулирования и финансовой поддержки. Также адекватное и адресное финансирование необходимо для реализации в рамках железнодорожных систем социальных и экологических проектов.

Чтобы определить уровень эффективности деятельности железнодорожной транспортной

системы, можно применять показатели ее энергоэффективности, производительности, надежности или качества. Но, на наш взгляд, рационально рассматривать понятие «эффективность железнодорожного транспорта» с финансовой точки зрения. Различия в эффективности использования активов, производительности труда, тарифных ставок и коэффициентов, доходов и расходов, являются ключевыми показателями для данного исследования. В целом, результаты и общественные выгоды имеют большое значение, но минимизация затрат и государственная финансовая поддержка решает все.

На основе сравнения европейских железных дорог с некоторыми железнодорожными сетями стран, не входящих в состав ЕС, получаем дополнительные свидетельства того, что существуют значительные различия в определении самого термина «эффективность железнодорожного транспорта». Недавние исследования показывают, что европейские железные дороги отличаются по своей эффективности. На сегодняшний момент понятно, что некоторым европейским железным дорогам удалось достичь высокого уровня эффективности, а деятельность других, по причинам, зависящим от факторов внешней среды, может быть оценена, как относительно неэффективная.

Каждая национальная железная дорога имеет уникальные характеристики, которые, несомненно, влияют на ее работоспособность. Это может выражаться формой организационной структуры железной дороги, пропускной способностью или плотностью сети. Субсидии в железнодорожный транспорт или годовой дефицит платежного баланса может быть приемлемым в одних странах, а в других - нет. Топография является еще одним фактором. Например, Швейцария и Япония - оба государства с высокой концентрацией горной местности, что ведёт к удорожанию строительства и обслуживания железнодорожной инфраструктуры. Разветвленность транспортной сети и плотность населения также влияют на эффективность использования подвижного состава и других активов. Например, Франция, Швеция и Канада - страны, имеющие низкую

плотность населения, по сравнению с Бельгией, Германией или Швейцарией [9].

В этих странах доступны инвестиционные фонды государственной поддержки развития транспортной железнодорожной системы. Понятно, что в результате этих и других преимуществ, правительство должно быть заинтересовано в развитии инвестиционного процесса для повышения потенциала железнодорожной сети и государственные органы власти будут заинтересованы в том, чтобы инвестиции в железнодорожную отрасль получили лучшую отдачу на вложенный капитал [4, с. 53]. Но в последнее время довольно часто возникает ситуация дефицита средств для поддержки транспортных операций в перспективе. Например, в Соединенных Штатах, несколько губернаторов заблокировали выделение средств в программу федерального развития высокоскоростного железнодорожного движения, потому что не хотят нести ответственность за инвестирование государственных средств без четкой программы сокращения будущих эксплуатационных расходов.

В Европе и в других частях мира, многие операторы железнодорожных перевозок и компаний-

владельцев инфраструктуры получили существенную государственную поддержку. Она стала следствием понимания того факта, что хорошо функционирующая транспортная железнодорожная система важна для достижения основных общественных целей и потребностей - экологических, социальных, экономических и др. Очень важно принимать эти факторы во внимание для понимания различий в эффективности деятельности железнодорожного транспорта разных стран.

В этом контексте, под эффективной деятельностью железных дорог понимают прирост прибыли, учитывая инвестиции, вложенные в эксплуатацию, техническое обслуживание и обновление подвижного состава. Это может быть оценено с помощью сравнительно эффективного использования инвестиций в материальные активы, относительно высокой производительностью основных фондов, снижением затрат или высоким уровнем производительности труда.

На европейских железных дорогах система критериев эффективности транспортных сетей включает ряд показателей (табл. 2).

Таблица 2

Показатели эффективности железнодорожных транспортных систем	
Индикатор эффективности	Содержание
Инфраструктурная составляющая	
Выручка от использования инфраструктуры (оборот средств и финансовые доходы), тариф	Показывает размер покрытия общих расходов на содержание инфраструктуры за счет тарифных доходов, а также за счет государственного финансирования
Расходы на инфраструктуру на поезд-км	Показывают затраты на инфраструктуру при обслуживании/ремонте на поезд-км
Расходы на инфраструктуру на тонно-км	Показывают затраты на инфраструктуру при обслуживании/ремонте на тонно-км
Использование железнодорожной инфраструктуры	Используется как метод сравнения стран, при использовании их железнодорожной инфраструктуры.
Операционная деятельность	
Выручка пассажирских перевозок (включая государственное финансирование и финансовые доходы)	Показывает долю покрытия общих операционных расходов железной дороги за счет тарифных доходов, а также за счет государственного финансирования
Пассажирские операционные расходы на поезд-км	Показывает покрытие расходов на пробег поездов
Использование операторов грузовых/пассажирских перевозок	Позволяет сравнивать страны относительно числа перевозимых пассажиров и тонн груза в поезд-км общего пробега
Пассажирские доходы на поезд-км	Показывают размер тарифных доходов в расчете на один пассажирский поезд
Тарифные доходы на пассажиро-км	Показывают величину тарифных доходов в пересчете на один пассажиро-км
Тарифные доходы на поезд-км	Показывают величину тарифных доходов в расчете на пробег поезда
Грузовые доходы на т-км	Показывают величину доходов грузовых операций в расчете на тонно-км
Ставки тарифа по странам	Позволяют сравнить, что бизнес/рынок платит в каждой соответствующей стране за перемещение товаров по железной дороге - более низкая скорость - экономический потенциал для конкурентного преимущества

Таким образом, эффективность деятельности железнодорожного транспорта может быть определена путем определения ключевых финансовых показателей, таких как затраты и

доходы, и путем анализа и сопоставления значений этих компонентов. Однако зависимость от субсидий также может считаться плюсом, если рассмотреть эти показатели в контексте себестоимости поездок.[8]

Оценка эффективности железнодорожного транспорта требуют глубокого анализа структуры затрат и доходов от перевозок, что поможет понять факторы воздействия. Например, увеличение сложности транспортной сети, в результате высокой доли станционной работы или высокая плотность перевозок, приводит к увеличению затрат на перевозки.

Важно также понимать, что потенциальные экономические преимущества могут привести к осложнению эффективной деятельности железнодорожного транспорта. То есть, повышенная сложность перевозочного процесса приводит к увеличению плотности перевозок и, как следствие, к уменьшению пропускной способности. Более высокая степень электрификации железной дороги приведет к дополнительным затратам на техническое обслуживание сети, но снизит расходы на топливо. Наконец, важно учитывать амортизацию, особенно путевой инфраструктуры, из-за высокой капиталоемкости процесса. Подобно показателям оценки эффективности операционной работы, критерии измерения эффективности системы управления железнодорожной инфраструктурой вращаются вокруг стоимости и доходов от перевозки [10, с. 83].

На европейских железных дорогах достаточно популярен метод бенчмаркинг-анализа, эталонного тестирования, сопоставительного анализа на основе эталонных показателей [1, с.46], с целью выявления барьеров и рычагов развития эффективности железнодорожного транспорта, и лучшего понимания путей совершенствования транспортного бизнеса компаний-операторов.

Потенциал повышения эффективности железных дорог России и других стран мира невозможно оценивать, не учитывая во внимание: общие тенденции развития мирового хозяйства: активизацию глобализационных процессов, формирование единого экономического пространства и региональных товарных рынков с фактором стабильности. В современных условиях активных процессов интеграции транспортной системы России в единую европейскую систему и глобализации мирового хозяйства перед железнодорожниками стоят глобальные вызовы. Без их учета невозможно эффективное развитие, связанное с новыми требованиями к транспортным системам, обуславливающих переход от экстенсивной к интенсивной модели развития на основе платформы современных инновационных технологий; с усилением уровня внутриотраслевой и международной конкуренции в транспортном секторе [3, с.123]. В усилении количественных и качественных характеристик транспортной инфраструктуры, позиций в сети международных транспортных коридоров, взаимодействия между различными видами транспорта, внедрении

эффективных транспортных технологий и реализации инновационных проектов заключается развитие потенциала транспортной системы. Результатом развития является формирование и функционирование эффективной конкурентоспособной транспортной системы, способной обеспечивать функционирование высокопроизводительной, высокотехнологичной и безопасной транспортной инфраструктуры, высокое качество транспортных услуг.

Главным направлением совершенствования работы предприятий ОАО «РЖД» является модернизация железнодорожного транспорта для повышения скорости движения, провозной способности основных ее участков, в том числе используя эффективно транспортные коридоры, проходящие через территорию России.

На данный момент инновации и инновационная деятельность приобретают все большее значение для экономической и финансово-хозяйственной деятельности транспортных предприятий, являясь одним из базовых элементов эффективной стратегии и важным инструментом получения и сохранения конкурентных преимуществ. [5, с. 91]

Стратегия инновационного развития ОАО «РЖД» - это комплексная программа действий, направленных на достижение приоритетов инновационного развития, высокой эффективности деятельности за счет модернизации.

Для дальнейшего инновационного развития предприятий железнодорожного комплекса нужно разработать концепцию инновационного развития. Основной целью данной концепции должна быть постановка на методологическую основу технологического развития железнодорожного комплекса на принципах обеспечения устойчивого экономического роста.

Концепция развития инновационного потенциала должна учитывать следующие его составляющие:

- научно-технический комплекс для осуществления научной, научно-технической деятельности и подготовки работников;
- высококвалифицированные кадры, материально-техническую и опытно-экспериментальную базу;
- совершенствование законодательства в сфере инновационного развития железнодорожного транспорта и механизмов его реализации;
- создание эффективной системы управления инновационной деятельностью ОАО «РЖД» и разработки программы инновационного развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД»;
- обеспечение необходимыми ресурсами и развитой коммуникационной инфраструктурой.

Целесообразно внедрить новые и совершенствовать существующие технологии, которые должны быть направлены на формирование инновационной политики железнодорожного комплекса на уровне предприятий [6, с.163]. Дальнейшие исследования и операционной

деятельности железнодорожного транспорта, и сфокусированные на бенчмаркинге позволят получить дополнительную информацию, расширять возможности государственных регуляторов и менеджмента железнодорожных компаний, позволят повысить эффективность деятельности железной дороги, в том числе, за счет оптимизации интересов грузовых и пассажирских перевозок.

Стабильно функционирующий железнодорожный транспорт является гарантом

развития всех отраслей экономики России. Эффективность железнодорожного транспорта будет определяться динамикой восстановления основных производственных фондов отрасли, темпом роста спроса на железнодорожные перевозки, результатами реализации структурной реформы отрасли, эффективностью тарифной политики в регулируемых государством монопольных секторах деятельности, интенсивностью использования участков международных транспортных коридоров.

Библиографический список:

1. Беляева, Е.Р. Современные подходы в маркетинговой оценке конкурентоспособности выпускников вузов и высшего образования/ Е.Р. Беляева, С.Н. Кужева – Текст: непосредственный// Актуальные проблемы современной экономики: Материалы VII междунар. научно-практ. конф. В 2 ч. – Омск: ОмГУПС, 2019. Ч. 1. – С. 45–49.
2. Бубнова, Г. В. Экономический механизм реализации потенциала энергосбережения на железнодорожном транспорте/ Г.В. Бубнова, Р.С. Симак – Текст: непосредственный // Вестник Сибирского института бизнеса и информационных технологий. – 2020. – № 1 (33). – С. 20–25.
3. Дудник, Т.А. Теоретико-методологические основы управления интегрированными хозяйственными образованиями в промышленности: объектно-процессный подход/ Т.А. Дудник – Текст: непосредственный // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. – 2014. – №4–1. – С. 120–124.
4. Кравченко, Х.В. Сущность экономической категории эффективности и определения ее на транспорте /Х.В.Кравченко – Текст: непосредственный // Сборник научных трудов Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна. – 2014. – № 8. – С. 48–55.
5. Кужева, С.Н. Аксиологический аспект в управлении организациями/ С.Н. Кужева, Е.Р. Беляева – Текст: непосредственный // Аксиологические аспекты в современных научных исследованиях/ Сб. научн. тр. – Омск: ОГУПС, 2019. – С. 88– 94.
6. Оборин, М. С. Деловые информационные услуги как фактор экономического развития отрасли/ М.С. Оборин – Текст: непосредственный // Сервис в России и за рубежом. – 2019. – №1. – С. 162–169.
7. Ожегов, С.И. Словарь русского языка : Ок. 57000 слов / С. И. Ожегов; Под ред. Н. Ю. Шведовой. - 16-е изд., испр. – М. : Рус. яз., 1984. – 797 с. : портр.; 27 см. – Текст: непосредственный
8. Савельева, И.П. Управление рисками предпринимательской деятельности в современных экономических условиях/ И.П. Савельева, Л.Б. Мартиросян, Н.А. Беляев – Текст: непосредственный // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2012. – №9. – С.147–152.
9. Санчес, П. Эффективность, технические изменения и производительность в европейском железнодорожном секторе: Стохастический подход/ П. Санчес, Д. Вилланова – Текст: непосредственный // Международный журнал экономики транспорта. – 2015. – № 1. – С. 55–76.
10. Талавира, Е. Необходимость проведения оценки эффективности работы предприятий железнодорожного транспорта в современных условиях / Е. Талавира, О. Семеник – Текст: непосредственный // Сборник научных трудов ДЕТУТ. Серия «Экономика и управление». – 2015. – № 21-22, – Ч. 1. – С. 84–88.

References

1. Belyayeva E.R., Kuzheva S.N. *Sovremennyye podkhody v marketingovoy otsenke konkurentosposobnosti vypusknikov vuzov i vysshego obrazovaniya* [Modern approaches in the marketing assessment of the competitiveness of graduates and higher education]// Actual problems of the modern economy: Proceedings of VII international. scientific and practical. conf. At 2 p.m.] – Omsk: OmGUPS, 2019. Part 1. - pp. 45-49.
2. Bubnova G. V., Simak R. S. *Ekonomicheskiy mekhanizm realizatsii potentsiala energosberezheniya na zheleznodorozhnom transporte* [The economic mechanism for realizing the potential for energy saving in rail transport]// Bulletin of the Siberian Institute of Business and Information Technology - 2020. - No. 1 (33). - pp. 20-25.
3. Dudnik T.A. *Teoretiko-metodologicheskiye osnovy upravleniya integrirovannymi khozyaystvennymi obrazovaniyami v promyshlennosti: ob"yektno-protsessnyy podkhod* [Theoretical and methodological foundations of managing integrated economic entities in industry: an object-process approach]// Bulletin of the TSU. Economic and legal sciences. - 2014. - No. 4-1. - pp. 120-124.
4. Kravchenko H.V. *Sushchnost' ekonomicheskoy kategorii effektivnosti i opredeleniya yeye na transporte* [The essence of the economic category of efficiency and its definition in transport]// Collection of scientific works of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan. - 2014. - No. 8. - pp. 48-55.

5. Kuzheva S.N., Belyayeva E.R. *Aksiologicheskiy aspekt v upravlenii organizatsiyami* [Axiological aspect in the management of organizations]// Axiological aspects in modern scientific research - Omsk: OmGUPS, 2019, pp. 88-94.
 6. Oborin M. S. *Delovyye informatsionnyye uslugi kak faktor ekonomicheskogo razvitiya otrasli* [Business information services as a factor in the economic development of the industry]// Service in Russia and abroad. - 2019. - No. 1. - pp. 162-196.
 7. Ozhegov S.I. *Slovar' russkogo yazyka*: [Dictionary of the Russian language] - М.: Rus. Yaz., 1984. - 797 p.
 8. Savelyeva I.P., Martirosyan L.B., Belyaev N.A. *Upravleniye riskami predprinimatel'skoy deyatel'nosti v sovremennykh ekonomicheskikh usloviyakh* [Risk management of entrepreneurial activity in modern economic conditions]// Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management. - 2012. - No. 9. - pp. 147-152.
 9. Sanchez P. *Effektivnost', tekhnicheskiye izmeneniya i proizvoditel'nost' v yevropeyskom zheleznodorozhnom sektore: Stokhasticheskiy podkhod* [Efficiency, technical changes and productivity in the European railway sector: A stochastic approach]// International Journal of Transport Economics. - 2015. - No. 1. - pp. 55-76.
 10. Talavira E. *Neobkhodimost' provedeniya otsenki effektivnosti raboty predpriyatiy zheleznodorozhnogo transporta v sovremennykh usloviyakh* [The need to assess the performance of railway enterprises in modern conditions]// Collection of scientific papers DETUT. Series "Economics and Management". - 2015. - No. 21-22, - Part 1. - pp. 84-88.
-

ESTIMATION OF EFFICIENCY OF ACTIVITY ON RAILWAY TRANSPORT

Elena R. Belyaeva,

Omsk, Omsk State Transport University,

Swetlana N. Kuzheva,

Omsk State University. F. M. Dostoevsky

Abstract. The effectiveness of enterprises and industries is defined as the degree of achievement of goals, as a positive impact. The article discusses various approaches to the definition of the concept of "railway transport efficiency", presents national differences in assessing the efficiency of European railways, identifies the components of the concept for the development of innovative potential of the railway transport system.

The purpose of the study is to determine a set of criteria for assessing the effectiveness of activities in the railway sector, which would make decisions that contribute to the growth of the innovative potential of the industry. The study, the object of which is the railway transport enterprises, confirms the existence of differences in determining the effectiveness of the railway companies, providing individual stages of the transport process. As a result, the concept of "railway transport efficiency" is more rational to consider from a financial point of view. The criteria used for the assessment should vary depending on the situation specific to the company, as well as on its industry affiliation.

The authors proposed to use the performance indicators of railway enterprises, grouping them depending on the infrastructure and operational component of the transport process. The infrastructure component is associated with tangible assets and the transportation network. Operational, characterizing operational activities, is associated with the movement of trains. Like indicators for evaluating operational efficiency, criteria for measuring the effectiveness of a railway infrastructure management system revolve around cost and transportation revenue.

To determine the effectiveness of enterprises, you can apply and private indicators: energy efficiency, productivity, reliability and quality. In general, results and public benefits are important, but cost minimization and government financial support are everything.

Keywords: railway transport enterprises, performance, evaluation indicators, income, expenses, criterion.

Сведения об авторах:

Беляева Елена Рудольфовна - кандидат экономических наук, доцент кафедры «Менеджмент, маркетинг и коммерция» Омского государственного университета путей сообщения (644039 Российская Федерация, Г.Омск, ул. 22 Марьяновская, д.2/1, кв 40), e-mail: vamusya@mail.ru

Кузеева Светлана Николаевна - кандидат экономических наук, доцент кафедры «Управление бизнесом и экономическая безопасность» Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского» (644100, Российская Федерация, г. Омск-100, ул. Лаптева, д.5, кв. 268), e-mail: kugeva.10@mail.ru

Статья поступила в редакцию 26.06.2020 г.