

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Лазич Ю.В.

Новгородский государственный университет
имени Ярослава Мудрого,
Великий Новгород, Россия

Попова И.Н.

Уральский государственный экономический
университет,
Екатеринбург, Россия

В статье проведен обзор состояния и основных тенденций развития отрасли автомобильных грузовых перевозок в России. Замедление экономического роста, неблагоприятная конъюнктура на мировых рынках, пандемия COVID-19 привели к стагнации грузооборота в России. Тем не менее автомобильные грузоперевозки в 2019 г. показали рост. Этому способствовали увеличение оборота розничной торговли, реализация ряда масштабных инфраструктурных проектов, в том числе строительство и ввод новых скоростных автодорог, мостов, а также реконструкция и ремонт объектов, уже находящихся в эксплуатации. Увеличилась дальность перевозок, внедряется использование электронного документооборота и цифровизация предрейсового контроля автотранспортных средств и водителей. Наблюдается перераспределение российских грузовых потоков из Европы в сторону Азии. Однако по состоянию на август 2020 г. грузооборот и объем перевозок грузов автомобильным транспортом оказались ниже показателей 2019 г. В числе факторов, оказывающих негативное влияние на рынок, можно выделить постоянный рост стоимости топлива, ужесточение требований регуляторов, повышение налогов и пошлин и отмену ранее введенных льгот; рост тарифов проезда по платным автомобильным дорогам. Высокий порожний пробег снижает эффективность грузоперевозок и создает заторы на ключевых маршрутах. Растет число устаревших транспортных средств во многих видах транспорта, кроме железнодорожного и воздушного. По мнению автомобильных грузоперевозчиков,

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE ROAD HAULAGE INDUSTRY IN RUSSIA

Lazich Yu.V.

Yaroslav-the-Wise
Novgorod State University,
Veliky Novgorod, Russia

Popova I.N.

Ural State
University of Economics,
Ekaterinburg, Russia

The article provides an overview of the state and main trends in the development of the automotive cargo transportation industry in Russia. The slowdown in economic growth, unfavorable conditions in world markets, and the COVID-19 pandemic have led to a stagnation in freight turnover in Russia. Nevertheless, road freight transportation showed growth in 2019. This was facilitated by the increase in retail trade turnover, the implementation of a number of large-scale infrastructure projects, including the construction and commissioning of new high-speed roads, bridges, as well as the reconstruction and repair of facilities in operation. The range of transportation has increased, the use of electronic document management and digitalization of pre-trip control of vehicles and drivers are being introduced. There is a redistribution of Russian cargo flows from Europe to Asia. However, as of August 2020, freight turnover and the volume of cargo transportation by road transport turned out to be lower than in 2019. Among the factors that have a negative impact on the market, one can single out the constant growth of the cost of fuel, tougher requirements of regulators, increase in taxes and duties and cancellation of previously introduced benefits; increase in fares for toll roads. High empty mileage reduces transport efficiency and creates congestion on key routes. The number of obsolete vehicles is growing in many modes of transport, except for rail and air. In the opinion of road freight carriers, the development of the industry is slowed down by the low transparency of the market, artificial understatement of prices by a number of carriers, which

развитие отрасли замедляется низкой прозрачностью рынка, искусственным занижением цен рядом перевозчиков, что говорит о недобросовестной конкуренции. Инфраструктурное развитие все еще недостаточно для обработки грузопотока. Для поддержания конкурентоспособности отрасли автомобильных грузоперевозок необходимы инвестиции в новые способы повышения качества сервисов, а также их безопасности.

Ключевые слова: автомобильные грузоперевозки; грузооборот; инфраструктура; транспорт.

speaks of unfair competition. Infrastructure development is still not sufficient to handle freight traffic. Maintaining the competitiveness of the industry requires investment in new ways to improve service quality and security.

Keywords: road freight transport; freight turnover; infrastructure; transport.

Транспортная отрасль является важнейшим структурообразующим элементом российской экономики. Ее доля в валовой добавленной стоимости достигает 7%, а реализация проектов по строительству транспортной инфраструктуры вносит значительный вклад в объемы инвестиций в основной капитал. Для внутренней и внешней торговли транспорт является аналогом кровеносной системы человека: сбалансированное и своевременное развитие транспортной инфраструктуры – фундамент для наращивания объемов торговли.

Российские грузоперевозки показывают стабильный рост на протяжении последних нескольких лет, однако в 2019 г. он существенно замедлился (рисунок 1).



Рисунок 1. Динамика темпов прироста грузооборота и перевозок грузов, 2015-2019 гг., % (Составлено авторами по [Транспорт. Официальная статистика, 2020])

В 2018 г. грузооборот увеличился на 2.8%, объем перевезенных грузов – на 2.4%; в 2019 г. прирост составил только 0.4% и 0.2% соответственно. В числе основных

Образец цитирования:

Лазич Ю.В., Попова И.Н. Тенденции развития отрасли автомобильных грузоперевозок в России // BENEFICIUM. 2020. № 4 (37). С. 19-27. DOI: [http://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4\(37\).19-27](http://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4(37).19-27)

For citation:

Lazich Yu.V., Popova I.N. Trends in the Development of the Road Haulage Industry in Russia // BENEFICIUM. 2020. No. 4 (37). pp. 19-27. (In Russ.). DOI: [http://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4\(37\).19-27](http://doi.org/10.34680/BENEFICIUM.2020.4(37).19-27)

причин спада активности следует назвать замедление экономического роста в России, а также неблагоприятную конъюнктуру на мировых рынках. Согласно оценкам Федеральной службы государственной статистики, в 2019 г. темп прироста российского ВВП замедлился впервые с 2015 г. и составил 1.3% (по сравнению с 2.5% в 2018 г.) [Валовой внутренний продукт. Официальная статистика, 2020], что совпало с ожиданиями экспертов в начале года. Спад объемов мировой торговли и общее замедление развития национальной экономики сказались на снижении темпов роста как экспортных поставок, так и внутренних перевозок. Наиболее пострадавшими сегментами транспортной отрасли России оказались водный транспорт (как морской, так и внутренний) и воздушный транспорт; железнодорожные перевозки по итогам 2019 г. показали стагнацию: рост экспортных перевозок был нивелирован падением внутренних объемов. В контрасте такой пессимистичной картины оказался грузооборот автомобильного транспорта, который по итогам 2019 г. составил 151.87 млрд. тонно-километров и вырос на 6.18%, в том числе на коммерческой основе – на 9.5%. Снижение стоимости топлива и сокращение транспортного плеча в перевозках позволило перераспределить ряд грузов с других видов транспорта на автомобильный (таблица 1).

Таблица 1. Годовые темпы прироста грузооборота (тонно-километров) по видам транспорта, 2016-2019 гг., %

Вид транспорта	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Железнодорожный	1.65	6.36	4.21	0.15
Автомобильный	0.40	2.82	1.57	6.18
Трубопроводный	1.84	5.06	2.03	0.67
Морской	2.38	16.28	-10.01	-18.87
Внутренний водный	4.69	0.00	-1.49	-5.02
Воздушный	17.86	19.7	-1.27	-5.13
Грузооборот всего	1.76	5.58	2.70	0.67

Составлено авторами по [Транспорт. Официальная статистика, 2020]

Согласно Международному союзу автомобильного транспорта (International Road Transport Union, IRU), грузовой автотранспорт является «... жизненно важным элементом для всех категорий общества», обеспечивая расширение возможностей пространственной независимости, а также способствуя более полноценному распределению благ между городской и сельской местностью [Николаев, 2019].

Автомобильные грузоперевозки – неотъемлемая часть современного общества, без которого невозможно представить его существование. А.А. Иевлева отмечает фундаментальную роль автомобильного транспорта в эффективных цепях поставок грузов за счет обслуживания практически всех сфер жизнедеятельности общества [Иевлева, 2010].

Настолько важная роль автомобильного транспорта в грузовых перевозках связывается с наличием множества преимуществ его использования, которые выражаются в глобальной доступности; перевозке по принципу «от двери до двери»; маневренности, гибкости и динамичности; вариативности при организации различных маршрутов и схем доставки [Николаев, 2019]. Современный автомобильный транспорт обеспечивает высокий уровень сохранности груза, оперативности перевозки и реагирования на изменения внешних условий, скорости обслуживания, а также обладает инфраструктурной гибкостью, в том числе благодаря активному внедрению цифровых технологий.

Статистика объема грузоперевозок несколько иная, чем статистика грузооборота, – объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2019 г. составил 5.74 млрд. тонн, что больше показателя 2018 г. на 3.5%. Несмотря на позитивные результаты в сегменте в целом, в части коммерческих перевозок, на которые приходится 27% от общего объема, отмечается спад на 6.4% до 1.53 млрд. тонн (рисунок 2).

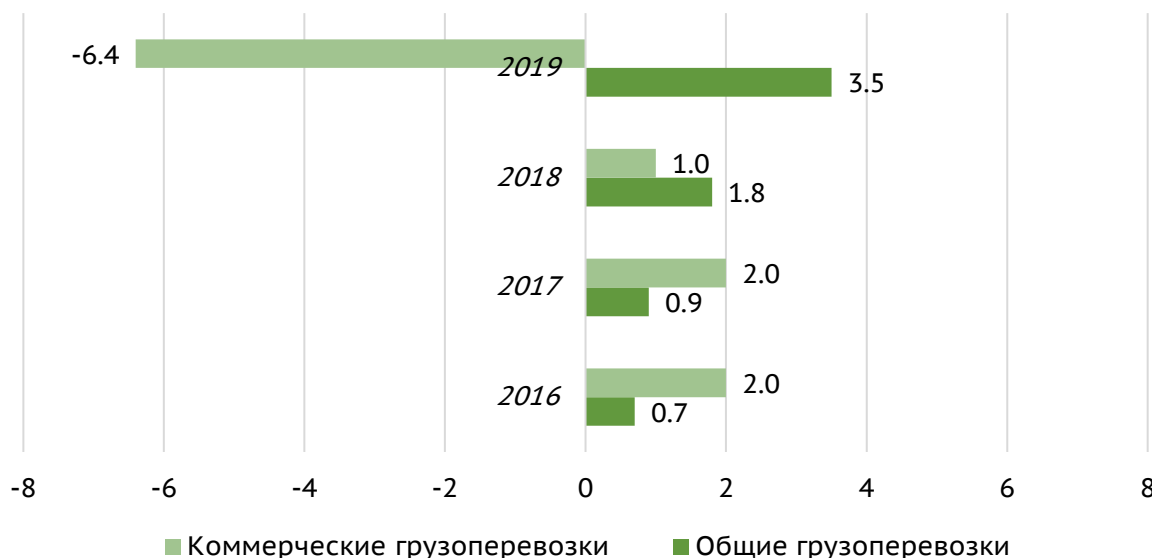


Рисунок 2. Годовые темпы прироста объема грузовых перевозок автомобильным транспортом, 2016-2019 гг., % (Составлено авторами по [Транспорт. Официальная статистика, 2020])

Опережающие по сравнению с объемами грузоперевозок темпы роста грузооборота свидетельствуют об увеличении средней дальности перевозок. Несмотря на увеличение логистического плеча, автотранспорт, по-прежнему, остается выбором для перевозок на небольшие расстояния, что объясняет его относительно небольшую долю (порядка 5%) в объеме грузооборота [Обзор российского транспортного сектора в 2019 году, 2020].

Оживлению автомобильных перевозок способствовали рост оборота розничной торговли (101.6% в 2019 г. к 2018 г. в сопоставимых ценах) и электронной коммерции (125% в 2019 г.) [Подъем оборотом, 2020], для которых автомобильный транспорт является основным способом доставки товаров. Для розничных продаж также набирает популярность экспресс-доставка (особенно актуально для продуктов питания и других скоропортящихся грузов), которая, как правило, осуществляется автомобильным транспортом «от двери до двери».

Кроме того, на динамику статистических показателей вполне могло повлиять и то, что с июля 2018 г. резко активизировалась регистрация грузоперевозчиков в Системе взимания платы «Платон». Таким образом и с учетом того, что почти 70% большегрузов в системе принадлежат физическим лицам, государственной статистике стала доступна та информация, которая прежде была «в тени» [АвтоТрансИнфо, 2020].

Среди прочих факторов, позитивно влияющих на рынок автомобильных грузовых перевозок, можно назвать активное развитие транспортной инфраструктуры, в том числе строительство и ввод новых скоростных автодорог, а также реконструкция

и ремонт уже эксплуатируемых объектов. В частности, в 2019 г. протяженность платных дорог под управлением государственной компании «Автодор» увеличилась на 200 км, в течение последующих шести лет запланировано их дальнейшее увеличение на 1700 км (для сравнения за десять предыдущих лет было построено 1000 км). Эксперты рынка отмечают, что часть средств, расходуемых на создание и модернизацию дорожной инфраструктуры, была направлена из поступлений в бюджет в рамках действия системы «Платон» (в общей сложности система уже принесла государству 90 млрд. рублей) [Обзор российского транспортного сектора в 2019 году, 2020].

Помимо этого, в 2018-2019 гг. были реализованы масштабные инфраструктурные проекты и регуляторные нововведения, в числе которых [Обзор российского транспортного сектора в 2019 году, 2020]:

- запуск грузового автомобильного движения через Керченский пролив; участники рынка уже отмечают повышение грузооборота в южном направлении;
- завершение строительства скоростной платной трассы «Москва – Санкт-Петербург» (М-11, Нева); проект является одним из крупнейших в России и призван сократить время в пути между двумя ключевыми торговыми центрами страны, увеличить пропускную способность и повысить безопасность движения;
- законодательное разрешение на ввод безальтернативных платных дорог для регионов Крайнего Севера (70% территории страны);
- открытие трансграничного автомобильного моста между Россией и Китаем через р. Амур (Благовещенск – Хэйхэ); плановый грузопоток – 630 грузовых автомобилей ежедневно.

Также в начале 2020 г. Министерство транспорта Российской Федерации запустило тестирование электронной транспортной накладной, электронных путевых листов и цифровизации предрейсового контроля автотранспортных средств и водителей. Разработанная система, которая будет тестироваться почти до конца года, призвана сократить издержки перевозчиков на оформление почти 3 млрд. первичных документов ежегодно и упростить процесс досмотра, а также повысить безопасность грузовых автомобильных перевозок [Министерство транспорта Российской Федерации, 2020].

В числе самых популярных перевозимых автотранспортом товаров: товары народного потребления, сырьевые товары и промышленная продукция, а также стройматериалы. Основной объем перевозок в России приходится на направление восток-запад (г. Владивосток – г. Москва). Внутренние грузоперевозки являются одним из драйверов для дальнейшего развития отрасли – введенные санкции активизировали этот тренд, снизив внешний оборот и увеличив внутренний. Также наблюдается перераспределение грузовых потоков из Европы в сторону Азии. Одним из наиболее развивающихся и перспективных направлений является грузопоток между Россией и Китаем (КНР). Развитию данного направления способствовало подписанное в 2018 г. соглашение с КНР о международном автомобильном сообщении, которое изменяет правила перевозки и позволяет осуществлять беспрепятственные транспортные сервисы между любым из городов Китая и России (ранее это было возможно только в приграничных зонах и по заранее оговоренному маршруту).

Объем перевозок между Россией и странами Европы в 2019 г. стагнировал (+0.7%) и составил 22 млн. тонн с почти что равным соотношением импортируемой и экспортируемой продукции (51% и 49% соответственно) [Обзор российского транспортного сектора в 2019 году, 2020].

События первой половины 2020 г. принесли новые сложности для дальнейшего развития экономики и торговли, среди которых вспышка COVID-19 и локдаун практически всех отраслей на период пандемии, кризис в ОПЕК+ и падение стоимости нефти более чем на 30%. В январе-августе 2020 г. объемы перевозок автомобильным транспортом снизились на 5.6%, а грузооборот – на 4.5% (на коммерческой основе – на 5.5%) [Транспорт. Официальная статистика, 2020].

Среди факторов, влияющих на объем грузоперевозок в сложившейся экономической ситуации, наиболее важными следует считать [Бутов, 2020]:

- введение карантина и закрытие производственных предприятий в странах с наибольшим уровнем распространения COVID-19;

- введение режима повышенной готовности в связи с угрозой распространения COVID-19, обязательной самоизоляции населения в ряде регионов, прежде всего, в г. Москве: очевидно, что закрытие торговых предприятий, развлекательных центров и особенно производственных предприятий вызвало сокращение и перенос отгрузок готовой продукции; вместе с тем, многие крупные торговые сети полностью перешли на работу в режиме онлайн, что повысило спрос на курьерскую доставку товаров (сегмент LTL);

- увеличение сроков прохождения границ: 17 марта 2020 г. Европейская комиссия запретила проезд внутри безвизовой Шенгенской зоны из-за распространения COVID-19, в результате очереди на границах европейских стран значительно выросли, а время доставки грузов увеличилось на 2-3 дня.

Эксперты указывают на то, что воздействие пандемии на транспортную отрасль, скорее всего, будет превосходить отрицательный эффект, который испытает экономика страны в целом.

Кроме того, в числе факторов, оказывающих негативное влияние на развитие рынка услуг грузового автомобильного транспорта, можно выделить следующие:

- возрастающая стоимость топлива: несмотря на то, что отрасли удалось избежать повтора «дизельного шока» 2018 г. и что прогнозы на следующий год в целом оптимистичны, общий тренд на удорожание сохраняется и в будущем может значительно негативно повлиять на прибыль перевозчиков и грузоотправителей и отрасль в целом;

- ужесточение требований регуляторов: усиление контроля за превышением весогабаритных норм в рамках системы «Платон» и запланированной автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) ведет к повышению расходов перевозчиков на выплату штрафов в случае нарушений;

- повышение налогов и пошлин и отмена ранее введенных льгот;

- отмена льгот по уплате транспортного налога для пользователей системы «Платон» с 2019 г.;

- обсуждения предложения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации о повышении транспортного налога для коммерческого транспорта класса Евро-3 и ниже в целях охраны окружающей среды и обновления парка грузового транспорта;

- повышение тарифов проезда по платным дорогам;

- устаревание парка транспортных средств;

- низкая эффективность грузоперевозок (порожний пробег, плохо спланированные маршруты, простой транспорта, порча грузов и др.); наиболее развитые транспортные компании все больше полагаются на средства автоматизации и цифровизации (сценарии перевозок, роботы, ИТ-решения и платформы, геолокационные

данные и пр.), однако в целом по сектору темпы перехода к диджитализации остаются крайне низкими, в том числе из-за нестабильности связи вдоль автомобильных дорог.

В отчете об исследовании отрасли грузоперевозок в России, проведенном компанией Ernst & Young Global Limited, представлены результаты опроса представителей рынка автомобильных грузоперевозок относительно сдерживающих факторов его развития (рисунок 3).



Рисунок 3. Ответы респондентов на вопрос: «Что, по Вашему мнению, мешает развитию автомобильных грузоперевозок в наибольшей степени?» [Обзор отрасли грузоперевозок в России, 2019 год, 2020]

Таким образом, участники отрасли отмечают проблемы низкой прозрачности рынка (63% опрошенных) и искусственного занижения цен недобросовестными перевозчиками (53% опрошенных). Ряд представителей малого бизнеса уделяет недостаточно внимания обслуживанию транспорта, страхованию ответственности и прочим обязанностям грузоперевозчиков. За счет этого снижаются издержки игроков рынка и понижается стоимость перевозки груза для конечного потребителя, и, как следствие, часть клиентов переходит к недобросовестным перевозчикам.

Решение указанных проблем возможно за счет внедрения новых технологий и сервисов, позволяющих повысить прозрачность рынка и усилить контроль за недобросовестными перевозчиками. Для поддержания конкурентоспособности отрасли необходимы инвестиции в новые способы повышения качества сервисов, а также их безопасности (в том числе сохранности грузов).

Библиография

- Бутов А.М. Влияние коронавируса на российский рынок грузоперевозок // Аналитический бюллетень НИУ ВШЭ об экономических и социальных последствиях коронавируса в России и в мире. 2020. № 9. С. 45-51. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/377993642.pdf> (дата обращения 09.11.2020).
- Валовой внутренний продукт. Официальная статистика (2020). Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://showdata.gks.ru/report/280029/> (дата обращения 11.11.2020).
- Внезапно, но факт: грузооборот автомобильного транспорта в 2019 году вырос так, как он не рос с 2012 года (2020). АвтоТрансИнфо. 29 января 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://news.ati.su/news/2020/01/29/vnezapno-no-fakt-gruzooborot-avtomobilnogo-transporta-v-2019-godu-vyros-tak-kak-on-ne-ros-s-2012-goda-104657/> (дата обращения 09.11.2020).
- Иевлева А.А. Разработка стратегии повышения эффективности работы российских операторов на рынке международных автомобильных перевозок грузов: Диссертация ... канд. экон. наук. М., 2010. 194 с.
- Николаев Р.С. Современные тенденции развития грузоперевозок автомобильным транспортом в России: структурные и логистические аспекты // Вестник Пермского национального исследовательского политехнического университета. Социально-экономические науки. 2019. № 4. С. 290-306.
- Обзор отрасли грузоперевозок в России, 2019 год (2020). ЕУ в России [Электронный ресурс]. URL: https://www.eu.com/ru_ru/automotive-transportation/eu-transportation-services-2019 (дата обращения 12.11.2020).
- Обзор российского транспортного сектора в 2019 году (2020). КПМГ в России и СНГ [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.investinrussia.com/data/file/ru-ru-russian-transport-survey.pdf> (дата обращения 09.11.2020).
- 1 октября начнется тестирование электронного оформления перевозок на автомобильном транспорте (2020). Пресс-центр. Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9702> (дата обращения 10.11.2020).
- Подъем оборотом: российские интернет-ритейлеры догоняют AliExpress // Газета «Коммерсантъ». № 25 от 12.02.2020. С. 1.
- Транспорт. Официальная статистика (2020). Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения 11.11.2020).

References

- Butov A.M. Vliyaniye koronavirusa na rossiyskiy rynek gruzoperevozok [Impact of the coronavirus on the Russian freight market] // Analiticheskiy byulleten' Natsional'nogo issledovatel'skogo universiteta Vysshey Shkoly Ekonomiki ob ekonomicheskikh i sotsial'nykh posledstviyakh koronavirusa v Rossii i v mire [Analytical Bulletin of the National Research University Higher School of Economics on the Economic and Social Consequences of Coronavirus in Russia and in the World]. 2020. No. 9. pp. 45-51. (In Russ.). Available at: <https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/377993642.pdf> (accessed 09.11.2020).
- Gross Domestic Product. Official statistics (2020). Federal service for State Statistics (In Russ.). Available at: <https://showdata.gks.ru/report/280029/> (accessed 11.11.2020).

- Vnezapno, no fakt: gruzooborot avtomobil'nogo transporta v 2019 godu vyros tak, kak on ne ros s 2012 goda [Suddenly, but true: the turnover of road transport in 2019 has grown as it has not grown since 2012] (2020). AvtoTransInfo. January 29, 2020. (In Russ.). Available at: <https://news.ati.su/news/2020/01/29/vnezapno-no-fakt-gruzooborot-avtomobilnogo-transporta-v-2019-godu-vyros-tak-kak-on-ne-ros-s-2012-goda-104657/> (accessed 09.11.2020).
- Iyevleva A.A. Razrabotka strategii povysheniya effektivnosti raboty rossiyskikh operatorov na rynke mezhdunarodnykh avtomobil'nykh perevozok gruzov [Development of a strategy to improve the efficiency of Russian operators in the market of international road transport of goods]: The dissertation for the degree of PhD in Economics. M., 2010. 194 p. (In Russ.).
- Nikolaev R.S. Modern Development Trends of Cargo Transportation by Road Transport in Russia: Structural and Logistical Aspects // PNRPU Sociology and Economics Bulletin. 2019. No. 4. pp. 290-306. (In Russ.).
- Obzor otrasli gruzoperevozok v Rossii, 2019 god [Overview of the automotive cargo transportation industry in Russia, 2019] (2020). EY in Russia (In Russ.). Available at: https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/ey-transportation-services-2019 (accessed 12.11.2020).
- Obzor rossiyskogo transportnogo sektora v 2019 godu [Overview of the Russian transport sector in 2019] (2020). KPMG in Russia and CIS (In Russ.). Available at: <https://ru.investinrussia.com/data/file/ru-ru-russian-transport-survey.pdf> (accessed 09.11.2020).
- 1 oktyabrya nachnetsya testirovaniye elektronnoy oformleniya perevozok na avtomobil'nom transporte [On October 1, testing of electronic registration of carriage by road-mobile transport will begin] (2020). Press center. Ministry of Transport of the Russian Federation (In Russ.). Available at: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9702> (accessed 10.11.2020).
- Pod"yem oborotom: rossiyskiye internet-riteylery dogonyayut AliExpress [Growth in turnover: Russian Internet retailers are catching up with AliExpress] // Kommersant newspaper. No. 25 from 12.02.2020. P. 1. (In Russ.).
- Transport. Official statistics (2020). Federal service for State Statistics (In Russ.). Available at: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (accessed 11.11.2020).

Об авторах / Authors

Юлия Вячеславовна Лазич – кандидат экономических наук, доцент; доцент, кафедра отраслевого менеджмента, Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, г. Великий Новгород, Россия / **Yuliya V. Lazich** – PhD in Economics, Docent; Associate Professor, Department of Industrial Management, Yaroslav-the-Wise Novgorod State University, Veliky Novgorod, Russia.

E-mail: Yuliya.Kolmagorova@novsu.ru.

SPIN РИНЦ 8591-7475.

Ирина Николаевна Попова – кандидат социологических наук, доцент; доцент, кафедра экономики предприятий, Уральский государственный экономический университет, г. Екатеринбург, Россия / **Irina N. Popova** – PhD in Sociology, Docent; Associate Professor, Department of Enterprise Economics, Ural State University of Economics, Ekaterinburg, Russia.

E-mail: ipopova@k66.ru.

SPIN РИНЦ 7235-4783.