

**Зенкина Елена Вячеславовна**  
д-р экон. наук, Центр международной  
макроэкономики и внешнеэкономиче-  
ских связей, Институт экономики Рос-  
сийской академии наук, г. Москва  
**e-mail:** [evzenkina@mail.ru](mailto:evzenkina@mail.ru)

**Кутовой Владимир Михайлович**  
д-р экон. наук, ФГБОУ ВО «Диплома-  
тическая академия Министерства ино-  
странных дел РФ», г. Москва  
**e-mail:** [Kutovoi46@mail.ru](mailto:Kutovoi46@mail.ru)

### Zenkina Elena

Doctor of Economics Sciences, Center  
for international macroeconomics and  
foreign economic relations of State  
Budgetary Institute of Economics Russian  
Academy of Sciences (RAS), Moscow  
**e-mail:** [evzenkina@mail.ru](mailto:evzenkina@mail.ru)

### Kutovoi Vladimir

Doctor of Economic Sciences, Diplomatic  
Academy of the Ministry of Foreign  
Affairs of Russia, Moscow  
**e-mail:** [Kutovoi46@mail.ru](mailto:Kutovoi46@mail.ru)

## ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

**Аннотация.** Главным преимуществом России является ее огромная территория, и как следствие ее транзитный потенциал. Все кратчайшие торговые пути, связывающие Азию и Европу, проходят именно через российскую территорию. Для устойчивого экономического развития и укрепления влияния России важно реализовать транспортный потенциал региона, в котором Россия будет занимать ключевое место как транзитная страна. Чтобы быть полноценным участником мировой торговли, России требуется современная транспортная система. В статье рассмотрены проблемы современного состояния транспортной системы Евразии, приведены способы повышения качества и конкурентоспособности российского транспорта.

**Ключевые слова:** мировая торговля, международное сотрудничество, региональная интеграция, сближение стран, транспортная система, устойчивое развитие экономики.

## TRANSPORT SYSTEM AND ITS IMPACT ON THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN ECONOMY

**Abstract.** The main advantage of Russia is its huge territory, and as a consequence its transit potential. All the shortest trade routes, connecting Asia and Europe, pass through the Russian territory. For sustainable economic development and strengthening of Russia's influence, it is important to realize the transport potential of the region, in which Russia will occupy a key place as a transit country. To be a full-fledged participant in world trade, Russia needs a modern transport system. The problems of the current state of the transport system of Eurasia have been considered in the article, the ways to increase the quality and competitiveness of Russian transport have been adduced.

**Keywords:** world trade, international cooperation, regional integration, rapprochement of the countries, transport system, sustainable development of economy.

Транспортная система России находится на стадии своего обновления и модернизации, поскольку в новых политических и экономических условиях основной упор теперь делается на развитие собственного производства и экономики, а также на интеграцию в евразийское пространство, в том числе в транспортно-логистическую систему Евразии. России требуются большие инвестиции в транспортную систему, чтобы вывести ее на новый уровень, и чтобы она смогла обеспечивать растущую экономику. Транспортная система России уже является частью многих евразийских проектов и для того, чтобы занять в них наиболее прочное место и получать максимальную прибыль, ей требуется постоянно обновлять, модернизировать и делать свой транспорт конкурентоспособным.

Для того, чтобы быть полноценным участником мировой торговли, России требуется современная транспортная система [3]. Огромная территория страны позволяет ей реализовывать небывалые по масштабам транспортные проекты, которые становятся частью всей евразийской транспортной системы. Очевидно, что толчком к развитию экономики и реализации геополитических целей России требуется установить тесные и прочные отношения со странами-соседями. Особенно этот вопрос стал актуальным в настоящее время, когда со странами Запада из-за санкций разрушились те основы, которые строились множество лет. Поэтому перед Россией встает новый комплекс задач и главной из них является интеграция в евразийское пространство.

© Зенкина Е.В., Кутовой В.М., 2019. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

The Author(s), 2018. This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



В настоящий момент этой интеграции содействует общность экономических целей этих стран. России требуются новые партнеры и союзники, страны постсоветского пространства и Европейского экономического союза (далее – ЕАЭС) нуждаются в минеральных и топливно-энергетических ресурсах, а также сильным внешнеэкономическом партнере. Одним из главных союзников России становится Китай, который также видит перспективы сотрудничества с нашей страной и ищет новые рынки для сбыта своих товаров. Поэтому главным инструментом интеграции в настоящий момент может стать транспорт, который обеспечивает внешнеэкономическую деятельность каждой из стран. Формирование интегрированной транспортной системы евразийского региона позволит каждой стране осуществить собственные цели, повысит экономическое благосостояние всего региона в целом, обеспечит его безопасность от глобальных проблем терроризма и наркоторговли, а также позволит осуществить геополитические цели всех стран евразийского пространства. Множество геополитиков, в частности такой известный российский геополитик как А. Г. Дугин, высказывалось за объединение евразийского пространства против талоссократии (морских держав), т. е. против коалиции западных стран во главе с США [2]. Очевидно, что для выполнения всех этих задач России требуется предоставить такие выгоды своей экономики и транспортной системы, которые смогут сплотить весь регион.

Главным преимуществом России является ее огромная территория, и как следствие ее транзитный потенциал. Располагаясь на стыке таких частей света как Европа и Азия, Россия призвана обеспечить взаимодействие двух блоков. Все кратчайшие торговые пути из Азии в Европу и наоборот, проходят именно через территорию нашей страны, поэтому главная задача транспортной системы является использовать это преимущество себе во благо. Однако настоящее положение транспорта в России пока не позволяет говорить о нем как о транзитном, поскольку в него требуется вложить еще множество средств и сил, чтобы вывести его на этот уровень. Однако момент надо использовать именно сейчас, поскольку в настоящее время проходят события, которые станут определяющими в жизни евразийского региона еще на множество десятилетий вперед. Поэтому наличие транспортной системы, которая сможет обеспечить транзит товаров и грузов из Европы в Азию и наоборот, является главной задачей.

Главным способом повышения конкурентоспособности транспорта России является его модернизация и обновление. Эта задача может быть достигнута только с помощью инвестиций государства и частных компаний. Главным и наиболее перспективным видом транспорта для грузоперевозок, является железнодорожный транспорт. Однако его обновление идет достаточно тяжело и долго, что обусловлено главным образом его капиталоемкостью. Исторически эта отрасль развивалась в основном за счет государства, которое стремилось обезопасить его, сделав железные дороги именно своей прерогативой. Все понимают государственную важность железных дорог, которые выполняют множество функций, в том числе такую важную функцию как обеспечение безопасности государства. И такая политика приносила свои плоды до определенного периода времени, когда существуют такие технологии, которые полностью меняют картину мира. Если ранее транспорт использовался как средство мобилизации войск, обеспечивал безопасность и торговлю, то теперь его главным предназначением стала внешнеэкономическая деятельность. В результате такого подхода, когда государство осуществляло жесткий контроль за железнодорожной отраслью транспорта, этот вид транспорта перестал быть объектом инвестиций частных компаний, которые начали вкладывать свои средства в развитие других отраслей. Как следствие этого процесса, железные дороги начали приходить в упадок, новые пути сообщения практически не строятся и не проектируются, т. е. транспортная система этого вида транспорта практически не модернизируется.

Главные маршруты проходят в основном по старым дорогам, которые были построены еще в прошлом веке. Поэтому единственным средством, которое может переломить данный процесс является ослабление традиционно жесткого государственного контроля государства за железнодорожной отраслью и привлечение частных инвестиций. Поскольку данная отрасль является капиталоемкой и затратной, а также требуется вложить множество сил и средств чтобы она стала прибыльной, государство должно поддерживать частный бизнес, инвестирующий свои деньги в эту отрасль транспорта. Государство должно обеспечить и содействовать частному капиталу различного рода субсидиями, программами поддержки, обеспечивать рекламные программы этих проектов, вести переговоры с другими государствами-соседями, обеспечивать сотрудничество отечественных компаний с иностранными, а также вырабатывать документацию по упрощению документооборота на пограничных пунктах [7]. Именно эти средства в целом будут иметь эффект и будут способны

привлечь частный капитал на развитие транспортной системы страны. Конкурентоспособность транспортной системы России будет увеличена в несколько раз, а густота такой сети позволит вести активную торговлю со всеми странами-соседями. А это, в свою очередь, позволит России повысить свой экономический потенциал, интегрироваться в евразийский регион, а также станет инструментом по скреплению и сплочению такой огромной территории. Развитие транспорта в России сможет стать средством по укреплению страны и поможет нормализовать развитие всех регионов без исключения. Имея развитый транспорт может быть преодолена та пропасть, которая разделяет европейскую часть страны от восточных регионов. В восточной части страны располагаются огромные природные богатства, которые необходимо использовать для развития всех отраслей экономики, а для этого следует сократить разрыв европейской и восточной частей страны. Сделать это позволит именно современный, быстрый, мобильный и качественный транспорт, центральное место в котором на данный момент пока занимает железнодорожный.

Другим способом повышения конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации является участие в крупных международных транспортных проектах евразийского региона. В частности, такими проектами являются международные транспортные коридоры, которые представляют собой основные маршруты, связывающие различные страны и обеспечивающие основную часть грузопотоков между ними. Являясь по преимуществу транзитной страной, Россия может выручать огромную прибыль если будет территорией, по которой проходят основные транспортные маршруты, в том числе и международные транспортные коридоры. Своим участием в данных проектах российская транспортная система обеспечит себе большую привлекательность и сможет значительно продвинуться вперед. Другим преимуществом участия России в транспортных коридорах состоит в том, что развивается инфраструктура тех территорий, по которым проходят такие пути. Соответственно, наличие функционирующих транспортных коридоров может решить сразу две задачи:

- повысить конкурентоспособность транспортной системы в целом и сократить экономическое отставание восточных регионов страны.

Поэтому данное направление является наиболее перспективным и обращает на себя внимание многих инвесторов, поскольку наличие именно с помощью таких коридоров Россия может за краткий срок полностью задействовать свой транзитный потенциал и получаемую прибыль будет вкладывать в дальнейшее развитие транспорта и наращивание густоты транспортной сети. Находясь между странами Восточной Азии, которые в настоящий момент переживают фазу активного экономического роста и наполняют мировой рынок своими товарами, и странами Европы, которые являются более стабильными в экономическом плане и могут предоставить странам евразийского региона высокотехнологичную продукцию, Россия может и должна с помощью участия и даже создания транспортных коридоров на своей территории обеспечить этот взаимообмен, повысив тем самым свою роль как в экономической так и в политической сферах. Другим преимуществом, которое предполагает наличие транспортных коридоров, это возможность продвигать и реализовывать свои геополитические цели, увеличивать степень своего присутствия в некоторых наиболее важных регионах мира, в том числе евразийском регионе [4]. Международные транспортные коридоры способны эффективно работать только при условиях единой политики всех стран-участниц, поэтому требуют активной интеграции всех стран-соседей. В евразийском регионе сформировались все условия для успешного функционирования международных транспортных коридоров, которые будут обеспечивать экономическое взаимодействие всех стран-участниц.

Если подводить итог, то можно сказать, что основные ресурсы российской экономики пока направлены на решение совсем других экономических и социальных задач, бюджетных средств совсем не остается для повышения качества и конкурентоспособности российского транспорта. Однако существует два основных способа для реализации этой задачи, которые вполне осуществимы в данный момент – привлечение частных инвестиций, особенно в железнодорожную отрасль, и активная проектировка, строительство и участие в международных транспортных коридорах.

На фоне все более интенсивно развивающихся интеграционных процессов в евразийском регионе заслуживает отдельного внимания транспортная система Евразии, поскольку она является основным двигателем всех интеграционных тенденций в регионе.

Транспорт в евразийском регионе занимает одно из ведущих мест, и ему уделяется большое количество внимания, так как все страны региона осознают его ценность для межгосударственных отношений на всех уровнях. Транспорт обеспечивает доступность удаленных регионов всех стран, позволяет свободно перемещаться

пассажирам и грузам, обеспечивает внешнеэкономическую деятельность каждого государства, что в целом повышает привлекательность и конкурентоспособность целого евразийского пространства [5]. Для повышения качества транспортной системы стран, а также для повышения степени интегрированности стран-соседей, различные транспортные проекты и единая транспортная политика проводится в основном с помощью евразийских организаций. В частности, крупнейшей такой организацией является Евразийский экономический союз, куда входят такие страны как Российская Федерация, Киргизия, Казахстан, Армения и Белоруссия. Этот союз является крупнейшим и включает в себя огромную территорию, которая составляет около 20 млн кв. км и многочисленное население, численность которого достигает около 180 млн человек. Для функционирования такого огромного пространства требуется развитая транспортная система.

Согласно данным 2016 г. на территории евразийского сообщества функционирует густая сеть автомобильных дорог, протяженность которых в общем составляет 1,6 млн км, активно задействованы железные дороги, протяженность которых более 108 тыс. км, из которых около половины являются полностью электрифицированными. Помимо этих видов транспорта, на территории евразийского региона активно используются внутренние водные пути, показатель которых почти совпадает с железнодорожным транспортом (около 108 тыс. км) и воздушный вид транспорта, протяженность траекторий которого в общей сумме составляет около 794 тыс. км [1]. Такая транспортная система не использует полностью весь потенциал, который может быть средством достижения экономического благополучия и большей степени интегрированности стран евразийского региона. Поэтому в основных уставных документах ЕАЭС предусмотрены дальнейшие пути повышения качества транспорта и транспортной инфраструктуры евразийского региона, создания единого транспортно-логистического пространства, которая будет основываться на здоровой конкуренции, безопасности и мобильности. В настоящее время принимаются меры для реализации этих целей, в частности стандартизируются тарифы по перевозке грузов и пассажиров различным видом транспорта, определены единые транзитные тарифы, строятся новые пути сообщения и модернизируются старые, упрощаются процедуры по таможенному оформлению и т. д. В качестве примера можно привести Программу поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена ЕАЭС, на период с 2016 г. по 2025 г. Согласно данной программе различные транспортные компании, которые принадлежат различным государствам-членам, будут иметь доступ к внутреннему рынку грузоперевозок и смогут значительно сократить свои издержки. Кроме того, активно разрабатываются различные проекты по согласованию транспортной политики каждого из государств евразийского региона для того, чтобы скоординировать действия и направить их на развитие всего региона. Это позволит сделать рынок транспортных перевозок более выгодным, привлекательным и прибыльным, поскольку позволит избежать задержек в оформлении документации, сократит время на таможенное оформление и перевозки и сделает инфраструктуру современной и отвечающей международным стандартам. Именно эти действия в совокупности, которые разрабатываются и реализовываются на данный момент, помогают постоянно развивать транспортную систему евразийского региона и привлекать новые транспортно-логистические компании на евразийский рынок. Эта положительная тенденция, которая позволяет говорить о том, что у евразийского региона большое будущее, поскольку скоординированные действия и меры государств-соседей приводят к всеобщему благосостоянию во всех сферах жизни общества.

Кроме того, другой мерой, которая свойственна евразийской транспортной системе, это наличие большого количества транспортных коридоров. В современном многополярном мире, когда на первый план выходят страны Азии, ранее находящиеся на удалении от мировой политики и экономики и являющиеся в основном не субъектом, а объектом политики, теперь заявляют о собственных геополитических и геоэкономических интересах. Имея в своем запасе большое количество природных ресурсов и выгодное географическое положение, которое характеризуется тем, что по территории этих стран всегда проходили важнейшие торговые пути, страны Азии и страны евразийского региона выдвигают собственные инициативы. Чтобы ускорить свой экономический прогресс они активно включаются в строительство новых международных коридоров и охотно предоставляют свою территорию для этих процессов. В качестве примеров таких коридоров можно привести МТК «Север-Юг», «Западная Европа – Западный Китай», ТРАСЕКА и др., которые уже функционируют в настоящее время и позволяют наращивать товарооборот странам евразийского региона.

Подобные коридоры позволяют дать резкий толчок транспортной инфраструктуре всех стран-участниц какого-либо коридора. Наличие крупных международных транспортных коридоров является одной из важнейших особенностей транспортной системы евразийского региона.

Отметим, что транспортная система любой страны является ее неотъемлемой частью, поскольку обеспечивает функционирование любых сфер жизни общества. В настоящее время, при развитии глобализационных процессов и росте степени интегрированности мирового сообщества, государствам необходимо функционировать в рамках новых условий [6]. Россия, которая находится на стыке Европы и Азии, в условиях ухудшения отношений с Западом, вынуждена перестроить свой внешнеполитический и внешнеэкономический вектор на страны евразийского региона, в частности на страны постсоветского пространства и активно развивающийся Китай. Связанно это в первую очередь с тем, что Россия исторически близка с этими странами и существуют предпосылки, например единое транспортное пространство, которые формировались на протяжении многих лет и которые диктуют необходимость интеграции указанных регионов. Обладая транзитным потенциалом, Россия может стать мостом для активной торговли между Китаем и Европой, повысив тем самым свой геополитический статус и увеличить степень своего экономического благосостояния.

Однако это возможно лишь в рамках интегрированной транспортной системы, которая будет полноценно функционировать на всем евразийском пространстве. В условиях ухудшения отношений с Западом перед Россией встает новый комплекс задач, особое место среди которых занимает повышение конкурентоспособности и эффективности транспортной системы, поскольку именно транспорт может стать ключевым фактором сближения и интеграции Евразии. Российский транспорт должен предоставить такие выгоды, которые сделают его экономически привлекательным и целесообразным для перевозок больших объемов груза [8]. Именно этот процесс может стать стартовой точкой в активизации интеграции всего евразийского региона, поскольку транспорт будет главным фактором и гарантом такого сближения.

В настоящий момент существует еще множество различного рода преград и барьеров, преодоление которых необходимо для эффективного функционирования интегрированной транспортной системы Евразии. Также существует множество проектов, создание которых может стать решающим шагом по созданию данной транспортной системы, но для реализации которых требуются согласованные меры всех стран.

В соответствии с вышеизложенным можно сделать следующие выводы.

1. Транспорт является неотъемлемой частью любой государственной системы и всего мира в целом, поскольку именно транспорт обеспечивает внешнеэкономическую деятельность государств между собой, и является своего рода «кровеносной системой», состояние которой характеризует экономическое благосостояние целых регионов. В настоящее время в условиях глобализации транспорт – главный инструмент по интеграции стран в единое интегрированное экономическое пространство.

2. В настоящее время существует множество предпосылок для интеграции стран друг с другом, в том числе формируются новые технологии международных транспортных перевозок, такие как интермодальные перевозки с участием множества видов транспорта. Этот фактор является предпосылкой к сближению государств и примером этому процессу может служить наиболее интенсивно развивающийся регион мира – Евразия.

3. Современное состояние транспортной системы Евразии является крайне противоречивым. С одной стороны, активно растут объемы грузоперевозок между Китаем и Европой через страны ЕАЭС и имеется большой потенциал к экономическому росту, а с другой – степень эффективности транспортной системы Евразии пока не позволяет ей полноценно конкурировать с рынком морских грузоперевозок.

4. Российская транспортная система занимает в интеграционных процессах Евразии ключевую позицию, и во многом от нее зависит степень ее эффективности. Являясь транзитной страной, России следует инвестировать средства в развитие своей транспортной системы для того, чтобы сделать ее конкурентоспособной и способной обеспечить растущие объемы грузопотоков между Европой и Китаем.

Очень важно в полной мере реализовать транспортный потенциал региона, в котором Россия будет занимать ключевое место как транзитная страна. Именно это позволит России осуществить геополитические цели страны, в частности, сформировать основу для устойчивого экономического развития, повысить влияние России в регионах, достичь экономических целей, которые укрепят эффективность российской экономики. Но эти цели возможно претворить в жизнь только в рамках интегрированной евразийской транспортной системы.

Библиографический список

1. Доклад: Транспорт ЕАЭС. – М.: ЕЭК. 2015 г. – 27 с.
2. Дугин, А. Г. Основы геополитики. М.: Издательство «АРКТОГЕЯ-центр», 2000. – 248. С.
3. Кутовой, В. М. Оценка места и роли внешнеэкономических связей и деятельности в национальной экономике // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 10-2 (75). – С. 92-95.
4. Лапенкова, Н. Перспективы развития Евразийско-Евроатлантического интеграционного диалога / Н. Лапенкова, Е. Малинина // Дипломатическая служба. – 2013. – № 2. – С. 33-38.
5. Малинина, Е. В. Роль формирования единого валютного пространства на территории СНГ / Е. В. Малинина // Финансы и кредит. – 2009. – № 6 (342). – С. 66-69.
6. Мировая экономика / Ю. А. Щербанин, В. М. Грибанич, А. В. Дрыночкин, Е. В. Королев, В. М. Кутовой, Б. Б. Логинов, Е. В. Зенкина, В. Б. Мантусов, Р. П. Скляренко, П. И. Толмачев. – Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит», «Мировая экономика» / Москва, Изд-во ЮНИТИ-Дана, 2017 (4-е издание). – С. 520.
7. Стрельникова, Е. В. Упрощение процедур торговли в условиях современной мировой экономики / Е. В. Стрельникова, Е. В. Зенкина // Известия МГТУ «МАМИ», 2015. – Т. 5. – № 3 (25). – С. 57-60.
8. Тумин, В. М. и др. Устойчивое развитие территорий на рынке в условиях инновационной экономики / В. М. Тумин, Н. Н. Егорова, П. А. Костромин // Известия высших учебных заведений. Серия: Экономика, финансы и управление производством. – 2018. – № 1 (35). – С. 21-28.

References

1. Doklad: Transport EAES [*Report: Transport EAES*]. M.: EEK, 2015. 27 p.
2. Dugin A. G. Osnovy geopolitiki [*Geopolitika bases*]. Moscow, Izd. «ARTOGEIA-centr», 2000. 248 p.
3. Kutovoi V. M. Otsenka mesta i roli vneshneekonomicheskikh svyzei i deyatel'nosti v natsional'noi ekonomike [*Assessment of the place and role of foreign economic relations and activity in national economy*]. Ekonomika i predprinimatel'stvo, 2016, I. 10-2(75), pp. 92-95.
4. Lapenkova N., Malinina E. Perspektivy razvitiya Evrazijsko-Evroatlanticheskogo integratsionnogo dialoga [*Prospects of development of Euroasian and Euro-Atlantic integration dialogue*]. Diplomaticheskaya sluzhba, 2013, I. 2, pp. 33-38.
5. Malinina, E. V. Rol' formirovaniya edinogo valutnogo prostranstva na territorii SNG [*Role of formation of uniform currency space in the territory of the CIS*]. Finansy i kredit, 2009, I. 6 (342), pp. 66-69.
6. Shcherbanin U. A., Gribanich V. M., Drynochkin A. V., Korolev E. V., Kutovoi V. M., Loginov B. B., Zenkina E. V., Mantusov V. B., Sklyarenko R. P., Tolmachev P. I. Mirovaya ekonomika [*World economy*] Uchebnik dlya studentov vuzov, obuchaushchikhsya po spetsialnostyam «Finansy i kredit», «Bukhgalterskii uchet, analiz i audit», «Mirovaya ekonomika» [*The textbook for students of higher education institutions, students on specialties «Finance and Credit», «Accounting, Analysis and Audit», «World economy»*], Moscow, UNITI-Dana, 2017. (4 edition). 520 p.
7. Strelnikova E. V., Zenkina E. V. Uproshchenie protsedur torgovli v usloviyakh sovremennoi mirovoi ekonomiki [*Simplification of procedures of trade in the conditions of modern world economy*]. [*Izvestiya MGTU «MAMI»*], 2015, V. 5, I. 3 (25), pp. 57-60.
8. Tumin V. M., Egorova N. N., Kostromin P. A. Ustoichivoe razvitie territorii na rynke v usloviyakh innovatsionnoi ekonomiki [*Sustainable development of territories in the market in the conditions of innovative economy*]. Izvestia vysshikh uchebnykh zavedenii. Seria: Ekonomika, finansy i upravlenie proizvodstvom [*News of higher educational institutions. Series: Economy, finance and production management*], 2018, I. 1 (35), pp. 21-28.