

АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«СИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ ПРАКТИЧЕСКОЙ ПСИХОЛОГИИ,
ПЕДАГОГИКИ И СОЦИАЛЬНОЙ РАБОТЫ»

НАУКА И СОЦИУМ

МАТЕРИАЛЫ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ
(2 ЧАСТЬ)

(Новосибирск, 1 июня 2019 г.)

Новосибирск
2019

УДК 37(063)+159.9(063)+61(063)+796(063)
ББК 74я43+88я43+5я43+75я43

Рекомендовано научно-методическим
советом АНО ДПО «СИПППИСР»

НЗ4

Редакционная коллегия:

Сорокина Елена Львовна, канд. пед. наук, доцент (отв. редактор)
Одиноква Наталья Александровна, доцент АНО ДПО «СИПППИСР»
Елинская Янина Алексеевна, директор АНО ДПО «СИПППИСР»
Черноусова-Никонорова Татьяна Владимировна, канд. пед. наук
Макарихина Инна Михайловна, канд. пед. наук, PhD (переводчик)

Рецензенты:

Баликов Владимир Заурбекович, доктор эконом. наук
Кузь Наталья Александровна, канд. пед. наук
Пискун Ольга Юрьевна, канд. психол. наук
Чухрова Марина Геннадьевна, доктор медицинских наук

Черноусова-Никонорова Татьяна Владимировна (техническое редактирование и компьютерная верстка)

Наука и социум: материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (1 июня 2019 г.): в 2 ч. / отв. ред. Е.Л. Сорокина. – Новосибирск: Изд-во АНО ДПО «СИПППИСР», 2019. – Ч. 2. – 200 с.

ISBN 978-5-6041877-0-8

В сборнике представлены материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Наука и социум», отражающие актуальные проблемы и перспективы развития науки. Конференция организована и проведена АНО ДПО «СИПППИСР».

В сборник включены тезисы докладов участников конференции «Синергия дисциплин как фактор оптимизации работы врача эстетической медицины. Подходы к терапии пациентов».

Статьи, поступающие в редакцию, рецензируются.

УДК 37(063)+159.9(063)+61(063)+796(063)
ББК 74я43+88я43+5я43+75я43
ISBN 978-5-6041877-0-8

© АНО ДПО «СИПППИСР», 2019
© Группа авторов, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

НАРОДНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ. ПЕДАГОГИКА

Бакалейко М.Ю., Неволлина В.В. ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ДИАЛОГИЧЕСКОЙ РЕЧИ У ДЕТЕЙ СТАРШЕГО ДОШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА	5
Быкова Е.В. СЕТЕВАЯ ФОРМА РЕАЛИЗАЦИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ПРОГРАММ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ	13
Добродомов Р.Н. МЕХАНИЗМЫ ВОСПИТАНИЯ ДУХОВНО-НРАВСТВЕННЫХ ЦЕННОСТЕЙ У КУРСАНТОВ ВОЕННЫХ ИНСТИТУТОВ ВОЙСК НАЦИОНАЛЬНОЙ ГВАРДИИ РФ	22
Колмакова М.В., Юров А.А. ФОРМИРОВАНИЕ ГОТОВНОСТИ КУРСАНТОВ К СОЦИО-КРОСС-КУЛЬТУРНОМУ ОБЩЕНИЮ В ПРОЦЕССЕ ИЗУЧЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ «ИНОСТРАННЫЙ ЯЗЫК»	27
Макарихина И.М., Раисова А.Б. ЗНАЧЕНИЕ ЭТНОПЕДАГОГИЧЕСКОГО ФАКТОРА В РАЗВИТИИ ЛИЧНОСТИ ОБУЧАЮЩИХСЯ	33
Сафронова Е.В. СТИЛЬ ПЕДАГОГИЧЕСКОГО ОБЩЕНИЯ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ЛИЧНОСТИ ПОДРОСТКА	37
Черноусова-Никонорова Т.В. ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИВАЮЩЕГО И ПРОБЛЕМНОГО ОБУЧЕНИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА УРОКЕ В НАЧАЛЬНОЙ ШКОЛЕ	41

ПСИХОЛОГИЯ

Александров А.Г. ИССЛЕДОВАНИЕ ЛИЧНОСТНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ И СТРУКТУРЫ ЖИЗНЕННЫХ ЦЕННОСТЕЙ СТУДЕНТОВ КАК ОСОБОЙ СТРАТИФИКАЦИОННОЙ ГРУППЫ	48
Гонина О.О. ИГРОВЫЕ РОЛИ ДОШКОЛЬНИКОВ С РАЗНЫМ УРОВНЕМ САМООЦЕНКИ	57
Истюфеева Ж.Н. ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ СТУДЕНТОВ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ ВУЗОВ	61
Моисеева Т.А. КОПИНГ-ПОВЕДЕНИЕ ДЕТЕЙ, ОСТАВИВШИХСЯ БЕЗ ПОПЕЧЕНИЯ РОДИТЕЛЕЙ. КАК ПОМОЧЬ?	68
Новикова Г.А., Новикова Л.А. КОРРЕКЦИЯ ПСИХОСОМАТИЧЕСКОЙ СФЕРЫ С ПОМОЩЬЮ ПЕСОЧНОЙ ТЕРАПИИ	71
Стрельникова А.С., Демидова Л.И. ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СПОРТСМЕНОВ В СИТУАЦИИ КОНФЛИКТА	74
Усынина М.А. ДЕЛОВАЯ ИГРА «СОБЕСЕДОВАНИЕ С РАБОТОДАТЕЛЕМ» КАК ПЕРВЫЙ ШАГ В ТРУДОВОЙ КАРЬЕРЕ СТУДЕНТОВ	79

МЕДИЦИНА И ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

Комко Ю.О. ПРОБЛЕМА СИНДРОМА ЭМОЦИОНАЛЬНОГО ВЫГОРАНИЯ У СПЕЦИАЛИСТОВ СРЕДНЕГО МЕДИЦИНСКОГО ЗВЕНА	84
Куренков С.В. ЗНАЧЕНИЕ ПСИХОТЕРАПИИ В ПСИХИАТРИИ И ЕЁ ВОЗМОЖНОСТИ	89
Луканина С.Н., Сахаров А.В., Просенко А.Е. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АНТИОКСИДАНТА «ТИОФАН М» В СОСТАВЕ КОСМЕТИЧЕСКОГО СРЕДСТВА В ЭКСПЕРИМЕНТЕ НА МОДЕЛИ «СТАРЕНИЯ КОЖИ»	96
Луканина С.Н., Сахаров А.В., Просенко А.Е. РАЗРАБОТКА ТЕХНОЛОГИИ ПОЛУЧЕНИЯ НОВОГО МАТЕРИАЛА НА ОСНОВЕ АНТИОКСИДАНТА «ТИОФАН» ДЛЯ ЗАМЕЩЕНИЯ ДЕФЕКТОВ КОСТНОЙ ТКАНИ	103
Фризин В.В., Шамова Н.В. ПРИМЕНЕНИЕ ГЕЛЯ «КУРИОЗИН» ПОСЛЕ УДАЛЕНИЯ СЕБОРЕЙНЫХ КЕРАТОМ МЕТОДАМИ КРИОДЕСТРУКЦИИ И ЭЛЕКТРОКОАГУЛЯЦИИ	110

ЭКОНОМИКА И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ	
Глаголева С.В., Измайлова Д.К.	114
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ	
Попова Ю.В.	119
К ВОПРОСУ О ВЛИЯНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ВРП РЕГИОНА	
Юстратова И.Л., Ле Фьонг Ха, Юстратов Д.В.	124
ПРОБЛЕМЫ ТАКСОМОТОРНЫХ КОМПАНИЙ ВО ВЬЕТНАМЕ	
СОЦИОЛОГИЯ	
Новикова Г.А., Новикова Л.А.	130
ПАТТЕРН ПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЬНОЙ И СПИРТСОДЕРЖАЩЕЙ ПРОДУКЦИИ НАСЕЛЕНИЕМ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	
Скукин Н.К.	137
ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ – ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР БЛАГОПОЛУЧИЯ НАЦИИ	
Шмер В.В.	139
МОТИВАЦИЯ К ЗДОРОВОМУ ОБРАЗУ ЖИЗНИ КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВЫПУСКНИКА ВУЗА	
ТРАНСПОРТ	
Матанцева О.Ю.	141
БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ ПЕРЕВОЗОК	
СТРОИТЕЛЬСТВО. АРХИТЕКТУРА	
Молчанов В.С.	146
НОВЫЕ ИНЪЕКЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ ГРУНТОВЫХ МАССИВОВ И РЕМОНТА БЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ	
ФИЛОСОФИЯ	
Артамонова П.К., Иващенко Я.С.	152
ПОСТЧЕЛОВЕК И ЭТИКА ТРАНСГУМАНИЗМА В ЯПОНСКОЙ АНИМАЦИИ	
Боровец Е.Н., Завьялова Я.Л.	156
РОЛЬ ДИСЦИПЛИН ЕСТЕСТВЕННОНАУЧНОГО ЦИКЛА В ФОРМИРОВАНИИ МИРОВОЗЗРЕНИЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ	
Волков А.С., Иващенко Я.С.	160
МАЯТНИК РОССИИ: К ПРОБЛЕМЕ ИЗУЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИДЕИ	
Перебейнос А.А., Иващенко Я.С.	164
ФРИГАНИЗМ КАК АКСИОЛОГИЧЕСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА ОБЩЕСТВУ ПОТРЕБЛЕНИЯ	
ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И СПОРТ	
Володина А.А.	169
АКТУАЛЬНОСТЬ ГТО В РОССИИ, ПРОБЛЕМЫ ПРОВЕДЕНИЯ ГТО И ИХ РЕШЕНИЕ	
Егоров А.В.	174
МОТИВАЦИЯ СТУДЕНТОВ К ЗАНЯТИЯМ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРОЙ	
Затонский Д.В., Шеститко В.П., Петрушин Ю.П.	177
ОБУЧЕНИЕ ХОККЕИСТОВ ТЕХНИКЕ ВЛАДЕНИЯ КЛЮШКОЙ И ШАЙБОЙ НА ЭТАПЕ НАЧАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ	
Ларионов В.А., Трофимов С.А., Хартович Б.Е.	182
РАЗВИТИЕ КООРДИНАЦИОННЫХ СПОСОБНОСТЕЙ У СПОРТСМЕНОВ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ БАДМИНТОНОМ	
Пикурова А.А., Сорокина Е.Л.	185
АНАЛИЗ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОТРАСЛИ "ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И СПОРТ" НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ	
Савенков А.В., Баженов С.Б., Барсуков А.С.	190
ОБУЧЕНИЕ ДЕТЕЙ МЛАДШЕГО ШКОЛЬНОГО ВОЗРАСТА, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ХОККЕЕМ, ТЕХНИКЕ КАТАНИЯ НА КОНЬКАХ	
Щербатенко М.В.	197
ВНЕДРЕНИЕ НОВЫХ ПОДХОДОВ К ОРГАНИЗАЦИИ ЗАНЯТИЙ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРОЙ В ВУЗАХ	
Якуб И.Ю.	199
РОЛЬ ДИСЦИПЛИНЫ «ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА» В СОХРАНЕНИИ И УКРЕПЛЕНИИ ЗДОРОВЬЯ СТУДЕНТОВ	

БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ ПЕРЕВОЗОК

Матанцева Ольга Юрьевна.

г. Москва, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), профессор кафедры «Экономики автомобильного транспорта», omat@niiat.ru.

Аннотация. Данная статья посвящена бюджетному финансированию перевозок пассажиров автомобильным транспортом на регулярных маршрутах. Основное внимание уделено проблеме недостаточного финансирования из местных бюджетов, что приводит к убыточности автотранспортных организаций. В качестве пути решения существующей проблемы предложено обязательное применение контрактной системы между перевозчиками и заказчиками перевозок.

Ключевые слова: бюджетное финансирование, перевозка пассажиров по регулярным маршрутам, субсидирование социально значимых перевозок пассажиров из местных бюджетов.

BUDGET FINANCING FOR SOCIALLY SIGNIFICANT TRANSPORTATIONS

Matantseva Olga Yurevna.

Moscow, Moscow automobile and road state technical university, professor of Economies of the Motor Transport department, omat@niiat.ru.

Abstract. This article is devoted to the budgetary financing of passengers' transportations by the motor transport on regular routes. The main attention is paid to a problem of insufficient financing from local budgets those results in unprofitability of the motor transportation organizations. As a solution of the existing problem obligatory application, determining the cost of regulations transportation which came into force is offered.

Key words: the budgetary financing, transportation of passengers along regular routes, subsidizing of socially important transportations of passengers from local budgets.

Социальная поддержка населения, направленная на обеспечение возможности приобретения определенных социально-значимых товаров, работ и услуг, осуществляется за счет бюджетных ассигнований. Источником получения социальных выплат являются бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальные бюджеты.

Одной из услуг, предоставляемых населению и финансируемых из региональных бюджетов, является перевозка пассажиров транспортом общего пользования на регулярных маршрутах.

Данное финансирование осуществляется двумя способами: путем субсидирования выпадающих доходов, возникающих при предоставлении льгот на оплату проезда для граждан, имеющих право на бесплатный проезд или проезд по тарифу, сниженному по сравнению с основным тарифом на перевозку пассажиров, а также путем возмещения убытков перевозчиков, являющихся следствием применения регулируемых тарифов.

В настоящее время существует ряд законодательных актов и нормативных документов, связанных с регулированием тарифной политики на автомобильном транспорте.

Один из законодательных актов – Федеральный закон №184-ФЗ [1] устанавливает полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в части организации перевозок пассажиров по регулярным маршрутам транспорта общего пользования, проходящим по территории нескольких муниципальных образований, входящих в субъект РФ. Исходя из данного законодательного акта тарифы на перевозки пассажиров на перечисленных выше маршрутах устанавливаются органами государственной власти субъекта РФ.

В соответствии с другим законодательным актом – Федеральным законом № 131-ФЗ [2] тарифы на перевозки пассажиров на регулярных маршрутах транспорта общего пользования, находящихся на территории муниципального образования, устанавливаются органами местного самоуправления.

Целью осуществляемого регулирования тарифов на перевозки транспортом общего пользования является обеспечение выполнения требования по равной ценовой доступности услуг транспорта общего пользования для всех категорий граждан.

Поскольку рассматриваемые регулируемые тарифы устанавливаются на социально значимые услуги для населения, то основой для их определения является платежеспособность жителей региона. Как правило, установленный тариф ниже реальной стоимости перевозки пассажира, что не позволяет транспортным организациям получить доходы от оплаты проезда пассажирами в размере достаточном для возмещения всех расходов на перевозку этих пассажиров.

Кроме того возникают и, так называемые, выпадающие доходы при перевозках пассажиров, имеющих право на льготы при оплате проезда, поскольку доходы от их перевозки меньше чем от перевозки пассажиров, оплачивающих проезд по установленному для всех регулируемому тарифу.

Для организации перевозок пассажиров на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам в субъектах РФ и муниципальных образованиях разрабатываются свои нормативные документы. Такие документы должны обеспечивать решение следующих задач:

- формирование механизма организации обеспечения льготными проездными билетами граждан, имеющих на это право;

- формирование механизма расчета и возмещения выпадающих доходов при перевозках пассажиров, имеющих право на льготы при оплате проезда;
- формирование механизма распределения субсидий за перевозку пассажиров, использующих льготные проездные билеты между перевозчиками.

Существующая тарифная, налоговая и амортизационная политика в области пассажирских перевозок по регулируемым тарифам не всегда позволяют перевозчикам, работающим по таким тарифам, получать прибыль. У большинства перевозчиков отсутствуют собственные инвестиционные возможности для обновления основных средств, в первую очередь, подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта [4,5].

Поэтому на сегодняшний день основной экономической проблемой при перевозках пассажиров автобусами и городским наземным электрическим транспортом по регулярным маршрутам по регулируемым тарифам является убыточность деятельности перевозчиков.

Выпадающие доходы компенсируются за счет субсидий из бюджетов субъектов РФ или муниципальных образований. Как правило, данная компенсация имеет место, но не всегда в полном объеме. В то же время, возмещение убытков от перевозки пассажиров, возникающих в связи с тем, что стоимость перевозки пассажира выше, чем регулируемый тариф, осуществляется в полном объеме крайне редко.

Это обусловлено отсутствием необходимых денежных средств в региональных бюджетах [5,6].

Таким образом, объемы выделяемых субсидий на финансирование перевозок пассажиров не соответствуют реальным потребностям автотранспортных организаций.

Обеспечить прибыльную деятельность транспортных организаций можно только в случае получения ими доходов, полностью покрывающих расходы на перевозки и обеспечивающих возможность получения прибыли, достаточной для экономически устойчивой деятельности перевозчика и своевременного обновления транспортных средств.

Решение экономических проблем перевозчиков возможно при условии перехода на полную оплату уполномоченными органами исполнительной власти субъектов РФ и муниципальных образований выполненной перевозчиком работы.

В 2013 году были разработаны Методические рекомендации [8], которые позволяют решить проблемы, связанные с убыточной деятельностью перевозчиков пассажиров автомобильным транспортом на основе перехода на контрактную систему оплаты услуг перевозчикам местными органами власти.

Методические рекомендации обеспечивают возможность рассчитать стоимость работы перевозчика, на каждом маршруте через удельную стоимость 1 км пробега каждого транспортного средства.

Нормативный документ предусматривает оплату выполненной перевозчиком работы исходя из фактического пробега транспортных средств различных классов, осуществлявших перевозки пассажиров.

Данные Методические рекомендации явились основой для разработки Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта [7].

Порядок определяет механизм расчета начальной (максимальной) цены контракта (далее - НМЦК) при проведении конкурсных процедур органами исполнительной власти для обеспечения перевозок пассажиров на регулярных маршрутах в регионе.

Нормативный акт предусматривает оплату контракта за счет бюджетных средств муниципального образования или субъекта РФ. При этом рассматриваются различные системы организации финансовых потоков:

- для варианта, когда сбор платы за проезд пассажиров осуществляет перевозчик;
- для варианта, когда сбор платы за проезд пассажиров осуществляется безналичным путем за счет продажи различных проездных билетов, которые активируются специальным оборудованием, установленным в транспортных средствах.

В первом случае НМЦК представляет собой стоимость транспортной работы, уменьшенной на плановые доходы от оплаты проезда пассажирами и планируемые субсидии на компенсацию выпадающих доходов при перевозках пассажиров, имеющих право на льготы при оплате проезда.

Во втором случае НМЦК представляет собой стоимость транспортной работы, рассчитанную по предлагаемой в Порядке методике.

В обоих случаях перевозчику предусмотрена оплата стоимости установки и эксплуатации оборудования, обеспечивающего безналичную оплату проезда.

В соответствии с Федеральным законом № 220-ФЗ [3] предусмотрено обязательное заключение контрактов уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления с перевозчиком для осуществления регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам.

Эти контракты устанавливают систему оплаты выполненной перевозчиком работы. Объем работы выражается в километрах пробега транспортных средств соответствующего класса, исходя из расписания движения на маршрутах.

Окончательный расчет за выполненную работу осуществляется с учетом фактически выполненного объема работ (пробега транспортных средств). Размер оплаты за выполненную работу перевозчиком определяется как произведение стоимости единицы работы на ее фактически выполненный объем.

Согласно Федеральному закону №ФЗ-220 заказчик должен заранее определять размер субсидий на компенсацию выпадающих доходов.

Таким образом, теперь законодательно установлено применение контрактной системы. Вступление в силу Порядка позволит обеспечить экономически устойчивую деятельность перевозчиков, поскольку будет оплачиваться выполненная им работа, и ее стоимость будет формироваться с учетом действующих тарифов на перевозки пассажиров и льгот, предоставляемых отдельным категориям граждан местными органами власти.

Библиографический список:

1. Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов российской федерации» от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ.
2. Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в российской федерации» от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ.
3. Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в российской федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ (в ред. Федерального закона от 29.12.2017 N 480-ФЗ).
4. Матанцева О.Ю. Правовые аспекты экономической устойчивости автотранспортной организации: монография. / О.Ю. Матанцева. – М.: Юстицинформ, 2016. – 248 с.
5. Матанцева О.Ю., Гогопуло Н.Н. Финансы, денежное обращение и кредит: учеб. пособие для студ. учреждений высш. проф. образования / О.Ю. Матанцева, Н.Н. Гогопуло. – М.: Академия, 2011. – 208 с.
6. Аредова А.К. Матанцева О.Ю. Перевозки пассажиров транспортом общего пользования: основные экономические проблемы и пути их решения / А.К. Аредова, О.Ю. Матанцева // Транспорт Российской Федерации. – Москва – 2018. – № №2 (75). – С. 65–69.
7. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», утвержденный приказом от 8 декабря 2017г №513, зарегистрированный в Министерстве Юстиции Российской Федерации 28 декабря 2017 г. №49537.
8. Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования» (далее – Методические рекомендации), утвержденные распоряжением Минтранса России от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р (ред. 25 декабря 2013г № НА-143-р).

Научное издание

НАУКА И СОЦИУМ

МАТЕРИАЛЫ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ
(2 ЧАСТЬ)

(Новосибирск, 1 июня 2019 г.)

Подписано в печать 15.06.2019

Бумага офсетная. Печать офсетная.

Формат 60x84 1/16. Гарнитура «TimesNewRoman». Усл. печ. л. 11,68

Тираж 500 экз. Заказ.

Отпечатано: ООО «А-СИБ»

630091, г. Новосибирск, Фрунзе, 5 оф. 604