

Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации
Курский филиал

Курская областная Дума

Курская региональная общественная организация
Вольного экономического общества России

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА И ЭКОНОМИКИ

Сборник научных статей

2-й Всероссийской научно-практической конференции

27-28 апреля 2023 года

ТОМ 2



Курск 2023

УДК 338
ББК 65.290
А43 ФА-23

Редакционная коллегия:

Ильин А.Е. – директор Курского филиала Финуниверситета,
д-р экон. наук, проф. – председатель оргкомитета конференции;
Беспарточный Б.Д. – зав. кафедрой «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», д-р социол. наук, проф. –
зам. председателя оргкомитета, *отв. редактор сборника*;
Мохов И.А. – доцент кафедры «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», канд. экон. наук, доц.;
Спицына А.О. – доцент кафедры «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», канд. филос. наук.

А43 Актуальные вопросы устойчивого развития современного общества и экономики: сборник научных статей 2-й Всероссийской научно-практической конференции (27-28 апреля 2023 года, г.Курск) / Курский филиал Финансового университета при Правительстве РФ. В 3 томах, Том 3. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023. – 527 с.

ISBN 978-5-907744-08-0

Авторами включенных в сборник научных статей исследуются актуальные проблемные вопросы результативности функционирования и устойчивости развития современного общества и экономики, формируются подходы к их эффективному сбалансированному решению, предлагаются направления и методы совершенствования деятельности, основанные на современной методологии научных исследований в области управления, экономики, социологии, философии, права и других смежных отраслей науки.

Для научных работников, преподавателей, студентов бакалавриата и магистратуры, аспирантов и докторантов, а также всех специалистов, интересующихся современной проблематикой влияния экономических, управленческих, конъюнктурных, социальных, технологических, экологических, демографических, политических процессов на уровень и динамику устойчивого развития современного общества и экономики.

Текст печатается в авторской редакции. Авторы и научные руководители несут ответственность за содержание статей и достоверность приведенных в них материалов и сведений, гарантируют отсутствие незаконных заимствований. В случае обнаружения плагиата статья будет ретрагирована, факт плагиата – обнародован.

ISBN 978-5-907744-08-0

УДК 338
ББК 65.290 М 65

© Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации, Курский филиал, 2023
© Авторы статей, 2023

Санчай Е.Р., Фатьянова И.Р., Садыкова К.В. К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ ЯПОНСКОЙ МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ	317
Сапронова С.В. ВНУТРЕННИЙ КОНТРОЛЬ И УПРАВЛЕНИЕ ДЕНЕЖНЫМИ ПОТОКАМИ В ОРГАНИЗАЦИИ	320
Сапунова Т.А., Саксон В.Д. АНАЛИЗ ПЕРВИЧНОГО И ВТОРИЧНОГО РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ ПРИ ВЗЯТИИ КВАРТИРЫ В ИПОТЕКУ В КАЧЕСТВЕ ИНВЕСТИЦИИ В ГОРОДЕ КРАСНОДАРЕ В 2023 ГОДУ	326
Свеженцева К.И., Сергеева У.Р. ЦИФРОВИЗАЦИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ СОВРЕМЕННЫХ КОМПАНИЙ	329
Свекровин Е.Н. ЕДИНЬЕ ЦИФРОВЬЕ ПЛАТФОРМЬ КАК СПОСОБ ПОВЬШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ	332
Свиридова А.С., Гарьковенко В.Э. ПРОБЛЕМЬ ПОВЬШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	335
Свиридова Д.С., Гарьковенко В.Э. РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ ПЕРСОНАЛА	339
Семенов Р.В. ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ СТАРТАПА	344
Смирнов К.А. АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 2022 ГОД	349
Снижко С.В. КОРПОРАТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ	353
Совмиз Д.М., Небавская Т.В. К ВОПРОСУ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ В СФЕРЕ ЭНЕРГЕТИКИ	355
Солод А.А. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ	359
Сороколетова А.А. БАНКОВСКИЕ ИННОВАЦИИ ПАО СБЕРБАНК	364
Старкова М.И. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ КОНЦЕПЦИИ И СОДЕРЖАНИЕ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ	368
Старостина А.П. МОТИВЫ И ТЕНДЕНЦИИ СБЕРЕЖЕНИЙ НАСЕЛЕНИЯ В РОССИИ	372
Степанян А.О. АНАЛИЗ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПРИНЦИПОВ МЕНЕДЖМЕНТА РОССИЙСКИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА	375
Стручинская А.А. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРИПТОВАЛЮТ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	380
Субботин Н.А., Астапенко К.А., Колмыкова Т.С. ДЕНЕЖНО-КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА БАНКА РОССИИ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ СВО И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА НАЦИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ	385
Сулейманова В.И. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА УРОВЕНЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА ПРОМЬШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	389
Сундукова Г.М., Бобылева Н.В., Деревягина Л.Н. ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ	391
Сусликова Ю.С., Воронова Е.А. ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА НА ПРИМЕРЕ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ	395

Суслина Ю.С., Морозова Л.А. ПРОБЛЕМЫ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ	400
Сухарева А.О., Коробов С.А. ВЛИЯНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА УРОВЕНЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ	403
Сысоева Н.В., Дальченко Е.А., Хуринов Г.А. ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ В ИНВЕСТИЦИОННЫХ БИЗНЕС-МОДЕЛЯХ	407
Татаренкова К.О., Дорофеева В.В., Беляева Е.С. САНКЦИОННОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ	410
Терехина С.В. ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ГРУППОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В УПРАВЛЕНИИ ОРГАНИЗАЦИЕЙ	413
Тинькова П.И. ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОТНОШЕНИИ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ	417
Тоноян А.А., Кудинова Д.А., Сабутина Л.Е. МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС В ЭКОНОМИКЕ ГОСУДАРСТВА	420
Третьякова И.Н., Субботин Н.А., Владимирова А.Р. ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ	423
Трофименко О.А. БАНКОВСКАЯ ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА: НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ И КЛЮЧЕВЬЕ ТРЕБОВАНИЯ	426
Троянов А.С. УПРАВЛЕНИЕ ЗАКУПОЧНОЙ ЛОГИСТИКОЙ НА ПРЕДПРИЯТИИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ	429
Трухинова О.Л. ИНСТРУМЕНТАРИЙ КОНЦЕПЦИИ ИНДУСТРИИ 4.0 В РОССИЙСКОМ СУДОСТРОЕНИИ	433
Трухинова О.Л. ПЕРЕДОВЬЕ ЦИФРОВЬЕ ТЕХНОЛОГИИ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА	435
Улитин Д.А., Родионова И.Н. ОБОСНОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ВОЖДЕНИЯ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ	438
Ульрих М.М. ПРЕДПОСЫЛКИ ВНЕДРЕНИЯ САМОУПРАВЛЯЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССАХ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА	443
Ульрих М.М. ПРОБЛЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОБОК: АНАЛИЗ И ПОДХОД К РЕШЕНИЮ НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЬ МОСКВЬ	445
Ульянцева К.С. МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АНАЛИЗА И ОЦЕНКИ КРЕДИТОСПОСОБНОСТИ КОМПАНИИ	449
Усачев И.Н., Пьянов Р.Р., Пьянова Н.В. АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ	454
Успенская О.С. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА	457
Файрукишина А.Г. ТРУДОВЬЕ РЕСУРСЫ ПРЕДПРИЯТИЯ	460
Федорченко О.И., Верчук М.О. ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ ФСБУ 6/2020 «ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА»	463
Феокистова А.Д., Найденов В.И. ЭКОНОМИКА РОССИИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ: АНАЛИЗ ПОСЛЕДСТВИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ПУТИ РЕШЕНИЯ	466

ПРЕДПОСЫЛКИ ВНЕДРЕНИЯ САМОУПРАВЛЯЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССАХ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА

Ульрих Михаил Максимович, студент

(e-mail: MiIsShHaAu@yandex.ru)

Научный руководитель -

Серебрякова Анна Александровна, преподаватель

(e-mail: aserebrakova87@gmail.com)

Сибирский государственный индустриальный университет,

г. Новокузнецк, Россия

Рассмотрено взаимодействие между логистическими автотранспортными компаниями и водителями грузового транспорта. Предлагается решение проблемы путем внедрения самоуправляемого грузового транспорта. Проанализированы причины, способствующие внедрению самоуправляемого грузового транспорта, в частности, аспекты трудовой деятельности водителей грузового транспорта.

Ключевые слова: грузоперевозки, транспортная логистика, водители, конкуренция, самоуправляемые автомобили.

Грузоперевозки — это особенно фрагментированная отрасль транспортной логистики, что делает ее восприимчивой к непрерывным циклам подъема и спада. Отрасль в целом испытывает нехватку водителей, высокую текучесть кадров, задержки заказов и множество других проблем [1]. Поскольку 40% мировой экономики зависит от грузоперевозок и логистики, проблемы отрасли находят отклик в цепочках поставок и в других зависимых отраслях.

Трудности развития логистики грузовых перевозок обусловлены проблемами организации работы водителей, повышенным риском влияния человеческого фактора на качество процесса перевозки. Это связано с тем, что работа и условия труда дальнобойщика довольно специфичны по нескольким причинам: длительные поездки вдали от дома и тяжелые условия на дороге, зачастую водитель грузовика имеет несколько рабочих мест в год.

Консолидация надвигающихся технологических сдвигов, таких как автономные грузовики (самоуправляемые автомобили), может изменить ситуацию в грузовой транспортной логистике в лучшую сторону. Внедрение самоуправляемых грузовых автомобилей может иметь огромные последствия для будущего транспортной логистики, и для примерно 3,5 миллионов водителей грузовиков, которые сейчас находятся на дорогах России [2].

Одной из причин внедрения самоуправляемых автомобилей является повышение конкуренции между транспортными предприятиями логистической системы за сотрудников, что влечет за собой определенные последствия для данных компаний. Конкуренция между автотранспортными компаниями за водителей может быть жесткой. Отчасти это связано с тем, что их так много, и мало что отличает одного сотрудника от другого. Уровень текучести водителей в отрасли может быть довольно высоким, около 30% у крупных перевозчиков [3].

Большая часть этой текучести приходится на людей, переходящих из одной компании в другую в зависимости от уровня оплаты труда. Крупнейшие автотранспортные компании за последние несколько лет повысили заработную плату на 15% по сравнению с предыдущим годом [4]. А в сравнение с США заработная плата водителей частного автопарка выросла почти на 18% [5].

Еще одним аргументом, в пользу внедрения самоуправляемых автомобилей в логистический процесс — это непростая карьера водителей, которую нужно поддерживать в течение длительного времени. Дальнобойщики проводят много времени в дороге, и образ жизни представляет много трудностей, с которыми сталкиваются водители грузовиков. Личное здоровье является одной из причин высокой текучести кадров. Также существуют проблемы с поиском парковки, что означает, что дальнобойщикам трудно найти безопасное и удобное место для ночлега.

Кроме того, водители грузовиков не имеют большого контроля над своим собственным графиком, и им часто приходится иногда часами ждать, пока бригада загрузит или разгрузит грузовик. У этих бригад часто есть свои собственные графики, и у них мало стимулов двигаться быстрее, чтобы помочь водителю вернуться на дорогу. Проблема в том, что водителям грузовиков разрешено ездить столько часов в день, сколько времени они тратят на погрузку-разгрузку. Такого рода проблемы побуждают многих водителей искать лучшую оплату за расстояние, которую они могут найти, поскольку повлиять на погрузо-разгрузочные операции, их скорость и процесс выполнения сами водители не могут.

На данный момент, отрасль грузоперевозок не может иметь транспортную компанию без водителей. Если слияние одной компанией другой повлияет на условия труда водителей-дальнобойщиков, то они будут вынуждены искать другое место работы. Приобретающая компания будет соответствовать культуре приобретателя. Есть исключения: компания Knight и Swift объединились чтобы сформировать 5-миллиардную компанию. Подобное решение имеет много преимуществ для обеих компаний. Менеджеры обеих транспортных компаний хорошо знали специфику друг друга и компании иногда менялись сотрудниками. Транспортно-логистические компании Knight и Swift обслуживали разные типы клиентов, поэтому бизнес одной компании на самом деле не поглотил другую.

Новые технологические разработки, такие как самоуправляемые грузовики, могут стимулировать консолидацию, устранив один фактор, поддерживающий конкурентоспособность отрасли: водителей. Это будет непросто — компании все еще совершенствуют технологию, и необходимо изменить нормативную базу, чтобы приспособить автомобили [6].

Список литературы

1. Международный союз автомобильного транспорта: Масштабы дефицита водителей грузовиков, угрожающие [Электронный ресурс] // trans.ru; URL: <https://trans.ru/news/mezhdunarodnii-soyuz-avtomobilnogo-transporta-masshtabi-defitsita-vozditelei-gruzovikov-ugrozhayuschie> (дата обращения: 09.04.2023).

2. Истории на колесах: сколько в России водителей грузовиков? [Электронный ресурс] // sernur-log.ru; URL: <https://sernur-log.ru/tpost/> (дата обращения: 09.04.2023).

3. Условия труда водителей грузовиков в России. [Электронный ресурс] // trans.info; URL: <https://trans.info/ru/usloviya-truda-voditeley-gruzovikov-v-rossii-delovyye-linii-o-tom-kak-privlech-vnimanie-novyih-dalnoboyshhikov-i-uvlechit-personal-kompanii-262259> (дата обращения: 09.04.2023).

4. Сколько зарабатывают водители [Электронный ресурс] // 5koleso.ru; URL: <https://5koleso.ru/articles/novosti/skolko-zarabatyvayut-voditeli-nazvany-realnye-zarplaty-v-rossii/> (дата обращения: 09.04.2023).

5. 3 способа облегчить нагрузку на дальнотойщиков [Электронный ресурс] // trucking.org; URL: <https://www.trucking.org/news-insights/3-ways-help-lighten-load-truckers> (дата обращения: 09.04.2023).

6. Беспилотные автомобили в России [Электронный ресурс] // tadviser.ru; URL: <https://www.tadviser.ru/index.php/> (дата обращения: 09.04.2023).

Ulrich Mikhail M., student,

(e-mail: MiIsShHaAu@yandex.ru)

Scientific adviser - Serebryakova Anna A.,

(e-mail: aserebrakova87@gmail.com)

Siberian State Industrial University

PREREQUISITES FOR THE IMPLEMENTATION OF SELF-GOVERNED CARS IN LOGISTICS PROCESSES OF CARGO TRANSPORT

Abstract. The interaction between logistics trucking companies and truck drivers is considered. A solution to the problem is proposed through the introduction of self-driving freight transport. The reasons contributing to the introduction of self-driving freight transport are analyzed, in particular, aspects of the labor activity of truck drivers.

Keywords: cargo transportation, transport logistics, drivers, competition, self-driving cars.

ПРОБЛЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОБОК: АНАЛИЗ И ПОДХОД К РЕШЕНИЮ НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ

Ульрих Михаил Максимович, студент

(e-mail: MiIsShHaAu@yandex.ru)

Научный руководитель -

Серебрякова Анна Александровна, преподаватель

(e-mail: aserebrakova87@gmail.com)

Сибирский государственный индустриальный университет,

г. Новокузнецк, Россия

Приведен анализ результата опроса по способам решения проблемы пробок. Рассмотрено влияние автомобильного и общественного транспорта на интенсивность движения. Найдена закономерность между количеством общественного и автомобильного транспорта. Предлагается решение проблемы путем выявления точки индивидуального равновесия.

Ключевые слова: автомобильные пробки, общественный транспорт, транспортная инфраструктура

Проблема автомобильных пробок в крупных городах с каждым годом становится все более актуальной. Число машин на дорогах растет. При этом качество

самых дорог оставляет желать лучшего: проблемы с дорожным покрытием, неудобные развязки, отсутствие отдельных полос для общественного транспорта, а также автомобили, припаркованные на обочинах за неимением парковочных мест, создают многочисленные препятствия для автомобилистов [1].

В Московской области был проведен опрос среди жителей Москвы с целью определения причины и непосредственной ликвидации возникновения пробок на дорогах. Самыми популярными и в тоже время типичные способы решения наличия пробок были следующими: есть необходимость в расширении дороги и добавлении ещё одной полосы, убрать трамвайные пути и светофоры, и прочее [2]. Это кажется очевидным: если все стоит, то мы увеличиваем место и все сразу начинает ехать. Но на практике это не работает. На самом деле новые дороги ведут к увеличению автомобилизации.

Как только строятся новые дороги и парки, мы провоцируем людей покупать машины, потому что они видят, что город делается для автомобилей, а не для людей. Кажется, что в создании автомобильного города нет проблемы. Однако ни в одной стране мира не получилось построить ни один город, удобный для автомобилей. Любые попытки, которые предпринимались на протяжении двадцатого века построить город, удобный для автомобилей, ни разу не увенчались успехом по нескольким причинам.

Во-первых, автомобили занимают слишком много места и для строительства города, удобного для автомобилей, придется снести старый город.

Во-вторых, город для автомобилей будет несправедливым городом, потому что в нем невозможно будет жить людям, кто машину себе не может позволить.

С дорогами есть не очевидная для обывателя, но давно известная специалистам проблема: чем больше строишь автомобильные дороги, тем больше в городе становится пробок.

Теоретическую базу под этим представил немецкий математик Дитрих Браес ещё в 1968 году (Парадокс Браеса) [3]. Работает это следующим образом: транспортная система города состоит из двух основных способов перемещения: частный автомобиль и общественный транспорт. Мэрии многих российских городов почему-то считают, что автомобилисты и пассажиры общественного транспорта – разные группы людей, которые никак друг с другом не пересекаются. Люди выбирают, на чем ездить по городу, и могут выбрать одну систему или вторую. Влияет на их выбор три параметра: скорость, комфорт, цена проезда.

Никто не поедет на трамвае, если это дороже, дольше и менее комфортно, чем на автомобиле. Когда общественный транспорт плохой и медленный или забитый, все стремятся купить личные автомобили, а они сейчас достаточно доступны. В результате возникают пробки.

Две системы отличаются для города одним базовым свойством:

- 1) если машин не много, по дороге проедут 2700 чел. в час (60 км/ч);
- 2) если машин побольше – 1300 чел. в час (30 км/ч);
- 3) когда машин очень много – 400 чел. в час [4].

Научное издание

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА И ЭКОНОМИКИ

Сборник научных статей

2-й Всероссийской научно-практической конференции

27-28 апреля 2023 года

ISBN 978-5-907744-08-0



9 785907 744080 >

Компьютерная верстка и макет *А.А. Горохов*

Подписано в печать 15.05.2023. Формат 60х84 1/16. Бумага офисная.

Усл. печ. л. 15,3. Уч.-изд. л. 13,9. Тираж 100 экз. Заказ 1858

Отпечатано в типографии

Закрытое акционерное общество "Университетская книга"

305018, г. Курск, ул. Монтажников, д.12 ИНН 4632047762

ОГРН 1044637037829 дата регистрации 23.11.2004 г.

Телефон +7-910-730-82-83