

УДК 385/388

## Инновационные технологии в организационно-экономических механизмах развития транспорта

Канд. экон. наук **Эмирова А.Е.** emir288@front.ru  
Санкт-Петербургский государственный экономический университет  
191023, Россия, Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21

*В статье рассматриваются несколько инновационных технологий, направленных на совершенствование организационно-экономических механизмов развития транспортной отрасли в России. В качестве предметов рассмотрения выбраны 6 технологий, в частности, технологии аутсорсинга, бенчмаркинга, государственно-частного партнерства, программно-целевого подхода, саморегулирования деятельности транспорта и форсайта. Цель исследования: 1) рассмотреть перспективные технологии для решения организационно-экономических проблем транспортной отрасли; 2) показать их основные особенности; 3) привести новейшие примеры из практики деятельности транспортной отрасли, демонстрирующие особенности использования перечисленных технологий и эффективность их применения при решении актуальных задач развития транспорта в России. Рассмотрение каждой из 6 технологий строится по одинаковой схеме. Во-первых, дается краткое определение, из которого видна сущность данной технологии; во-вторых, рассматривается ситуация с ее регулированием в нормативных правовых актах по состоянию на середину 2015 года, а также со степенью ее исследованности в научных работах; в-третьих, практическое использование данной технологии иллюстрируется несколькими конкретными примерами, почерпнутыми из новейших научных публикаций, данных государственной статистики, материалов из специальных электронных ресурсов, публикаций средств массовой информации и т.п.*

*Основные итоги проведенного исследования состоят в том, что использование инновационных управленческих технологий для совершенствования организационно-экономических механизмов на транспорте является одним из самых эффективных направлений в развитии отрасли. Однако имеющиеся данные показывают, что применение инновационных технологий отличается крайней неравномерностью, начиная от широкого их использования (например, программно-целевые подходы во всех видах транспорта) и заканчивая единичными случаями их применения (например, форсайт-технологии). В статье сформулирован ряд предложений по интенсификации использования инновационных решений в решении организационно-экономических проблем транспортной системы в России.*

**Ключевые слова:** транспорт, управление транспортом, организационно-экономические механизмы транспорта, технологии управления транспортом, инновационные методы управления.

doi:10.17586/2310-1172-2016-9-1-137-143

## Technologies in organizational and economic mechanisms of development of transport

Ph.D. **Emirova A.E.** emir288@front.ru  
St.-Petersburg state economic university  
191023, Russia, St. Petersburg, ul. Sadovaya, 21

*The article is devoted to consideration of several innovative technologies aimed at improving organizational and economic mechanisms of development of the transport industry in Russia. As consideration of items 6 selected technologies, in particular, technology outsourcing, benchmarking, public-private partnerships, a programme-oriented approach, self-regulation of transport activity and foresight. The aim of the study 1) to consider the most promising technologies for solution of organizational and economic problems of the transport sector; 2) to show its main characteristics; 3) bringing the latest examples from practice activities of the transport industry, showing features of the use of these technologies and the efficiency of their application in solving actual problems of transport development in Russia. Consideration of each of the 6 technologies built on the same scheme. First, a brief definition, which shows the essence of the technology; second, examines its regulation in normative legal acts on the mid 2015, as well as the degree of issledovannosti in scientific works; thirdly, the practical use of this technology is illustrated by several specific examples, drawn from the latest scientific publications, government statistics, materials from special e resources, publications, media, etc.*

*The main results of the study are that the use of innovative management techniques for improving organizational and economic mechanisms on the transport is one of the most effective directions in the development of the industry. However, available data show that the use of innovative technologies, discussed in the article, is quite uneven, ranging from widespread their use (for example, a goal-oriented approach in all modes of transport) to isolated cases of their application (for example, foresight technology). The article made a number of proposals to intensify the use of innovative solutions in addressing the organizational and economic problems of the transport system in Russia.*

**Keywords:** transportation, transportation management, organizational and economic mechanisms of transport technologies, transport management, innovative management methods.

Транспортный комплекс является одной из важнейших отраслей в народном хозяйстве России. По данным на 1 января 2014 г. в стране функционировали 163263 транспортных организации, среднегодовая численность работников в сфере транспорта в том же году составила 2,8 млн.чел, т.е. 6,1 % от общей числа занятых по России. Основные фонды, задействованные в транспорте на конец 2013 г. составляли 12056 млрд. руб., т.е. 17,2 % всех используемых в стране основных фондов, при этом инвестиции в основной капитал транспорта за 2013 год составили 3081,7 млрд. руб., т.е. 23,2 % от всех инвестиций по России. Пассажирооборот транспорта в РФ в 2014 г. составил свыше 543 млрд. пассажиро-километров (перевезено почти 19 млрд. чел.), грузооборот – свыше 5076 млрд. тонно-километров [1, с. 4–6], [2, с. 11–13]. Ключевая роль транспорта состоит в том, что он является тем звеном, которое связывает между собой в единое целое все регионы страны, все отрасли народного хозяйства, обеспечивает участие России в международном разделении труда и т.д. Поэтому не случайно то внимание, которое уделяется проблемам транспорта в научных исследованиях. Одно из важнейших направлений в данном аспекте состоит в исследовании организационно-экономических механизмов деятельности транспортного комплекса. В настоящей работе автором поставлена цель дать краткий анализ современной ситуации с использованием нетрадиционных технологий для совершенствования организационно-экономических механизмов в деятельности транспорта и сформулировать отдельные рекомендации по данному направлению. Все рассмотрение проводится на примере 5 технологий: аутсорсинга, бенчмаркинга, государственно-частного партнерства, программно-целевого подхода, саморегулирования транспортных организаций.

**Аутсорсинг.** В научных исследованиях и на практике под аутсорсингом принято понимать передачу части вспомогательных функций той или иной организации на исполнение сторонними организациями. Так, при пассажирских перевозках на аутсорсинг можно перевести оказание услуг по экипировке вагонов, обеспечению пассажиров питанием, бельем и т.п.; при перевозке грузов – обслуживание и ремонт транспортных средств, охрану перевозимых грузов; в локомотивном хозяйстве – бытовое обслуживание работников, уборку производственных помещений и т.п. [3, с. 8].

Приведем далее конкретные примеры по использованию аутсорсинга в транспортной отрасли.

Так, в 2006 г. ОАО «РЖД» было принято Положение об использовании аутсорсинга филиалами ОАО «РЖД» [4], где, в частности были сформулированы цели использования аутсорсинга в подразделениях ОАО «РЖД», прописан порядок перехода на аутсорсинг, дан перечень операций, которые рекомендуются к переводу на аутсорсинг, порядок контроля за деятельностью аутсорсеров и т.п. [4]. В настоящее время по технологии аутсорсинга осуществляют свою деятельность около 90 компаний на железнодорожном транспорте [3, с. 9], например:

– ООО «Чистая дорога» обслуживает пассажиров на Октябрьской, Московской и Северной железных дорогах, а также осуществляет уборку на территориях вокзальных комплексов;

– на Куйбышевской железной дороге компания «Риквест-Сервис» обеспечивает подготовку постельного белья для пассажиров;

– на Горьковской железной дороге технология аутсорсинга применяется в контрольно-ревизионной работе, в т.ч. в поездах [3, с. 9] и т.п.

Федеральным законом от 5 мая 2014 г. № 116-ФЗ в действующее законодательство внесены изменения, накладывающие ряд ограничений на применение технологии аутсорсинга в России. В частности, с 01.01.2016 г. предоставлять другим компаниям своих работников смогут лишь частные агентства занятости с уставным капиталом не менее 1 млн. руб., при этом такие агентства не должны применять специальные налоговые режимы. Договоры аутсорсинга не должны заключать между собой аффилированные лица, при этом работники одной компании смогут трудиться в другой не на постоянной основе, а только в течение определенного времени и т.п. [5].

**Бенчмаркинг в организациях транспорта.** Наиболее содержательное и в то же время простое определение бенчмаркинга содержится в переводной работе коллектива авторов, в которой под бенчмаркигом понимается «поиск наилучшего объекта среди подобных и использование его показателей эффективности для оценки эффективности рассматриваемого объекта [6, с. 608]. Довольно близким к такому подходу является широко использовавшийся в советской экономике термин «анализ передового опыта», который, однако, соотносился с действующими в стране принципами деятельности планового хозяйства и с отсутствием конкуренции и, кроме того, не подвергался серьезной теоретико-методологической разработке.

Может показаться, что бенчмаркинг означает примерно то же, что и термин «промышленный шпио-

наж». Разница между указанными терминами состоит в том, что бенчмаркинг – это метод изучения чужого опыта, который не является коммерческой тайной. Правила проведения бенчмаркинга сформулированы в общепризнанном, хотя официально и не регламентированном Европейском кодексе правил поведения участников бенчмаркинга, в котором рекомендуется соблюдать 9 ключевых принципов (принцип подготовки, принцип взаимодействия, принцип конфиденциальности и т.д.) [7, с. 182], [8]. В любом случае действует так называемое «золотое правило бенчмаркинга»: никогда не спрашивать чего-либо, если нет возможности предоставить что-либо в обмен.

В качестве иллюстрации приведем несколько конкретных примеров по использованию технологии бенчмаркинга в транспортной отрасли.

1) В 2012 г. был завершен комплекс научных разработок, посвященных применению методик бенчмаркинга для совершенствования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом дальнего следования (ОАО «ФПК»). В рамках данного подхода был разработан специальный инструментарий и проведен сравнительный анализ деятельности ОАО «ФПК» и ведущих мировых компаний в сфере пассажирских перевозок. Основной технологической инновацией, призванной снизить издержки предприятия, было рекомендовано внедрение качественно нового подвижного состава с увеличенным количеством мест [9].

2) Ирбитский мотоциклетный завод (ИМЗ) долгое время представлял собой «натуральное хозяйство» с полным набором вспомогательных производств, традиционным для советских предприятий. Представители ИМЗ побывали на предприятиях крупнейших европейских производителей мотоциклетной техники и комплектующих – Ducati, Malagatti, Paioly и др., изучали структуру производства, систему дистрибуции и т. п. После таких контактов ИМЗ принял окончательное решение о продаже кузнечного, литейного и ряда других цехов [10].

**Государственно-частное партнерство.** Согласно имеющимся в литературе дефинициям, сущность государственно-частного партнерства (ГЧП) заключается во взаимовыгодном, как правило, долгосрочном сотрудничестве, которое реализуется путем объединения ресурсов и действий государства и частного инвестора с целью решения общественно значимых стратегических задач [11]. В известной «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепция-2020) в качестве одного из ключевых факторов выделено «...развитие частно-государственного партнерства, направленного на снижение предпринимательских и инвестиционных рисков, прежде всего в сферах исследований и разработок, распространения новых технологий, развития транспортной, энергетической и коммунальной инфраструктуры» [12]. По состоянию на 1 марта 2015 г. в 68 регионах принят закон об участии субъекта Российской Федерации в ГЧП, например, Закон Санкт-Петербурга «Об участии

Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» от 25.12.2006 г. [13]. Еще в 4 субъектах Федерации такой закон находится на рассмотрении в законодательном органе, а в 40 регионах действуют нормативные акты, устанавливающие порядок работы с проектами ГЧП. Опыт работы с проектами ГЧП имеется в 68 субъектах Российской Федерации, но в 17 субъектах Федерации нет проектов ГЧП даже на стадии инициирования [14]. При этом в Российской Федерации до сих пор нет федерального закона, регламентирующего основные аспекты ГЧП, несмотря на то, что соответствующий проект был внесен Государственную Думу еще в 2013 г. [15].

Приведем далее несколько примеров, иллюстрирующих использование механизмов ГЧП в транспортной отрасли России:

а) на железнодорожном транспорте – среди инструментов реализации стратегических целей развития транспортной системы России на основе привлечения внебюджетного финансирования особый интерес представляет федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 г.)» [16] и, особенно, ее подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг», где изложен ряд крупнейших проектов:

– комплексное развитие транспортного коридора «Запад – Восток» по направлению Европа – Российская Федерация – Япония с ответвлениями на Казахстан, Монголию и Китай;

– комплексное развитие транспортного коридора «Север – Юг» по направлению Северная Европа – Российская Федерация – Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ – Персидский залив и Центральную Азию;

– развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» на территории Российской Федерации на участке Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – граница Республики Казахстан (общей протяженностью около 2200 км).

В документе указано, что «одной из основных задач подпрограммы является формирование и отработка механизмов управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства с применением инновационных подходов» [16].

Еще одним примером ГЧП на железнодорожном транспорте является проект строительства новой спрямляющей железнодорожной магистрали «Белое море–Коми–Урал» (Белкомур) общей протяженностью 1155 км, из них новое строительство 715 км, остальное реконструкция и усиление действующих линий. Общий объем инвестиций по проекту – 598 млрд. руб., из них 118 млрд. руб. – средства Инвестиционного фонда Российской Федерации, в том числе, 37 млрд. руб. – ориентировочный объем средств ОАО «РЖД» на модернизацию действующих объектов транспортной инфраструктуры [17];

б) на автомобильном транспорте – в настоящее время находятся в стадии реализации крупные капиталоемкие проекты строительства объектов дорожной

инфраструктуры с последующей их эксплуатацией на платной основе, в том числе проекты создания платных трасс «Москва – Санкт-Петербург» (15-58 км, реализуется в рамках соглашения с ООО «Северо-Западная коцессионная компания») и М-1 «Беларусь» [18, с.11], [11].

**Программно-целевые подходы.** Одним из самых многообещающих направлений в совершенствовании организационно-экономических механизмов в единой транспортной системе является комплекс программно-целевых методов планирования и управления. Программно-целевой подход можно интерпретировать как технологию увязки ключевых аспектов деятельности системы управления: целевого, ресурсного и организационного, т.е. взаимоувязанное планирование сроков, ресурсов и исполнителей мероприятий, при котором обеспечивается достижение четко заданных целей. О значимости данных методов для развития страны свидетельствует принятие в России двух федеральных законов по данному вопросу:

– Закона РФ от 20.07.1995 г. №115-ФЗ «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Российской Федерации» (утратил силу) [19];

– Федерального закона от 28.06.2014 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» [20].

Если же обратиться к прикладным разработкам, то за последние годы был принят целый ряд программных документов, основанных на программно-целевом подходе к решению ключевых проблем транспорта как на федеральном, так и на региональном уровнях, например:

– Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (в редакции Распоряжения Правительства РФ от 11.06.2014 г. №1032-р) [21];

– Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [22];

– Постановление Правительства Москвы от 02.09.2011 № 408-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года» [23];

– Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552 «О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы» [24] и др.

Приведем в качестве конкретного примера новую редакцию Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. [21]. В новой редакции Транспортной стратегии проработаны сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года в трех вариантах – инерционном, энергосырьевом и инновационном и отмечается, что инновационный вариант в наибольшей мере отвечает стратегическим интересам государства и выступает в качестве целевого

для долгосрочной транспортной политики. В связи с этим в обновленном варианте Стратегии сформулированы соответствующие цели развития транспортной системы России на период до 2030 г.:

- цель 1 – формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры,
- цель 2 – обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны,
- цель 3 – обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами,
- цель 4 – интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны,
- цель 5 – повышение уровня безопасности транспортной системы,
- цель 6 – снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду,
- а также изложены основные ожидаемые результаты реализации Транспортной стратегии.

Реализация целей Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах [21].

**Саморегулирование на транспорте.** Проблема внедрения саморегулирования в той или иной сфере деятельности возникает естественным образом из факта перехода от административной к рыночной системе хозяйствования. Сущность саморегулирования состоит в передаче государством функций по установлению норм и правил поведения в определенной сфере предпринимательской или профессиональной деятельности особому субъекту – саморегулируемой организации (СРО). Согласно ст. 2 Федерального закона от 01.12.2007 г. № 315-ФЗ «под саморегулированием понимается самостоятельная и инициативная деятельность, которая осуществляется субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности и содержанием которой являются разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль за соблюдением требований указанных стандартов и правил» [25]. Иными словами, основными направлениями деятельности СРО являются разработка стандартов, которые должны соблюдать участники партнерства, контролирование деятельности членов объединения, применение дисциплинарных взысканий, прием жалоб на действия участников партнерства и т.п.

На заседании Правительства РФ 29 января 2015 г. отмечалось, что в настоящее время обязательное членство участников рынка в СРО распространяется на 11 сфер деятельности, при этом еще в двух в 2015 г. будет введен этот режим. На начало 2015 г. в России создана 1191 саморегулируемая организация, из них

767 СРО в отраслях, где предусмотрено обязательное членство, 424 – в сфере добровольных СРО. В стране ежегодно проводятся конференции СРО и в 2015 г. проведен уже пятый ежегодный форум по саморегулированию [26].

Действующие транспортные организации проявляют большой интерес к использованию механизмов СРО в своей деятельности, что видно из ряда конкретных примеров:

1) В мае 2009 года было учреждено Некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава». В качестве учредителей выступили 12 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава (ЗАО «СИБУР-Транс», ОАО «Дальневосточная транспортная группа», ООО «Новая перевозочная компания», ООО «Востоктранскомпани», ООО «Дальнефеттранс» и др.) [27], [28], и на сегодня «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» является первой и единственной саморегулируемой организацией в области перевозок грузов железнодорожным транспортом. В частности, у 32 действующих членов Партнерства находится в собственности и в оперативном управлении около 70% всего парка подвижного состава, зарегистрированного на территории РФ [28].

2) В конце 2003 г. в Москве был образован «Московский транспортный союз», целями которого объявлены координация предпринимательской деятельности перевозчиков (пассажирского, грузового, таксомоторного и других видов транспорта), а также представления и защиты их общих экономических и социальных интересов, совершенствования транспортной инфраструктуры региона, наиболее полного удовлетворения спроса на услуги транспорта. В настоящее время в союзе состоят в качестве членов 30 транспортных организаций [29].

Таким образом, проведенное нами рассмотрение показало крайнюю неравномерность использования инновационных подходов в организационно-экономических механизмах деятельности транспортного комплекса. Если, например, программно-целевые подходы широко используются на всех уровнях управления транспортом (федеральном и региональном), то саморегулирование на транспорте пока не получило широкого развития, вероятно в силу важности на нем проблемы безопасности. В силу этого следует выдвинуть ряд предложений, направленных на повышение значимости инновационных технологий при решении организационно-экономических проблем на транспорте. Так, представляется необходимым внести поправки в законодательство, регулирующее аутсорсинг, с тем, чтобы снять «зарегулированность» применения данной технологии на транспорте. В том, что касается бенчмаркинга, то представляется целесообразным организовать соответствующие подразделения по бенчмаркингу при Минтрансе РФ, при региональных органах и, особенно, при саморегулируемых организациях на транспорте. Для решения этой задачи Минтрансу сле-

дует разработать специальные методические указания и распространить их среди указанных подразделений. Необходимо ускорить принятие Госдумой единого закона о ГЧП, обратив особое внимание на процедуры привлечения частных организаций к финансированию развития транспорта в России. С целью распространения инновационных организационно-экономических технологий Минтрансу следует объявить конкурс на разработку типовых методических указаний по каждой отдельной технологии, выделив для этого специальные гранты. Реализация перечисленных предложений, несомненно, будет способствовать повышению качества управления в транспортном комплексе России.

### Список литературы

1. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-декабрь 2014 года. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/153/> (дата обращения: 10.04.2015).
2. Транспорт и связь в России. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.04.2015).
3. Веселова Ю.В. Экономическая оценка аутсорсинговых услуг в ОАО «РЖД» // Вестник СамГУПС. 2013. №1. с.4-12.
4. Положение об использовании аутсорсинга филиалами ОАО "РЖД". Утверждено ОАО «РЖД» 27 апреля 2006 г. №530. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902356668> (дата обращения: 30.05.2015).
5. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от 5 мая 2014 г. № 116-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.05.2015).
6. Современная логистика /Джеймс С. Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Дэниел Л. Вордлоу, Поль Р. Мэрфи-мл.; [Пер. с англ. А.И. Мороза, С.Г. Тригуб]. - 7-е изд.. – М. : Вильямс, 2002. - 615 с.
7. Карпец О.В. Бенчмаркинг / О.В. Карпец ; М-во образования и науки РФ, Федер. агентство по образованию, Дальневост. гос. ун-т, Дальневост. ин-т инновац. технологий и качества. – Владивосток : Изд-во Дальневосточного университета, 2007. - 217 с.
8. Бенчмаркинг. URL: [http://mtc.md/consulting/Benchmarking %20%20ru.htm](http://mtc.md/consulting/Benchmarking_%20%20ru.htm) (дата обращения: 29.05.2015).
9. Губанова А.А. Повышение конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли на основе развития инновационной деятельности (на примере ОАО «ФПК»). Автореферат дисс. на соискание уч. степени канд. эконом. наук. Специальность 08.00.05. ФГБОУ ВПО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова». – М.: 2012. – 21 с.
10. Конкурентный бенчмаркинг. URL: <http://www.arenta-group.com/showarticle/156.html> (дата обращения: 29.05.2015).

11. Государственно-частное партнерство (ГЧП) на транспорте. URL: <http://www.ppp-transport.ru/gchp/> (дата обращения: 01.06.2015).

12. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г. №1662-р. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 03.06.2015).

13. Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах. Закон Санкт-Петербурга от 25 декабря 2006 г. № 627-100. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 01.06.2015).

14. Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнерства 2014-2015. URL: [http://economy.gov.ru/minec/resources/12d18e9e-946b-483a-bd63-c203347a4693/raytingREG-Block\\_26-03-2015\\_web.pdf](http://economy.gov.ru/minec/resources/12d18e9e-946b-483a-bd63-c203347a4693/raytingREG-Block_26-03-2015_web.pdf) (дата обращения: 31.05.2015).

15. Проект федерального закона «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации». URL: [www.duma.gov.ru](http://www.duma.gov.ru) (дата обращения: 31.05.2015).

16. О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» (с изменениями на 28 апреля 2015 года). Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. №848. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.05.2015).

17. Государственно-частное партнерство в России. URL: <http://www.ppp-russia.ru/projects/index.html> (дата обращения: 01.06.2015).

18. Давыдова А.А. ГЧП в автодорожном секторе: текущее состояние и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2013. №6. с.7–11.

19. О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Российской Федерации. Закон РФ от 20.07.1995 г. №115-ФЗ (утратил силу). Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.05.2015).

20. О стратегическом планировании в Российской Федерации. Федеральный закон от 28.06.2014 г. №172-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.05.2015).

21. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года (в редакции Распоряжения Правительства РФ от 11.06.2014 г. №1032-р). Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.05.2015).

22. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 28.03.2015).

23. Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 го-

да: Постановление Правительства Москвы от 02.09.2011 № 408-ПП. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.04.2015).

24. О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы: Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 29.08.2015).

25. О саморегулируемых организациях. Федеральный закон Российской Федерации от 01.12.2007 г. № 315-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 04.06.2015).

26. Правительство берет курс на саморегулирование. URL: <http://nst-rf.ru/> (дата обращения: 01.06.2015).

27. Совет железнодорожных операторов. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/different/381125/> (дата обращения: 27.05.2015).

28. Совет операторов железнодорожного транспорта. URL: <http://www.railsovet.ru/partnership/partnership/> (дата обращения: 27.04.2015).

29. Московский транспортный союз. URL: [http://mtsouz.ru/chleny\\_soyuza](http://mtsouz.ru/chleny_soyuza) (дата обращения: 27.04.2015).

30. Эмирова А.Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики. // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». 2014. №1.

31. Эмирова А.Е., Эмиров Н.Д. Социальные функции единой транспортной системы // Научный журнал НИУ ИТМО Серия «Экономика и экологический менеджмент». 2015. №4. с. 172–180.

## References

1. Transport Of Russia. Information and statistical Bulletin. January-December 2014. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/153/> (accessed: 10.04.2015).

2. Transport and communication in Russia. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (accessed: 23.04.2015).

3. Veselov Y. Economic evaluation of outsourcing in JS «Russian Railways» // *Bulletin of Singups*. -2013. - No. 1. pp. 4–12.

4. Regulations on the use of outsourcing by the branches of JSC «RZD». Approved by JSC "RZD" on 27 April 2006, No. 530. URL: [http:// docs.cntd.ru/document/902356668](http://docs.cntd.ru/document/902356668) (accessed: 30.05, 2015\_).

5. On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation. Federal law of 5 may 2014 № 116-FZ. Access from legal-reference system «Consultant» (date accessed: 17.05.2015).

6. Modern logistics /James C. Johnson, Donald F. wood, Daniel L. Wardlow, Paul R. Murphy, Jr.; [TRANS. angl. A. J. Frost, S. G. Trigub]. - 7-e Izd.. – М. : Williams, 2002. - 615 S.

7. Karpets O. V. Benchmarking / O. V. Karpets; Ministry of education and science, Feder. education Agency, the far-East. state University, the far East.the Institute of the innovative. technology and quality. -Vladivostok : Publishing house of far Eastern University, 2007. - 217 S.

8. Benchmarking. URL: [http://mtc.md/consulting/Benchmarking %20%20ru.htm](http://mtc.md/consulting/Benchmarking%20%20ru.htm) (reference date: 29.05.2015).

9. Gubanova A.A. improving the competitiveness of the transport industry on the basis of innovative development (on example of JSC «FPC»). Abstract of Diss. on competition of academic degree of PhD. economy. Sciences. The specialty 08.00.05. FGBOU VPO "Russian economic University named after G. V. Plekhanov". – M.:2012. –21 С.

10. Competitive benchmarking. URL: <http://www.arenta-group.com/showarticle/156.html> (reference date: 29.05.2015).

11. Public-private partnerships (PPPs) in transport. URL: <http://www.ppp-transport.ru/gchp/> (accessed: 01.06.2015).

12. The concept of long-term socio-economic development of the Russian Federation for the period until 2020. The decree of the RF Government of 17.11.2008, No. 1662-R. Access from legal-reference system «Consultant» (date accessed: 03.06.2015).

13. On participation of St. Petersburg in public-private partnerships. The law of St. Petersburg dated December 25, 2006 No. 627-100. Access from legal-reference system «Consultant Plus» (reference date: 01.06.2015).

14. The rating of Russian regions by level of development of public-private partnership 2014-2015. URL: [http://economy.gov.ru/minec/resources/12d18e9e-946b-483a-bd63-c203347a4693/raytingREG-Block\\_26-03-2015\\_web.pdf](http://economy.gov.ru/minec/resources/12d18e9e-946b-483a-bd63-c203347a4693/raytingREG-Block_26-03-2015_web.pdf) (reference date: 31.05.2015).

15. The draft Federal law «On principles of state-private partnership in the Russian Federation». URL: [www.duma.gov.ru](http://www.duma.gov.ru) (reference date: 31.05.2015).

16. About the Federal target program "Development of transport system of Russia (2010-2020 th-dy) (amended on April 28, 2015). The decree of the Government of the Russian Federation of 5 December 2001, No. 848. Access from legal-reference system «Consultant» (date accessed: 17.05.2015).

17. Public-private partnership in Russia. URL: <http://www.ppp-russia.ru/projects/index.html> (reference date: 01.06.2015).

18. Davydov A. A. PPP in the road sector: current condition and perspectives // *Transport of the Russian Federation*. 2013. No. 6. S. 7-11.

19. On state forecasting and programs socially-economic development of the Russian Federation. The law of the Russian Federation from 20.07.1995 №115-FZ (repealed). Access from legal-reference system "Consultant" (date accessed: 17.05.2015).

20. On strategic planning in the Russian Federation. Federal law of 28.06.2014 No. 172-FZ. Access from legal-reference system «Consultant» (date accessed: 17.05.2015).

21. Transport strategy of the Russian Federation for the period till 2030 (as amended by Orders of the government of the Russian Federation dated 11.06.2014, №1032-p). Access from legal-reference system "Consultant" (date accessed: 17.05.2015).

22. About approval of the state program of the Russian Federation «Development of transport-ing system»: regulation of the Government of the Russian Federation of 15.04.2014 No. 319. Access from legal-reference system "ConsultantPlus" (reference date: 28.03.2015).

23. About approval of the State program of Moscow «Development of transport b TEM» for 2012-2016 and for the perspective till 2020: decree of the Government of Moscow dated 02.09.2011 No. 408-PP. Access from legal-reference system «ConsultantPlus» (reference date: 25.04.2015).

24. On the state program of St. Petersburg «Development of transport system of St. Petersburg» for 2015-2020: the Decree of the Government of St. Petersburg dated 30.06.2014 No. 552. Access from legal-reference system «Consultant» (date accessed: 29.08.2015).

25. On self-regulating organizations. Federal law of the Russian Federation from 01.12.2007 g. № 315-FZ. Access from legal-reference system «Consultant» (date accessed: 04.06.2015).

26. The government committed to self-regulation. URL: <http://nst-rf.ru/> (accessed: 01.06.2015).

27. Council of railway operators. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/different/381125/> (accessed: 27.05.2015).

28. Council of railway operators market. URL: <http://www.railsovet.ru/partnership/partnership/> (accessed: 27.04.2015).

29. Moscow transport Union. URL: [http://mtsouz.ru/chleny\\_soyuza](http://mtsouz.ru/chleny_soyuza) (reference date: 27.04.2015).

30. Emirova A.E. Transformation of transport systems in conditions of globalization of the world economy. // *Scientific journal ITMO. Series «Economics and environmental management»*. 2014. - No. 1.

31. Emirova, E.A., Emirov N.D. Social functions of the unified transport system // *Scientific-legal journal NRU ITMO. Series «Economics and environmental management»*. 2015. No. 4, pp. 172–180.

Статья поступила в редакцию 14.12.2015 г.