

УДК 330.368: 339.91

**ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ**

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией Интеграции российской экономики  
в мировое хозяйство ФГБУН «Институт проблем рынка РАН»,  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ**

к.э.н, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра исследований транзитной экономики  
Лаборатории интеграции российской экономики в мировое хозяйство ФГБУН  
«Институт проблем рынка РАН»,  
e-mail: medkov71@mail.ru

**ЗОИДОВ ЗАФАР КОБИЛДЖОНОВИЧ**

научный сотрудник ФГБУН «Институт проблем рынка РАН»,  
e-mail: zafar2608@mail.ru

## РАЗВИТИЕ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРУДА<sup>1</sup>

**Аннотация. Предмет.** В работе рассматриваются проблемы обеспечения трудовыми ресурсами российских транспортных коммуникаций, используемых, в т. ч. и для транзитных перевозок грузов и пассажиров, создание и реконструкция которых осуществляется на принципах государственно-частного партнёрства (ГЧП). **Цель работы.** Основная цель настоящей работы заключается в системном исследовании проблемы развития российских транспортных коммуникаций на основе ГЧП и состояния рынка труда и разработке научно обоснованных предложений по модернизации этой отрасли в современном периоде. **Методология проведения работы.** В процессе исследования использованы методы эволюционно-институциональной теории, эконометрического моделирования и аналитической оценки. **Результаты работы.** Приведён анализ влияния модернизации транспортной системы страны, внедрения новых видов подвижного состава на рынок труда и социально-экономической обстановки в целом и в региональном разрезе. Выявлена специфика трудовых отношений в различных видах транспорта. Особое внимание уделено анализу взаимного влияния инвестиционных проектов по развитию международных транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», «Европа – Западный Китай», реализуемых на основе ГЧП, и ситуации на рынке труда, качества трудовых ресурсов, развития пассажирских перевозок, состояния малого (среднего) предпринимательства и уровня занятости в субъектах Российской Федерации. **Выводы.** На развитие транспортно-транзитной системы России оказывает влияние динамика трудовой миграции на постсоветском пространстве, последствия экономического спада, введение Россией, странами Европейского союза и другими государствами режима взаимных санкций, военнополитическое противостояние России и Украины, возникновение очагов нестабильности в Центральной Азии. Проблему надо рассматривать во взаимосвязи и с учётом развития транзитных направлений в странах-членах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), реализацией китайского проекта Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП), а также инициатив других государств по созданию транзитного сектора экономики. **Область применения результатов.** Результаты исследования могут быть использованы органами власти России и ЕАЭС для ликвидации существующих проблем в области развития транспортно-транзитной системы. Разработанные предложения и механизмы эффективного регулирования основных проблем в области развития транспортно-транзитной системы могут быть востребованы для сохранения и усиления конкурентных преимуществ национальных экономик и ЕАЭС в целом.

**Ключевые слова:** эволюционно-институциональный подход, экономические санкции, транспортно-транзитная система, коммуникации, трудовые ресурсы, занятость, рынок труда, пассажирские перевозки, малое и среднее предпринимательство, государственно-частное партнёрство, международные транспортные коридоры.

<sup>1</sup> Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-06-06939 а).

**ZOIDOV KOBILZHON KHODJIEVICH**

Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Head of the Laboratory of Integration of Russian Economy in the International Economy FSBIS "Institute of Market Problems of the RAS",  
e-mail: kobiljonz@mail.ru

**MEDKOV ALEXEY ANATOLIEVICH**

Candidate of Economic Sciences, Lead Research Associate, Head of the Center of Studies of the Transit Economy of the Laboratory of Integration of the Russian Economy in the International Economy FSBIS "Institute of Market Problems of the RAS",  
e-mail: medkov71@mail.ru

**ZOIDOV ZAFAR KOBILDZHONOVICH**

Research Associate of FSBIS "Institute of Market Problems of the RAS",  
e-mail: zafar2608@mail.ru

## THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN TRANSPORT COMMUNICATIONS BASED ON THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AND THE STATE OF THE LABOR MARKET

**Abstract. The subject.** The manuscript discusses the problems of provision of Russian transport communications with labor resources, including those transit transportations used for cargo and passengers, creation and reconstruction of which is completed on the principles of the public-private partnership (PPP). **The goal of the study.** The main goal of the present study is in a systematic research of the problem of development of Russian transportation communications based on PPP and the state of the labor market and the development of scientifically substantiated suggestions on modernization of this industry in the modern period. **The methodology of completing the study.** In the process of the study we have used the methods of evolutionary-institutional theory, methods of econometric modelling and analytical evaluation. **The results of the study.** We have provided an analysis of impact of modernization of the transportation system of the country, implementing new types of railway vehicles in the labor market and the social-economic environment overall, and at the regional level. We have found the specific features of labor relations in different types of transport. Special attention has been given to the analysis of mutual impact of investment projects on the development of international transportation corridors "East - West", "North - South", "Europe - Western China" implemented based on the PPP and the situation in the labor market, quality of labor resources, development of passenger transportation, state of small (medium-sized) business and level of employment in the entities of the Russian Federation. **The conclusions.** The development of the transport-transit system of Russia is impacted by the dynamics of labor migration in the post-Soviet space, consequences of economic downturn, introduction by Russia, countries of the European Union and other countries of mutually imposed sanctions, military-political adversarial position of Russia and the Ukraine, the appearance of epicenters of instability in the Central Asia. The problem needs to be discussed in the interconnection and taking into account the development of transit directions in the countries-members of the Eurasian Economic Union (EAEU), implementation of the Chinese project of the Silk Road Economic Belt (SREB), as well as initiatives of other countries on creating a transit sector of the economy. **The area of application of the results.** The results of the study may be used by the governmental authorities of Russia and the EAEU to get rid of the existing problems in the area of development of the transportation-transit system. The developed suggestions and mechanisms of effective regulation of the main problems in the area of development of the transportation-transit system may be necessary to preserve and enhance the competitive advantages of national economies and the EAEU on the whole.

**Keywords:** the evolutionary-institutional approach, economic sanctions, the transportation-transit system, communications, labor resources, employment, the labor market, passenger transportation, small and medium sized business, public-private partnership, international transportation corridors.

**Введение.** Развитие транспортных коммуникаций является действенным инструментом реализации государственной экономической политики, оказывающим существенное влияние на рынки факторов производства: товаров (услуг), труда и капитала. В условиях финансово-экономического кризиса и осложнения внешнеполитической обстановки особую значимость приобретают проблемы величины и качества трудовых ресурсов, уровня безработицы, оттока населения, прежде всего, высококвалифицированных специалистов из регионов Сибири и Дальнего Востока.

Именно через эти регионы проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) — главная транспортно-транзитная артерия России. Реконструкция и новое строительство, направленные на увеличение пропускной и провозной способности Транссиба, Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и всего Восточного полигона российских железных дорог, — первоочередное направление государственной экономической политики. Финансирование и реализация инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры осуществляются на принципах государственно-частного партнёрства (ГЧП) с выделением средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Задача замены (дополнения) поступлений от экспорта углеводородов и других сырьевых ресурсов доходами от оказания транспортно-транзитных услуг в качестве существенной части благосостояния государства и населения не может быть решена без обеспечения основных элементов транспортно-коммуникационной системы страны качественными трудовыми ресурсами.

Необходимо обозначить направления повышения привлекательности высокопрофессиональных рабочих мест на объектах транспортной инфраструктуры в отдалённых областях национального экономического пространства, регионах со сложными условиями проживания, депрессивных территориях и территориях опережающего развития, указать на наиболее эффективные способы транспортного обеспечения вахтового метода работы и поддержания хозяйственного присутствия [1–24].

### **1. Специфика организации трудовых отношений и функционирования рынка труда в транспортно-дорожном комплексе по видам транспорта**

**Автомобильный транспорт.** В России рынок перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом характеризуется недостаточной организованностью, наличием существенного теневого (серого) сектора, относительно низкими барьерами входа, трудностями налаживания системы контроля со стороны регулирующих органов государственной власти на разных уровнях. Отсутствие отлаженной системы обучения, подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств ведёт к появлению ряда проблем на рынке труда в этом секторе экономики. В частности, ощущается нехватка высококвалифицированных водителей, подготовленных для работы на рынке международных автомобильных перевозок (МАП) и имеющих соответствующий опыт. В стране нет специальных учебных центров подготовки и повышения квалификации водителей для рынка МАП.

В этих условиях транспортные компании сами решают учебно-образовательные задачи, организуя внутрикорпоративные занятия и/или отправляя сотрудников в собственные (межфирменные) учебные центры повышения квалификации. Чтобы иметь и содержать такие центры, транспортные компании должны быть крупными, иметь долгосрочные стратегии развития и ответственно подходить к своей деятельности. Помимо прочего, крупная автотранспортная компания может закупить такую партию грузовых автомобилей, которая, согласно торговой политике поставщика, предполагает бонус в виде бесплатного обучения и повышения квалификации водителей. В этих условиях задача предпринимателей состоит в том, чтобы разработать и широко применять систему материального поощрения водителей за экономичную езду, ликвидировать стимулы к оппортунистическому поведению, выражающемуся, например, в сливе и продаже дизельного топлива.

Низкие барьеры входа на рынок, относительно прозрачные (хотя не всегда легальные) «правила игры» приводят к тому, что компании-автоперевозчики выступают в роли «инкубаторов» новых предпринимателей, которыми становятся набравшиеся опыта водители, имеющие склонность к самостоятельной коммерческой деятельности. Актуальной организа-

ционной и институциональной задачей является ликвидация состояния «анархии» на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, переформатирование отношений на нём в более цивилизованные, прозрачные, легальные. В частности, необходимо стимулировать и, при необходимости, принуждать водителей пользоваться легальными, специально оборудованными стоянками, а не оставлять (в целях экономии) транспортные средства на обочинах дорог, улицах городов и населённых пунктов. Надо заметить, что зачастую водители имеют деньги, выделенные компанией для оплаты стоянки, но предпочитают присваивать их.

Циклические кризисные явления в экономике и внешней политике, сокращение объёмов МАП приводят, как ни парадоксально, к уходу с рынка крупных (серьёзных) компаний, имеющих свои стоянки, ремонтную базу, учебные центры и работающих в правовом поле. Повышается доля нелегальных и полуплегальных перевозчиков, индивидуальных предпринимателей, одновременно являющихся владельцами транспортных средств и экспедиторами.

Считаем, что в целях совершенствования эволюционно-институциональной среды на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом необходимо поддержать предложение МВД России ввести запрет на регистрацию физическими лицами грузовых автомобилей и автобусов. Хотя у этого предложения есть и влиятельные противники, указывающие на то, что в условиях сложного социально-экономического положения наличие в собственности автомобиля является демпфером снижения доходов многих семей, а запрет на владение грузовым автомобилем (автобусом) окажет угнетающее воздействие на развитие малого предпринимательства.

*Железнодорожный транспорт. Проблемы обеспечения трудовыми ресурсами реализации транспортно-транзитного потенциала России, преодоление нехватки рабочих рук.* В условиях нехватки трудовых ресурсов, особенно остро ощущимой на Восточном полигоне железных дорог, кадровые службы ОАО «РЖД» используют следующие методы:

- 1) Привлечение трудовых мигрантов из стран ближнего зарубежья.
- 2) Привлечение кадров за счёт программы переселения соотечественников из бывших республик СССР.
- 3) Использование женского труда. Например, Забайкальская дирекция инфраструктуры привлекает женщин, устроенных на ставки сигналистов, для работы в качестве монтеров пути<sup>2</sup>.
- 4) Задействование в сезонных путевых работах бойцов студенческих строительных отрядов.
- 5) Организация ярмарок вакансий. Это особенно актуально, когда вводится формальный или неформальный запрет на привлечение иностранной рабочей силы, в частности граждан Украины.
- 6) Модернизация путевого хозяйства, направленная на создание на мало обслуживаемой инфраструктуры, элементы которой имеют длительные гарантийные сроки эксплуатации<sup>3</sup>.
- 7) Использование вахтовых методов решения кадровой проблемы.

*Повышение уровня производственно-технологической дисциплины работников.* Инновационное развитие железнодорожного транспорта, модернизация путевого хозяйства требуют повышения уровня производственно-технологической дисциплины работников. Прежде всего, речь идёт о строительстве и содержании бесстыкового («бархатного») пути, без которого невозможно развитие пассажирских, контейнерных, контейлерных перевозок, повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры. Замена рельсовых плетей, уложенных на деревянные шпалы, и устройство бесстыкового пути актуальна даже для Байкало-Амурской магистрали (БАМ), по которой перевозятся преимущественно массовые грузы.

В настоящее время отмечается низкое качество подготовки, переподготовки и невысокий уровень ответственности работников на высшем, среднем, младшем и низшем уровнях путевого хозяйства, что особенно неприемлемо при укладке и содержании бесстыкового пути. Содержание бесстыкового пути требует регулярной и тщательной диагностики пути, изучения причин появления неисправностей и отступления от геометрических параметров колеи, планирования и организации работ по их устранению и предупреждению. Согласно распоряжению руководства ОАО «РЖД», на каждой железной дороге должны быть созданы полигоны для обучения навыкам содержания бесстыкового пути.

<sup>2</sup> Таким образом, возвращается несколько подзабытый «классический» образ женщины-путьца в оранжевом жилете и с кувалдой.

<sup>3</sup> Например, рельсовые крепления типа APC на бесстыковом пути не требует дополнительного обслуживания.

Выявление причин сходов подвижного состава, крушений поездов показало, что, например, на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД) большинство дорожных мастеров имеют опыт работы до трёх лет или не обладают им совсем. Имеются случаи сокрытия недостатков со стороны путевых обходчиков, мастеров и начальников участков. Проблем становится ещё больше, когда бесстыковой путь проложен параллельно обычному (звеньевому) пути: для содержания и ремонта каждого из них требуются отдельные инструменты и компетенции. На сети имеется большая протяжённость участков пути с неподобранными рельсами, как по тоннажу, на который они рассчитаны, так и по годам укладки. И всё это в условиях большого грузопотока в направлении портов Дальнего Востока, Северо-Запада и Юга России.

Зачастую причинами аварий становятся нарушения технологии временного восстановления рельсовых плетей и просчёты в организации работы служб дефектоскопии, когда не реализуется один из основных принципов обеспечения безопасности движения при текущем содержании и ремонте бесстыкового пути — первоочередное определение фактической температуры закрепления рельсовых плетей перед выполнением любых ремонтных работ. Бригадами по осмотру пути не ведётся ежемесячный контроль за положением плетей относительно маячных шпал, а также степенью затяжки рельсовых скреплений.

В результате разбора причин крушения грузового поезда, произошедшего на перегоне Талдан – Гудачи (ЗабЖД) 19 марта 2016 г., были выявлены следующие недостатки в содержании пути:

- недостаточная затяжка клеммных болтов;
- видимые подвижки рельсовых плетей;
- некачественное содержание изолирующих стыков, несвоевременное изъятие дефектных накладок и замена негодных элементов верхнего строения пути, что в совокупности и привело к излому композитных накладок в изолирующем стыке;
- работа сварочных аппаратов при отрицательных температурах воздуха.

Для исправления ситуации в ОАО «РЖД» было принято решение направить на ЗабЖД работников путевого хозяйства из других регионов страны. Однако текучка кадров наблюдается и среди прикомандированных работников, в т. ч. и руководящего уровня. И это несмотря на повышающиеся коэффициенты, надбавки к зарплате, которая в среднем на треть выше, чем в центральных регионах страны.

*Морально-психологический климат, формирование корпоративной культуры.* Ещё одним фактором риска является высокий уровень текучести кадров — руководителей и специалистов основных профессий, что приводит к отсутствию преемственности, затрудняет передачу опыта содержания пути, в т. ч. и на сложных горных участках. Проблемы накапливают и начинают обуславливать друг друга. Например, премиальные выплаты работникам путевого хозяйства зависят от состояния пути, а там, где оно изначально неудовлетворительное, выплачиваются низкие зарплаты, происходят постоянные авралы, отвлечения на исправление недоделок прошлых лет, при этом ощущается нехватка средств доставки и малой механизации. В таких условиях у работников отсутствует заинтересованность в результатах своего труда, не говоря уже о трудовом энтузиазме.

*Обеспечение работников жильём.* Работа за жильё — распространённая практика во всех регионах России, включая Московский. Привязывая работников условиями предоставления жилья, кадровые службы избавляются от необходимости привлечения специалистов с других дорог, формируют постоянные коллективы сотрудников, не заинтересованных в вахтовом методе работы, а нацеленных на продолжительную трудовую деятельность в компании.

В зоне БАМа сложилась неблагоприятная демографическая обстановка, имеется проблема кадрового обеспечения, как строительных работ, так и дальнейшей эксплуатации объектов в условиях роста перевозок. За последние годы в отдельных местах население сократилось в два раза, причём в другие регионы страны переселяются наиболее квалифицированные работники.

Продолжает оставаться актуальной задача обеспечения квалифицированными кадрами отдалённых станций и закрепления на них работников, обеспечения трудовыми ресурсами вновь построенных и расконсервированных станций и разъездов. Дело в том, что в 1990-х гг., когда перевозки падали, многие станции и разъезды на БАМе были закрыты или законсервированы. С ростом грузопотоков в порты Дальнего Востока возникла потребность в расконсервации

станций и разъездов и строительстве новых для повышения пропускной способности однопутной железной дороги путём сокращения перегонов и обеспечения более частого скрещивания поездов, в первую очередь, на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино.

Развитие БАМа и Транссиба потребует привлечения трудовых ресурсов из других регионов, для которых необходимо создать нормальные жилищно-бытовые условия. На Восточно-Сибирской железной дороге, ЗабЖД и ДВЖД строятся и планируются к постройке быстро-возводимые дома для обеспечения жильём вахтовых работников. Поскольку вахтовые посёлки являются объектами капитального строительства, документацию для их сооружения можно оформить без выделения земельных участков со стороны муниципальных властей, т. е. быстрее и проще, чем капитального (технологического) жилья. Посёлки строятся на землях ОАО «РЖД» и присоединяются к инженерным коммуникациям компании. Один из проблемных вопросов — высокие коммунальные платежи, на которые тратится существенная часть доходов работников. Вопрос модернизации котельных и всех систем жизнеобеспечения требует государственного участия, применения механизма ГЧП. Россия — холодная страна, и это ещё один аргумент в пользу большей конкурентоспособности южных транспортных маршрутов<sup>4</sup>.

*Водный (внутренний и морской) транспорт.* Нестабильная ситуация на внутреннем водном транспорте, связанная с большим износом судов и инфраструктуры водных путей, маловодностью рек, загрязнением фарватеров, уходом грузов на другие виды транспорта, в социальном плане породили проблему дефицита кадров, особенно плавсостава. Наблюдается его высокая текучесть и относительно низкая социальная защищённость. Таким образом, современное состояние отрасли в ряде случаев не даёт возможности оказывать услуги, соответствующие потребностям населения и хозяйствующих субъектов.

Между тем железнодорожный и речной транспорт дополняют друг друга и могли бы составить каркас транспортной системы страны, обслуживающей перемещение массовых грузов и транзитные перевозки (в направлении «Север – Юг»).

Речной транспорт:

- сглаживает пики перевозок;
- берёт на себя перевозку инертных материалов — наименее доходных видов грузов в пик строительного сезона;
- предоставляет возможность спокойно проводить летние ремонтные и строительные работы на железнодорожной инфраструктуре;
- позволяет повысить объёмы и скорости пассажирских перевозок в дальнем, межрегиональном и пригородном сообщении.

*Воздушный транспорт.* Воздушный транспорт будет иметь небольшое значение в качестве составной части транзитной экономики. Это обусловлено повышением дальности полёта широкофюзеляжных самолётов, либерализацией воздушного пространства, что неизбежно приведёт к усилению конкуренции транзитных маршрутов. Кроме того, не все грузы можно перевозить воздушным транспортом, в т. ч. и высокодоходные (например электронику, оснащённую литиевыми аккумуляторами). Эта тенденция характерна для всего мира.

Наоборот, в региональных авиакомпаниях наблюдается недостаток лётного состава. Длительный период падения региональных и межрегиональных перевозок, полное отсутствие местного авиасообщения привели к утере большей части кадрового состава. Положение усугубляется разнородным характером парка воздушных судов, состоящим из самолётов и вертолётов разных типов, годов выпуска, российского и зарубежного производства. Компаниям не хватает квалифицированных специалистов для управления этой техникой.

## **2. Направления транспортного обеспечения социально-экономического развития регионов России**

Для улучшения транспортного обеспечения регионального социально-экономического развития требуется:

---

<sup>4</sup> Интересно, что в 2014 г. министерство строительства РФ совместно с Федеральным фондом содействия развитию жилищного строительства (РЖС) подготовило рамочное соглашение с китайской железнодорожно-строительной компанией China Railway Construction Corporation о строительстве жилья в различных регионах России в рамках госпрограммы «Жильё для молодых семей». Программа предусматривает строительство 25 млн кв. м жилых площадей. В свою очередь, CRCC обязуется реализовать квартиры в новостройках по цене 30 тыс. руб. за 1 кв. м. В мае 2014 г. китайская компания заключила соглашение об участии в строительстве линий Московского метрополитена [7,9,12].

1. Развитие региональных транспортно-коммуникационных систем. Однако строительство и реконструкция объектов дорожно-транспортной инфраструктуры приводит только к временному улучшению ситуации, так как увеличение пропускной способности улично-дорожной сети стимулирует население к использованию личных автомобилей, что ведёт к увеличению количества автомобилей и росту интенсивности движения.

2. Строительство остановочных пунктов в новых промышленных зонах за счёт средств регионального бюджета для обслуживания массового потока работников.

3. Привлечение промышленных предприятий, коммерческих структур к организации перевозок работников от дома до места приложения трудовых усилий и обратно.

4. Налаживание транспортного обеспечения массового строительства новых жилых районов и комплексов.

5. Налаживание надёжного транспортного сообщения с крупными городами в случае сокращения производства или полной остановки предприятий в малых, а особенно в моногородах в целях недопущения роста социальной напряженности.

6. Формирование единых крупных городских агломераций для стабилизации рынка труда.

Требуется оптимизация схем транспортного обслуживания населения на региональном и межрегиональном уровнях в целях недопущения дублирования автомобильного и железнодорожного транспорта. Они должны не конкурировать, а дополнять друг друга. В случае если по маршруту идёт поезд, населённость которого позволяет обслуживать ещё больший пассажиропоток, то нет смысла запускать параллельно автобусное сообщение.

В целях повышения транспортной мобильности населения на региональном и межрегиональном уровнях требуется развитие интермодальных пассажирских перевозок. Для этого необходимо формирование связующих узлов, объединяющих работу различных видов общественного транспорта по единой схеме. Прежде всего, речь идёт об использовании подвозящих маршрутов. Можно также разделить маршрут между электропоездом и автобусом по мере снижения населённости вагонов. Автобусное сообщение более эластично по спросу, чем железнодорожные перевозки. Поезда же имеют конкурентные преимущества там, где возникают автомобильные заторы.

Смысл создания формирования транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в том, чтобы максимально уменьшить количество автомобилей, въезжающих в город, пересадив людей на общественный транспорт. В некоторых случаях для создания ТПУ необходимо изменить месторасположение станций и остановочных пунктов, чтобы сделать посадку на общественный транспорт более удобной.

В настоящее время ежедневно около 1,3 млн человек приезжают в Москву из близлежащих районов по железной дороге. При этом подходы к железнодорожным станциям и остановочным пунктам плохо оборудованы, освещены, забиты автомобилями, передвижение пассажиров затруднено торговыми объектами, примитивными рынками, нелегальными торговцами, бороться с которыми можно, но это требует приложения больших усилий.

### **3. Развитие межрегиональных пассажирских перевозок**

Развитию межрегиональных пассажирских перевозок, прежде всего, способствует реализация программы «Дневной экспресс», действующей во многих регионах России. В частности, в Сибири по этой программе организуются межрегиональное сообщение и подвоз пассажиров в новосибирский аэропорт «Толмачёво».

Поезда дневного следования, курсирующие на расстояние до 600–700 км с преобладанием сидячих вагонов, — это железнодорожные низкобюджетные перевозчики (лоукостеры), которые могут конкурировать с авиaperевозчиками. Относительная дешевизна билетов обуславливается высокой наполняемостью вагонов вследствие преобладания сидячих мест, наличием различных классов, в т. ч. и самых экономичных.

Для повышения рентабельности железнодорожных перевозок предлагается увеличить загрузку поездов на популярных маршрутах, заменить плацкартные и купейные вагоны на двухэтажные и сидячие (на короткие расстояния) и оптимизировать расходы. В случае отмены субсидирования Россия начнёт приближаться к транспортной модели США (а также Канады, Мексики, Бразилии и Аргентины), где пассажирские перевозки выполняются преимущественно автомобильным и региональным воздушным транспортом.

Планы возрождения региональной авиации и приобретения воздушных судов разрабатывались ещё в 2011–2012 гг. Воплотить их в жизнь позволило создание программы субсидирования авиаперевозок в Приволжском федеральном округе (ПФО). Также помощь в решении этого вопроса оказана правительством Оренбургской области. Проект получил право на существование благодаря таким факторам, как относительно невысокая стоимость билетов, оптимизация маршрутной сети и создание стыковочных рейсов, обширная рекламная кампания.

Авиакомпании конкурируют за обслуживание перевозок вахтовых рабочих. Во-первых, вахтовым способом обслуживаются высокодоходные добывающие производства, во-вторых, затраты на приобретение билетов на поездки с рабочими целями рассматриваются людьми как инвестиции, часто неизбежные. Эффект относительно низкой эластичности спроса по тарифу наблюдается и на южных, курортных направлениях, особенно из районов Крайнего Севера: летний отдых в тёплых краях жизненно важен для тех, кто живёт в этих регионах.

#### **4. Основные направления транспортного обеспечения развития человеческого капитала**

По данным Федерального агентства России по туризму (Ростуризма), до последнего времени российские туристы ежегодно вывозили за границу около 50 млрд долл.<sup>5</sup> Развитие внутреннего туризма позволит оставить часть этих средств в стране. Туристический потенциал российской территории далеко не реализован, в т. ч. в части организации путешествий по железной дороге. Однако первые шаги уже сделаны<sup>6</sup>.

Так, летом 2015 г. в рейс по маршруту Москва – Пекин, организованный компанией «РЖД-Тур», отправился поезд класса люкс «Императорская Россия». За 15-дневный тур туристы из многих стран мира познакомились с достопримечательностями Москвы, Казани, Екатеринбурга, Новосибирска, Иркутска, Улан-Удэ, Улан-Батора и Пекина.

На Дальнем Востоке после восстановления движения поездов через пограничный переход Махалино – Камышовая – Хуньчунь руководители Приморского края и китайской провинции Цзилинь поставили задачу — в ближайшие годы увеличить туристический поток в Приморье до 10–12 млн человек в год, в т. ч. и с использованием железнодорожного транспорта.

Тестируется туристический железнодорожный тур по маршруту Маньчжурия – Забайкальск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск – Маньчжурия, запущенный по инициативе руководства ЗабЖД и Харбинской железной дороги (Китай). Для перевозки туристов используется купейный вагон на 36 мест, который по прибытию на пограничную станцию Забайкальск был прицеплен к поезду Забайкальск – Чита, а после экскурсии по столице Забайкальского края — к поезду Нерюнгри – Новосибирск, с которым проследовал до Иркутска.

Все территории вдоль Транссиба (Республика Бурятия, Забайкальский край, Иркутская область) заинтересованы в этом реализации проекта. Если направление окажется востребованным, по маршруту будет курсировать не один вагон, а больше, возможно, даже целый поезд. Проводники его вагонов, в частности, должны владеть английским языком, знать историю и традиции Китая.

Имеются перспективы и у трансграничного железнодорожного туристического маршрута «Великий чайный путь»: Маньчжурия – Забайкальск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск – Красноярск – Новосибирск. Кроме того, китайских туристов интересует так называемый «красный маршрут» — посещение мест, связанных с революционными событиями, жизнью и деятельностью В.И. Ленина.

Дополнительный толчок развитию туристических железнодорожных перевозок может дать развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений, при организации которых предусмотрено наличие в поездах туристического класса с билетами по более низкой цене. Развитию въездного туризма также будет способствовать реализация идеи строительства скоростной железной дороги Маньчжурия – «Байкальская гавань» протяжённостью 800 км. По оцен-

<sup>5</sup> Туристам можно предложить катание на оленьих и собачьих упряжках, спортивные и экологические туры, наблюдение за животными в их естественной среде обитания. Интерес путешественников могут вызвать быт и обряды коренных народов Крайнего Севера. Туризм должен стать крупной отраслью хозяйства российского Севера и может быть сопоставим по доходам с добычей полезных ископаемых. См.: Симонова Т. Железнодорожные путешествия : экзотика или веяние моды? // РЖД-Партнер, 22.12.2015. — URL : <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/zheleznodorozhnye-puteshestvia--iekzotika-ili-veianie-mody/> (дата обращения: 30.12.2015).

<sup>6</sup> В частности, повышению спроса на железнодорожные перевозки пассажиров с деловыми и культурными целями будет способствовать организация доставки личного автотранспорта в составе пассажирских поездов.



кам Ростуризма, российская Арктика в состоянии принимать около 80 тыс. туристов в год, для чего нужно решить вопросы транспортного обеспечения и пограничного режима. Немалую роль в развитии арктического туризма могут сыграть развитие транзитных перевозок по СМП, строительство железной дороги Бованенково – Сабетта, Северного широтного хода и всей Приполярной магистрали.

### 5. Состояние и перспективы развития рынка труда в контексте реформирования транспортно-транзитной системы России

*Российский рынок труда.* Российский рынок труда, как и финансовый рынок, и рынок товаров и услуг, на пути трансформации и развития социально-экономических систем страны претерпел качественные изменения. В результате рыночных реформ последних лет рабочая сила выделилась в специфический товар, участвующий наряду с остальными в товарно-денежных отношениях. Изменились отношения собственности в связи с признанием необходимости многообразия и равноправия всех её видов взамен ранее существовавших государственных форм. В результате приватизации и выделения частного сектора произошло отделение работника от средств производства. Средства производства и рабочая сила перешли в разряд своего рода товаров с присущими данному явлению атрибутами: спросом на рабочую силу, её предложением, конъюнктурными колебаниями рынка труда [9–14].

В период 1991–2015 гг. практически создана новая модель занятости, основанная на принципиально иных способах использования трудового потенциала. Командно-административная модель в этой области уступила место рынку труда, который стал главным инструментом измерения качества рабочей силы, её избытка или недостаточности, распределения между секторами экономики, отраслями и регионами. В ходе реформ выявились диспропорции рынка труда, вызванные нестабильностью и неразвитостью экономики в целом, в частности, четко обозначилась проблема структурной безработицы.

Процесс изменения структуры экономически активного населения в период 1992–2015 гг. (табл., рис. 1–4) носил волнообразный характер, достигнув минимума в 1998 г. — году серьезных экономических преобразований и потрясений, и приняв тенденцию роста вплоть до настоящего времени. Намечившаяся с 1999 г. тенденция увеличения уровня экономической активности населения является явным свидетельством общего экономического подъема страны в этот период, связанным с оживлением экономики, ростом уровня ВВП.

Таблица

Состояние рынка труда России в период 1991–2016 гг.[1]

Годы	$P_{\text{чзан}}^*$ в % к 1991	$P_{\text{чзан}}$ (млн. чел.)	$L$ в % к 1991	$L$ (млн. чел.)	$P_{\text{чб}}$ (тыс. чел.)	$P_{\text{без}}$ в %	$P_{\text{миг}}$ (тыс. чел.)	$Z_{\text{зар}}$ долл.	$Z_{\text{инц}}$ в % к 1996
1991	100	73,9	100	73,8	...	5,2	4496,8	...	
1995	95,7	70,7	86,9	64,1	6200	8,5	3997,1	103,7	
1996	94,3	69,7	85,4	63,0			3533,9		100
2000	98,5	72,8	88,2	65,1	7700	10,6	2662,3	79,0	335,8
2005	99,6	73,6	92,5	68,2	5242	7,1	2088,6	303	636,0
2010	102,2	75,5	94,7	69,9	5250	7,3	2102,3	682	1040,1
2011	102,6	75,8	96,1	70,9	4519	6,5	3415,1 <sup>1</sup>	796	1104
2012	102,4	75,7	96,9	71,5	4697	5,5	4196,1	857	1176,8
2013	102,2	75,5	96,7	71,4	6284	5,5	4496,9	936	1253,3
2014	102,0	75,4	96,9	71,5	5544	5,2	4663,4	856	1396,1
2015	103,7	76,6	98,0	72,3	4922	5,6	4734,5	561	1576,2

\*  $P_{\text{чзан}}$  — численность экономически активного населения;  $L$  — численность занятого населения;  $P_{\text{чб}}$  — численность безработных по данным обследования рабочей силы (в среднем за год);  $P_{\text{без}}$  — уровень безработицы, в процентах от общей численности экономически активного населения;  $P_{\text{миг}}$  — миграция населения (число зарегистрированных в органах внутренних дел при перемене постоянного места жительства);  $Z_{\text{зар}}$  — средимесячная номинальная заработная плата (по сред. курсам нац. валют к долл. США);  $Z_{\text{инц}}$  — динамика средимесячной заработной платы с учетом ИПЦ в % к 1991г.

Следует отметить, что период с 1992 по 1999 г. отмечался стремительным ростом количества безработного населения, и лишь начиная с 1999 г. ситуация стабилизировалась, что, несомненно, было связано с общей кризисной циклической ситуацией в стране, такая же ситуация была характерна и для 2009 г. К числу проблем в сфере занятости, возникших в эпоху реформирования, можно отнести структурную безработицу: хотя потребность в занятых росла, их квалификация зачастую не отвечала требованиям рынка. В экономике сохранялось нерациональное распределение рабочей силы по секторам экономики и по территории страны.



Рис. 1. Уровень занятости в экономике (в процентах к численности экономически активного населения)



Рис. 2. Уровень безработицы (в процентах к численности экономически активного населения)

Начавшееся после 2000 г. оживление экономики способствовало увеличению числа свободных рабочих мест, заявленных предприятиями и организациями в службы занятости, с 0,9 млн мест в 2000 г. до 1,5 млн мест — в 2014 г. Наконец, 2015 г. число вакансий в странах СНГ сократилось до 1,2 млн мест. В 1990–2000 гг. в связи с сокращением государственного сектора экономики и расширением прав предприятий было заметно ослаблено государственное регулирование оплаты труда, что сказалось, прежде всего, на динамике реальной заработной платы и увеличении её дифференциации.

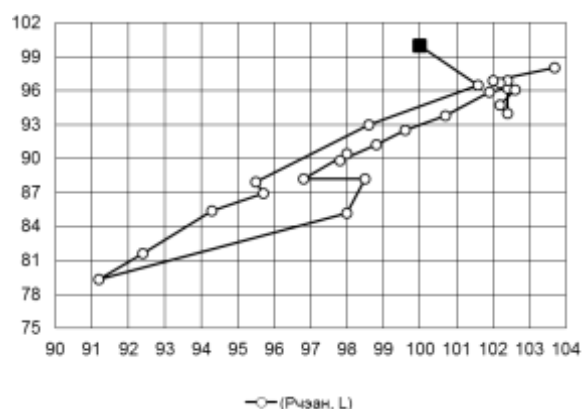


Рис. 3. График зависимости число занятых  $L$  от численности экономически активного населения  $P_{чзан}$  ( $L=F(P_{чзан})$ ) в период 1991–2015 гг.

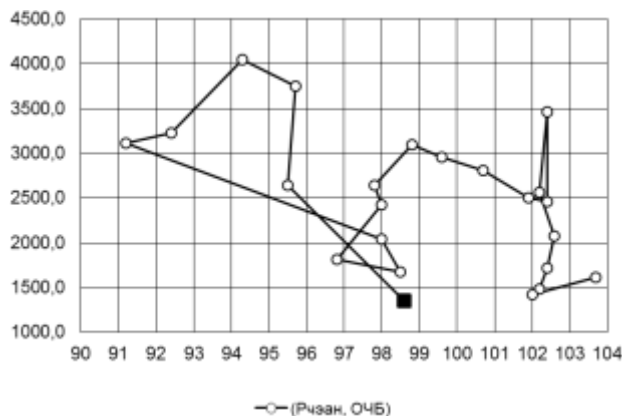


Рис. 4. График зависимости общего уровня безработицы  $OЧБ$  от численности экономически активного населения  $P_{чзан}$  ( $OЧБ=F(P_{чзан})$ ) в период 1993–2015 гг.

Таким образом, рынок труда постепенно становится сферой обеспечения сбалансированности спроса общественного производства на рабочую силу и её предложения. Здесь происходит

признание профессии и её общественной полезности через цену рабочей силы и регулирование затрат индивидуального воспроизводства с учетом квалификации работников. Место рынка труда в системе общественного воспроизводства — связующее звено между производством и потреблением через обмен, что позволяет ему быть каналом «перетока» рабочей силы не только в региональном, но и в национальном экономическом масштабе.

#### **Заключение.**

1. В России рынок перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом характеризуется недостаточной организованностью, наличием существенного теневого (серого) сектора, относительно низкими барьерами входа, трудностями налаживания системы контроля со стороны регулирующих органов государственной власти на разных уровнях. Низкие барьеры входа на рынок, относительно прозрачные (хотя не всегда легальные) «правила игры» приводят к тому, что компании-автоперевозчики часто становятся «инкубаторами» новых предпринимателей, которыми становятся набравшиеся опыта водители, имеющие склонность к самостоятельной коммерческой деятельности.

2. Актуальной организационной и институциональной задачей является ликвидация состояния «анархии» на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, реформирование отношений на нём в более цивилизованные, прозрачные, легальные. В частности, необходимо усилить контроль труда и отдыха водителей, стимулировать и, при необходимости, принуждать их пользоваться легальными, специально оборудованными стоянками.

3. В целях совершенствования институциональной среды на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом необходимо ввести запрет на регистрацию физическими лицами грузовых автомобилей и автобусов, а их владельцам следует регистрироваться в качестве индивидуальных предпринимателей, что затруднит уклонение от требований обеспечения безопасности перевозок.

4. В условиях нехватки трудовых ресурсов, особенно остро ощутимой на Восточном полигоне железных дорог, кадровые службы ОАО «РЖД» используют следующие методы:

А. Привлечение трудовых мигрантов из стран ближнего зарубежья.

В. Привлечение кадров за счёт программы переселения соотечественников из бывших республик СССР.

С. Использование женского труда.

Д. Задействование бойцов студенческих строительных отрядов.

Е. Организация ярмарок вакансий.

Ф. Создание малообслуживаемой железнодорожной инфраструктуры.

Г. Использование вахтовых методов работы.

5. В настоящее время отмечается низкое качество подготовки, переподготовки и невысокий уровень ответственности работников путевого хозяйства на всех уровнях, что особенно неприемлемо при укладке и содержании бесстыкового пути.

6. В зоне БАМа сложилась неблагоприятная демографическая обстановка, имеется проблема кадрового обеспечения как строительных работ, так и дальнейшей эксплуатации объектов в условиях роста перевозок. Продолжает оставаться актуальной задача обеспечения квалифицированными кадрами отдалённых станций и закрепления на них работников, обеспечения трудовыми ресурсами вновь построенных и расконсервированных станций и разъездов. Для закрепления местных кадров и привлечения необходимых специалистов из других регионов страны ОАО «РЖД» строит технологическое жильё, быстровозводимые дома для вахтовых работников, участвует в реализации ипотечных программ.

7. Помимо предоставления жилья на дальних станциях и разъездах необходимо решение множества социально-бытовых вопросов. Зачастую (особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке) они имеют вид резерваций, где нет магазинов, медицинских, образовательных и культурных учреждений. Это может быть сделано или путём возобновления работы всех социально-бытовых объектов в небольших населённых пунктах, или путём налаживания надёжного и удобного транспортного сообщения с крупными городами.

8. Один из проблемных вопросов — высокие коммунальные платежи, на которые тратится существенная часть доходов работников Восточного полигона ОАО РЖД. Решение вопроса модернизации котельных и всех систем жизнеобеспечения требует государственного участия,

применения механизма ГЧП. Россия — холодная страна, и это ещё один аргумент в пользу большей конкурентоспособности южных транспортных маршрутов.

9. Особенности ведения ускоренных контейнерных поездов, в т. ч. следующих в транзитном сообщении, требуют отсутствия ограничений скорости и высокого профессионализма локомотивной бригады. Но вполне возможно, что автоматизированные системы ведения поездов, основанные на широком применении информационных технологий, облегчат решение этой задачи. С другой стороны, в ходе инновационного развития тягового подвижного состава может происходить деградация квалификационных навыков и умений машинистов под влиянием тех же процессов автоматизации и информатизации перевозочного процесса. Появились новые локомотивы, оснащённые современной электроникой. При этом машинисту запрещено вмешиваться в их работу — обслуживание и ремонт машин, как правило, осуществляются сервисными компаниями. Требования к современному машинисту ограничиваются ведением поезда согласно графику, экономией энергетических ресурсов и соблюдением безопасности движения.

10. На примере трудно решаемой проблемы оказания услуг экстренной морской медицины хорошо видно, что, прежде чем широко использовать маршрут Северного морского пути (СМП) для осуществления транзитных перевозок грузов, требуется приложить государственные усилия по восстановлению и созданию инфраструктуры жизнеобеспечения и безопасности мореплавания в северных широтах, в т. ч. используя механизм ГЧП.

11. Воздушный транспорт будет иметь небольшое значение в качестве составной части транзитной экономики. Это обусловлено повышением дальности полёта широкофюзеляжных самолётов, либерализацией воздушного пространства, что неизбежно приведёт к усилению конкуренции транзитных маршрутов. Кроме того, не все грузы можно перевозить воздушным транспортом, в т. ч. и высокодоходные (например электронику, оснащённую литиевыми аккумуляторами).

12. Авиакомпании конкурируют за обслуживание перевозок вахтовых рабочих. Во-первых, вахтовым способом обслуживаются высокодоходные добывающие производства, во-вторых, затраты на приобретение билетов на поездки с рабочими целями рассматриваются людьми как инвестиции, часто неизбежные. Эффект относительно низкой эластичности спроса по тарифу наблюдается и на южных, курортных направлениях, особенно из районов Крайнего Севера.

13. Для улучшения транспортного обеспечения регионального социально-экономического развития требуется:

А. Развитие региональных транспортно-коммуникационных систем.

В. Строительство остановочных пунктов в новых промышленных зонах за счёт средств регионального бюджета для обслуживания массового потока работников.

С. Привлечение промышленных предприятий, коммерческих структур к организации перевозок работников от дома до места приложения трудовых усилий и обратно.

Д. Налаживание транспортного обеспечения массового строительства новых жилых районов и комплексов.

Е. Налаживание надёжного транспортного сообщения с крупными городами в случае сокращения производства или полной остановки предприятий в малых, а особенно в моногородах в целях недопущения роста социальной напряжённости.

Ф. Формирование единых крупных городских агломераций для стабилизации рынка труда.

14. Для межгосударственных скоростных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом наиболее подходящим типом подвижного состава являются, по нашему мнению, поезда «Тальго», разработанные в Испании. Помимо всего прочего локализация их производства налажена в Астане — столице Казахстана — государства-члена ЕАЭС (торговая марка «Тальго-Тулпар»). Эффективность использования составов типа «Тальго» повысится с расширением сети скоростного и высокоскоростного движения в России и на всём евро-азиатском пространстве.

15. Внутренними и внешними факторами падения объёма перевозок пассажиров и сокращения количества пассажирских поездов и прицепных вагонов в международном сообщении являются:

А. Конкуренция с воздушным и (в меньшей степени) автомобильным транспортом.

В. Ликвидация перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок и повышение стоимости проезда в международном сообщении.

С. Несовершенство тарифообразования и необходимость оплачивать условно-постоянные расходы безотносительно к составности поездов и населённости вагонов.

Д. Неисполнение графика движения поездов, задержки на межгосударственных стыковых пунктах.

16. Организация эффективных межгосударственных пассажирских сообщений приведёт к повышению подвижности трудовых ресурсов, увеличению гибкости рынка труда. Расширение сети скоростного и высокоскоростного движения рассматривается как один из важнейших путей возврата пассажиров на железную дорогу.

17. Осью сети российских высокоскоростных магистралей (ВСМ) должен стать международный транспортный коридор Москва – Пекин, создание которого соответствует китайской инициативе Экономического пояса Шёлкового пути (создание Евразийского высокоскоростного метро). Строительство сети ВСМ в России не только приведёт к повышению мобильности населения, но и созданию значительного числа квалифицированных рабочих мест, развитию маятниковой рабочей миграции.

18. Миграция трудовых ресурсов, их концентрация в крупных городах, появление агломерационных эффектов — демпфер изменений структуры национальной экономики, закрытия неэффективных производств, сдвигов в пространственном размещении производства и населения.

19. В пользу организации совмещённого грузопассажирского движения по российским ВСМ свидетельствует опыт Китая, где, например, ВСМ Вэньчжоу – Фучжоу имеет тройное назначение: её активно используют как для пассажирского, так и для грузового движения, а поскольку линия проходит вдоль побережья недалеко от Тайваня, по ней осуществляются перевозки грузов специального назначения для военных нужд.

20. Российские компании активно включились в процесс транспортно-логистического обеспечения интернет-торговли. В свою очередь, интеграция пассажирского и почтово-багажного сообщения в условиях взрывного роста интернет-торговли, особенно с Китаем, — путь повышения доходности курсирования составов в межгосударственном сообщении. Одновременно необходимо учитывать, что развитие интернет-торговли, которая напрямую связывает покупателей и крупных продавцов с помощью информационных технологий, может негативно повлиять на состояние малого и среднего предпринимательства (МСП), занимающегося посредническими торговыми операциями.

21. Деятельность ГК «Автодор» по сооружению на платных трассах многофункциональных комплексов дорожного сервиса оказывает угнетающее воздействие на развитие МСП в придорожных полосах. Доля крупных сетевых операторов может быть высокой не только в топливозаправочном бизнесе, но и в управлении пунктами общественного питания, гостиницами, мотелями, магазинами, аптеками.

22. Необходима активизация участия региональных властей в организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, в т. ч. межрегиональных и межгосударственных, а также в развитии туристических маршрутов. Так, власти китайской провинции Цзилинь намерены оказать поддержку маршруту Махалино – Хуньчунь в целях развития не только грузовых, но и пассажирских перевозок.

23. Дополнительный толчок развитию туристических железнодорожных перевозок может дать развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений. Развитию въездного туризма также будет способствовать реализация идеи строительства скоростной железной дороги Маньчжурия – «Байкальская гавань». Немалую роль в развитии арктического туризма могут сыграть развитие транзитных перевозок по СМП, строительство железной дороги Бованенково – Сабетта, Северного широтного хода и всей Приполярной магистрали.

#### *Литература*

1. 25 лет СНГ 1991–2015 гг. : стат. сб. / МСК СНГ. — М. : МСК СНГ, 2016.

2. Годовой доклад за 2015 г. / Об итогах и перспективах социально-экономического развития государств – членов ЕАЭС и мерах, предпринятых государствами – членами в области макроэкономической политики. — М. : ЕЭК, 2016.

3. Дохолян, С. В. Концептуальные подходы к достижению устойчивого экономического развития реги-

- она как социо-экономико-экологической системы / С.В. Дохолян, А.М. Садыкова, А.С. Дохолян // *Апробация*. 2015. № 5. С. 60–66.
4. Дохолян, С. В. Мотивационный менеджмент на предприятиях машиностроительного комплекса / С.В. Дохолян, К.Г. Асриянц. — Махачкала : Изд-во ИСЭИ ДНЦ РАН, 2005.
5. Дохолян, С. В. Стратегический подход к формированию и реализации региональной социально-экономической политики // *Экономика и предпринимательство*. 2013. № 9. С. 139–144.
6. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Развитие транзитной экономики — основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. — М. : ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016.
7. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Государственно-частное партнерство — основа стабильности, развития и экономической безопасности транспортно-транзитной системы России ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. — М. : ИПР РАН, 2016.
8. Зоидов, К. Х., Ионичева, В. Н., Медков, А. А. Современные проблемы и перспективы развития Евразийской экономической интеграции в условиях нестабильности // *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2014. № 9(47). С. 247–258.
9. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Развитие российских транспортных коммуникаций на основе государственно-частного партнерства и состояния рынка труда в условиях интеграции в рамках ЕАЭС и нестабильности // *Соционет : электронный депонент, декабрь 2016 г.* — URL : //http://www.ipras.ru/.
10. Зоидов, К. Х., Рязанцев, С. В., Гневашева, В. А. К проблеме формирования новой эволюционной модели российского рынка труда в условиях интеграции и глобализации. Часть I // *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2013. № 3(37). С. 51–60.
11. Зоидов, К. Х., Рязанцев, С. В., Гневашева, В. А. К проблеме формирования новой эволюционной модели российского рынка труда в условиях интеграции и глобализации. Часть II // *Региональные проблемы преобразования экономики*. 2013. № 4(38). С. 50–58.
12. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Государственно-частное партнерство — основа экономической безопасности, инновационного развития и интеграции транспортно-транзитной системы России в мировое хозяйство / Россия в XXI в. : глобальные вызовы и перспективы развития : пленарные доклады / Материалы Пятого международного форума. Москва, 06, 08–09 декабря 2016 г. ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. — М. : ИПР РАН, 2016. С. 186–206.
13. Новая модель рынка труда России : роль внешних факторов ; под ред. чл.-корр. РАН С.В. Рязанцева, д.э.н. В.А. Гневашевой. — М. : Экон-информ, 2014.
14. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики / В.З. Петросяни, С.В. Дохолян, Д.В. Петросяни, А.А. Баширова ; под общ. ред. д.э.н., проф. В.З. Петросяни / РАН; Дагестан. науч. центр; Ин-т соц.-экон. исследований. — М. : Экономика, 2011.
15. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Организационные и институциональные формы реализации транспортно-транзитного потенциала России на основе государственно-частного партнерства. Часть I // *Финансовая экономика*. 2015. № 5–6. С. 7–20.
16. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Организационные и институциональные формы реализации транспортно-транзитного потенциала России на основе государственно-частного партнерства. Часть II // *Сегодня и завтра Российской экономики*. 2016. № 75–76. С. 5–20.
17. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Организационные и институциональные формы реализации транспортно-транзитного потенциала России на основе государственно-частного партнерства. Часть III // *Научное обозрение. Серия I: Экономика и право*. 2016. № 3. С. 5–22.
18. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Реализация транспортно-транзитных проектов на основе государственно-частного партнерства в России // *Экономика региона*. 2016. Т. 12. № 4. С. 977–988.
19. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Государственно-частное партнерство — основная форма реализации транспортно-транзитного потенциала России // *Экономика региона*. 2017. Т. 13. № 1.
20. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Государственно-частное партнерство при создании совместных предприятий в транспортно-транзитной системе России. Часть I // *Экономическая наука современной России*. 2016. № 4(75). С. 79–91.
21. Цветков, В. А., Зоидов, К. Х., Медков, А. А. Государственно-частное партнерство при создании совместных предприятий в транспортно-транзитной системе России. Часть II // *Экономическая наука современной России*. 2017. № 1(76).
22. Alchian, Armen A. Uncertainty, Evolution and Economic Theory // *Journal of Political Economy*. 1950. Vol. 58. P. 211–221.
23. Nelson, R. R., Winter, S. J. An evolutionary theory of economic change. — М. : Finstatinform, 2000.
24. The Conference Board Total Economy Database, September 2010 [Электронный ресурс]. — М., 2010. — URL : //http://www.conferenceboard.org/data/economydatabase// (дата обращения 15.10.2016), свободный. — Загл. с экрана.

#### References:

- 25 years of CIS period from 1991 to 2010 : Statistical collection / MSK CIS. — М, 2015.
- Annual report for 2015 on the results and prospects for socio-economic development of the member States of the EAEC and the measures taken by member States in the area of macroeconomic policy. — М. : ЕЕК, 2016.
- Dokholyan, S. V. Conceptual approaches to the achievement of sustainable economic development of the region as socio-economic-ecological systems / S.V. Dokholyan, A.M. Sadykov, A.S. Dokholyan // *Testing*. 2015. No. 5. P. 60–66.

4. Dokholyan, S. V. *Motivation management at the enterprises of machine-building complex* / S.V. Dokholyan, K.G. Asriyants. — Makhachkala : ISER DAS RAS, 2005.
5. Dokholyan, S. V. *Strategic approach to the development and implementation of regional socio-economic policy* // *Economics and entrepreneurship*. 2013. No. 9. P. 139–144.
6. Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Development of a transit economy — the Foundation of stability, security and the modernization of Russia and the countries of Central Asia* ; Under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov. — M. : CEMI RAS / MEI RAS, 2016.
7. Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Public-private partnership — the Foundation of stability, development and economic security of the transport-transit system of Russia* ; Under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov. — M. : MEI RAS, 2016.
8. Zoidov, K. Kh., Ionicheva, V. N., Medkov, A. A. *The Modern problems and prospects of development of Eurasian economic integration in conditions of instability* // *Regional problems of transformation of the economy*. 2014. No. 9(47). P. 247–258.
9. Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Development of the Russian transport and communications through public-private partnerships and the labour market in terms of integration within the EAEU and instability* // *Socionet : electronic depositor*, December 2016. — URL : <http://www.ipr-ras.ru/>.
10. Zoidov, K. Kh., Ryazantsev, S. V., Gnevasheva, V. A. *The problem of formation of a new evolutionary model of the Russian labor market in the conditions of integration and globalization. Part I* // *Regional problems of transformation of the economy*. 2013. No. 3(37). P. 51–60.
11. Zoidov, K. Kh., Ryazantsev, S. V., Gnevasheva, V. A. *The problem of formation of a new evolutionary model of the Russian labor market in the conditions of integration and globalization. Part II* // *Regional problems of transformation of the economy*. 2013. No. 4(38). P. 50–58.
12. Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Public-private partnership – the basis of economic security of innovative development and integration of transport system of Russia into the world economy / Russia in the XXI century : global challenges and perspectives of development : Plenary* // *Proceedings of the Fifth International forum. Moscow, 06, 08–09 December 2016* ; Under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov. — M. : MEI RAS, 2016. P. 186–206.
13. *A new model of the labor market: the role of external factors* ; Under the editorship of corresponding member RAS S.V. Ryazantsev, doctor of Economics V.A. Gnevasheva. — M. : Ekon-inform, 2014.
14. *The regional development strategy in the conditions of innovative transformations of economy* / V.Z. Petrosyants, S.V. Dokholyan, D.V. Petrosyants, A.A. Bashirova ; Ls. ed. doctor of Economics, Professor V. Z. Petrosyants / *Russian Academy of Sciences; Dagestan. scientific. centre; Institute of social.-Econ. research*. — M. : Economics, 2011.
15. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Organizational and institutional forms of implementation of transport-transit potential of Russia on the basis of state-private partnership. Part I* // *of Financial Economics*. 2015. No. 5–6. P. 7–20.
16. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Organizational and institutional forms of implementation of transport-transit potential of Russia on the basis of state-private partnership. Part II* // *Today and tomorrow of the Russian economy*. 2016. No. 75–76. P. 5–20.
17. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. *Organizational and institutional forms of implementation of transport-transit potential of Russia on the basis of state-private partnership. Part III* // *Scientific review. Series I: Economics and law*. 2016. No. 3. P. 5–22.
18. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. *The implementation of the transport-transit projects through public-private partnership in Russia* // *Economy of region*, 2016. Vol. 12. No. 4. P. 977–988.
19. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. *State-private partnership — the basic form of realization of transport-transit potential of Russia* // *Economy of region*. 2017. Vol. 13. No. 1.
20. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. *State-private partnership in creation of joint ventures in the transport-transit system of Russia. Part I* // *Economic science of modern Russia*. 2016. No. 4(75). P. 79–91.
21. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. *State-private partnership in creation of joint ventures in the transport-transit system of Russia. Part II* // *Economic science of modern Russia*. 2017. No. 1(76).
22. Alchian, Armen A. *Uncertainty, Evolution and Economic Theory* // *Journal of Political Economy*. 1950. Vol. 58. P. 211–221.
23. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change*. — M. : Finstatinform, 2000.
24. *The Conference Board Total Economy Database, September 2010* [Электронный ресурс]. — M., 2010. — URL : <http://www.conferenceboard.org/data/economydatabase/> (дата обращения 15.10.2016), свободный. — Загл. с экрана.