003170084

На правах рукописи

ИВАНОВ ПЕТР ВАЛЕРЬЕВИЧ

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО В СИСТЕМЕ ВОСПРОИЗВОДСТВА ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВА

Специальность
08 00 05 – «Экономика и управление народным хозяйством»
(Специализация 10 – Предпринимательство)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

2 9 МАЙ 2008

Москва - 2008

Работа выполнена на кафедре «Экономика и управление производством»
Государственного образовательного учреждения
высшего профессионального образования
Московский государственный индустриальный университет

Научный руководитель:	Доктор экономических наук, профессор **Герасина Ольга Николаевна**
Официальные оппоненты.	Доктор экономических наук, профессор **Брагин Николай Иванович** Кандидат экономических наук, доцент **Кравченко Николай Андреевич**
Ведущая организация	**Институт проблем рынка РАН**

Защита состоится 19 июня 2008г в 14-00 часов на заседании диссертационного совета Д212 129 02 в ГОУ ВПО Московском государственном индустриальном университете по адресу 115280, г Москва, ул Автозаводская, д 16, комн 1605

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГОУ ВПО Московского государственного индустриального университета

Автореферат разослан «16» мая 2008г

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.129 02
кандидат экономических наук, доцент **Сальникова Т.С**

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования В процессе стабилизации экономического развития городского транспортного хозяйства на первый план выдвигается проблема устойчивости и рационализации системы предпринимательства в низовых структурных звеньях городского хозяйства, т к именно они определяют воспроизводственный процесс всего мегаполиса Система предпринимательства составляет основу транспортного комплекса и призвана обеспечить его бескризисное развитие, устойчивость в постоянно меняющейся рыночной среде, ибо от него зависит не только успешность и эффективность функционирования отдельных транспортных систем, но и всей городской инфраструктуры

Развитие городской транспортной инфраструктуры – это целенаправленный процесс существенных преобразований, направленных на повышение уровня обслуживания населения с минимальным риском для социально-экологической среды города

Предпринимательство в качестве инициативной инновационной деятельности, направленной на поиск нестереотипных подходов к постановке задач и их решению играет ключевую роль в современном воспроизводственном процессе, обеспечивая его высокую эффективность

Развитие общественно-полезных форм, видов и механизмов предпринимательской деятельности на основе ее взаимодействия с процессом государственного регулирования играет исключительно важную роль для преодоления Россией ситуации системного социально-экономического кризиса, которая далеко не преодолена до настоящего времени, несмотря на видимые улучшения в российской экономике на протяжении нескольких последних лет Главная причина кроется в том, что объем инвестиций в обновление и расширение основных производственных фондов составляет немногим более одной четверти от их объема в 1990г,[1] а это объективно означает интенсивный процесс деиндустриализации страны, что в сочетании со свертыванием научных исследований и разработок (*за годы реформ численность занятых в научных исследованиях и разработках снизилась в 2 раза*) означает стагнацию развития общества

Предпринимательство имеет существенные особенности в отраслевом разрезе и по уровням экономики Исследование специфики предпринимательства в транспортной системе крупного города, особенно на автомобильном транспорте, тесно связанном со строительством дорог и их обслуживанием, носит актуальный характер, оно важно для дальнейшего развития экономической науки и совершенствования практики хозяйствования применительно к экономике современного мегаполиса

Степень научной разработанности проблемы Исследование предпринимательства в современном воспроизводственном процессе, его особенностей и путей развития в системе городского транспорта, в том числе и автомобильного, рассматриваемого в единстве со строительством и обслуживанием дорог, лежит на стыке ряда разделов экономической науки теории общественного воспроизводства, предпринимательства, экономики городского хозяйства и экономики транспорта, механизма ценообразования, государственного регулирования экономики, в том числе через государственно-частное партнерство При этом взаимодействие всех этих разделов экономической науки, в результате которого создается особый подраздел экономической науки в виде предпринимательства в системе городского транспорта, осуществляется на теоретико-методологической основе, каковой является воспроизводственный подход к проблеме исследования

[1] Российский статистический ежегодник. – М Росстат 2007

В теоретико-методологическом отношении исследование опирается на теорию общественного воспроизводства, основы которой были разработаны еще классиками экономической теории в лице В Петти, Д Рикардо, А Смита, К Маркса, Ф Кэне, а также на теорию предпринимательства, база которой была создана, как трудами отечественных ученых-экономистов, таких как И Т Посошков, С Ф Шарапов, Г Х Леденцов, С А Подолинскии и др, а также и трудами зарубежных ученых-экономистов, таких как Й Шумпетер, Д Маклелланд, П Друкер, А Шапиро, Р Хизрич и др

Необходимо также выделить следующих нижеперечисленных отечественных экономистов, помимо упомянутых выше, чьи труды имеют важное значение для исследования проблем, рассматриваемых в данной диссертационной работе, а именно Абалкина Л И, Алиева А Т, Антонова О В, Архангельского В Н, Бадалова Л М, Васильева Г А, Волгина Н А, Герасину О Н, Глазьева С Ю, Горланова Г В, Горфинкеля В Я, Гринберга Р С, Ковалева В Е, Кондратьева Н Н, Куликова В В, Купрякова Е М, Кушлина В И., Ларионова И К, Львова Д С, Марголина А М, Окунева Л П, Партугалова О В, Половинкина П П, Поляка Г П, Титова Н Е, Швандера В А, Щербакова В Н, Яковца Ю В и др

Среди зарубежных экономистов, кроме уже названных, необходимо также отметить А Маршалла, Е Бем-Баверка, Дж М Кейнса, Г Мюруаля, Дж Гелбрайта, Л Туроу и др

Несмотря на наличие большого числа глубоких и обстоятельных научных трудов отечественных и зарубежных экономистов в области предпринимательства, воспроизводственного процесса, экономики города и экономики транспорта, многие аспекты предпринимательства в современном воспроизводственном процессе, в том числе применительно к той или иной отрасли хозяйствования экономики крупного города, и в первую очередь к его транспортной составляющей, требуют дальнейших научных исследований Так, особого внимания заслуживает государственно-частное предпринимательское партнерство в рамках транспортной составляющей экономики мегаполиса, чему и посвящено данное диссертационное исследование

Предметом диссертационного исследования является предпринимательская деятельность в современном воспроизводственном процессе транспортной системы крупного города, а его **объектом** – система предпринимательства в механизме транспортного обеспечения развития крупного города

Цель исследования заключается в уточнении и развитии теоретико-методологических основ предпринимательства в современном воспроизводственном процессе применительно к транспортной составляющей экономики крупного города, определение путей и методов дальнейшего развития этого предпринимательства

Цель исследования конкретизирована в его **задачах**·

- уточнить теоретико-методологические основы предпринимательской деятельности,
- охарактеризовать комплекс прямых и обратных связей между воспроизводством в масштабе мегаполиса и системой городского хозяйства,
- смоделировать транспортную составляющую системы экономики города и на этой основе определить особенности предпринимательства на городском транспорте,
- раскрыть структуру и выявить алгоритм механизма ценообразования на городском автомобильном транспорте,
- выявить потенциальные возможности механизма ценообразования на городском автотранспорте для развития предпринимательской инновационной активности,
- осуществить системный анализ социально-экономических условий и характера развития городского транспорта в период рыночных реформ,

- выработать принципы государственно-частного предпринимательского партнерства,
- построить модель государственно-частного предпринимательского партнерства на автомобильном транспорте крупного города

Теоретическо-методологической основой диссертации послужили труды отечественных и зарубежных ученых, в области теории общественного воспроизводства, предпринимательства, механизма ценообразования, экономики города и экономики транспорта, государственного регулирования народного хозяйства, включая государственно-частное партнерство

В работе широко использовались достижения отечественных и зарубежных ученых в области политэкономии и экономической теории, теории собственности и социально-экономических укладов, экономической истории

В методологическую основу исследования были положены разнообразные современные методы системный подход, диалектика, аналитический и экономико-статистический анализы, метод аналогий, методы сравнительных и экспертных оценок, прогнозирование, моделирование и др Методы исследования, применяемые в данной работе, опираются на достижения всего комплекса экономических дисциплин, а также других смежных областей знания

В процессе работы над диссертацией использовались общенаучные методы системного анализа и обобщения нормативных и практических материалов, диалектический и исторический подходы к рассмотрению изучаемых проблем В работе использованы результаты современных научных поисков российских и зарубежных ученых в области управления, финансов, финансового, предпринимательского и хозяйственного права

Эмпирическую базу исследования составили нормативно-правовые документы РФ и ряда других стран, материалы хозяйственной практики, данные Росстата в динамике за ряд лет, монографические и периодические публикации отечественных и зарубежных ученых, а также материалы круглых столов, российских и международных научных конференций и другие информационные источники

Научная новизна диссертационного исследования заключается в решении проблемы конкретизации и уточнения теоретико-методологических основ использования механизма ценообразования и определения на этой базе путей и методов развития государственно-частного партнерства применительно к предпринимательству в современном воспроизводственном процессе в системе городского транспорта, что нашло свое выражение в следующем

- конкретизированы теоретико-методологические основы экономической сущности предпринимательства в системе городского транспортного хозяйства с учетом особенностей ценообразования и тенденций развития инновационной активности на городском транспорте, структуризация целевой сферы предпринимательства на автотранспорте представлена в виде иерархической системы, в которой каждое звено рассматривается как единое целое – при таком подходе предпринимательство рассматривается как органическое единство целевых установок и средств их реализации при помощи научных подходов, принципов и методов,
- проанализированы тенденции развития предпринимательской инновационной активности на городском транспорте на основе выделения стоимостных затрат в качестве базового критерия системы ценообразования, что не противоречит стадии развития отдельных транспортных секторов и обеспечивает пространственную, временную или функциональную зависимость от развития предоставляемых услуг городу, на этой базе построена логически структурная схема регулирования городского транспорта, экономический потенциал которого интегрируется в систему саморегуляции воспроизводственного процесса в масштабе города,

- разработана модель воспроизводства хозяйства мегаполиса, на базе построения логически-структурной схемы основополагающих элементов этого хозяйства сформулировано развернутое определение экономической категории «городское хозяйство», опираясь на моделирование альтернативных систем регулирования воспроизводства городского хозяйства выявлены и определены объективные закономерности, характеризующие воздействие на оптимальность пропорций городского хозяйства и на рост его экономического потенциала планово-распределительной, рыночно-капиталистической, интегрированной систем регулирования воспроизводственного процесса в масштабе экономики города,
- построена модель структурирования ценообразовательного процесса на городском пассажирском автотранспорте в соответствии с его четырьмя секторами перевозки, материальная инфраструктура, информационно-управленческая инфраструктура, транспортные средства, выделены структурообразующие блоки в рамках этих секторов, на основе сопоставления этой модели структурирования с общеэкономическим подходом к ценообразовательному процессу, базирующемуся на эффективном хозяйствовании, смоделирован алгоритм ценообразования на городском автотранспортном комплексе, включающий в себя, помимо непосредственно автотранспорта, его инфраструктурные составляющие, формализован процесс формирования стоимости пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, введено в научный оборот и определено понятие транспортной ренты, выделены две ее формы,
- смоделирована структура потенциальных возможностей регулируемого механизма ценообразования на городском автотранспорте для развития предпринимательской инновационной активности в которой отводится ведущая роль государства в вопросах ценообразования, развития транспортной инфраструктуры, подготовки обслуживающей сети,
- предложена и обоснована система принципов государственно-частного предпринимательского партнерства применительно к городскому автомобильному транспорту, включающая в себя принципы общественной полезности, нравственности, взаимной заинтересованности и ответственности, законности, прозрачности, конкурсности, сочетания плана и рынка, контролируемости, взаимосочетаемости, синергетичности, устойчивой эффективности, в основу этих принципов положена идея соединения в единое органически взаимосвязанное целое частно-предпринимательской инициативы и преимуществ государственного воздействия на экономику, связанных с концентрацией ресурсов всех видов на ключевых направлениях развития в русле его научно-обоснованной стратегии

Наиболее существенные научные результаты, полученные лично соискателем и выносимые на защиту, состоят в следующем

- разработана модель взаимосвязей сущностных свойств предпринимательства, структурируемых на основе его определяющей роли в культурном, научно-техническом, социально-экономическом прогрессе общества с учетом их взаимодействия с ключевыми элементами государственного и корпоративного регулирования,
- разработан алгоритм общеэкономического подхода к ценообразовательному процессу, базирующемуся на эффективности хозяйствования, генерируемой предпринимательской деятельностью, и на интеграции теории стоимости с маржиналистской концепцией ценообразования,
- определены и обоснованы две формы транспортной ренты, смоделирован алгоритм ценообразовательного процесса на городском автотранспорте в соответствии с его четырьмя секторами перевозки, транспортные средства, информационно-управленческая инфраструктура, материальная инфраструктура при

выделении структурообразующих блоков в рамках этих секторов, и предложена формула стоимости конечного продукта городского пассажирского автотранспорта,

- выдвинуто, конкретизировано и обосновано положение о том, что регулируемый ценообразовательный процесс, базирующийся на активном воздействии государства на экономику, создает на порядок большие возможности для развития инновационного предпринимательства производительной направленности в сравнении со стихийным ценообразовательным процессом, способствуя образованию значительного синергетического эффекта в развитии предпринимательства за счет взаимодействия частной инициативы с возможностями государства в концентрации ресурсов,

- разработана, конкретизирована и обоснована модель государственно-частного предпринимательского партнерства на автомобильном транспорте крупного города, основывающаяся на сочетании преимуществ частной инициативы с возможностями государственного регулирования экономики, связанными с концентрацией экономических ресурсов всех видов и обеспечением стратегического комплексного подхода к решению задач социально-экономического характера

Теоретическая и практическая значимость работы Результаты диссертационного исследования могут быть использованы для дальнейших исследований предпринимательской деятельности в воспроизводственном процессе, в том числе на городском транспорте, а также при разработке общих проблем рыночной системы хозяйства.

Отдельные общетеоретические и методологические подходы могут быть использованы при преподавании в высших учебных заведениях дисциплин, связанных с предпринимательством, экономикой города и ее транспортной составляющей, при чтении базовых курсов лекций по проблемам эффективной системы хозяйства в современных условиях, а также при подготовке специализированных курсов в области менеджмента и смежных отраслей в экономическом блоке специальностей

Материалы диссертации целесообразно использовать в практической работе, направленной на совершенствование нормативно-правовой базы производственно-хозяйственной деятельности, повышение эффективности хозяйствования, совершенствование механизма организации и планирования городского транспорта, развития в его системе государственно-частного предпринимательского партнерства

Результаты исследования могут быть использованы и в научных разработках экономико-правовых проблем государственного регулирования воспроизводственного процесса в рыночных условиях хозяйствования

Апробация результатов исследования Основные положения, выводы, предложения и рекомендации диссертационного исследования опубликованы в 13 научных работах общим объемом около 10,7 п л , в том числе в брошюре «Особенности развития предпринимательства в современной системе городского транспорта», а также в научных статьях

Результаты диссертационного исследования получили практическое применение в курсах «Экономика фирм и предприятий», «Организация автотранспортных хозяйств городов», прочитанных на кафедре «Экономика и управление производством» ГОУ МГИУ

Проведенные исследования на базе предлагаемых моделей позволили подготовить и внести ряд предложений по совершенствованию форм и методов ведения городского хозяйства и его транспортной составляющей, повышения эффективности хозяйствования, совершенствования механизма организации и планирования городского транспорта на ГУП «Мосгортранс», ГУП «Мосавтотранс» и других автохозяйствах

Основные идеи диссертационной работы нашли отражение в публикациях в специализированных журналах – «Предпринимательство», «Научные труды Вольного экономического общества», «Вестник АПМ», «Экономический блокнот ИМБ» и некоторых других

Основные положения диссертационной работы представлены научной общественности в форме выступлении на различного рода научных конференциях, семинарах, круглых столах и т п , как международного, общероссийского, так и отраслевого масштаба, в том числе

1) научная конференция «Развитие транспортного комплекса г Москвы проблемы и перспективы» (Москва, МГИУ, 28 октября 1998г),

2) научно-практическая конференция «Проблемы менеджмента в системе рыночных преобразований» (Москва, АПМ, 16 – 18 октября 2007г),

3) VII международная научно-практическая конференция «Молодые ученые – промышленности, науке, технологиям и профессиональному образованию проблемы и новые решения» (Москва, ГОУ МГИУ, 19 – 23 ноября 2007г)

Структура и объем диссертации Цели и задачи исследования предопределили структуру диссертации, которая состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы Общий объем исследования – 158 страниц машинописного текста, содержит 14 таблиц и 11 рисунков, приложение, состоящее из 31 таблицы, список литературы насчитывает 162 наименований, из которых 6 на иностранных языках

Структура диссертации

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ТРАНСПОРТНОМ ХОЗЯЙСТВЕ КАК ЭКОНОМИЧЕСКОМ РЕСУРСЕ КРУПНОГО ГОРОДА

1 1 Экономическая сущность предпринимательства в транспортном хозяйстве крупного города

1 2 Масштабы мегаполиса транспортного хозяйства и его влияние на развитие города

1 3 Особенности ценообразования в сфере транспорта крупного города

ГЛАВА 2. ТЕНДЕНЦИИ СТАНОВЛЕНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

2 1 Предпринимательство в системе современного транспортного хозяйства

2 2 Структура городского автомобильного транспорта и его влияние на механизм ценообразования

2 3 Тенденции развития предпринимательской инновационной активности на городском транспорте

ТЕМА 3 НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ВОСПРОИЗВОДСТВЕННОМ ПРОЦЕССЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

3 1 Инновационные формы развития городского транспорта в структуре рынка

3 2 Экономическая модель предпринимательства на автомобильном транспорте крупного города

3 3 Государственное регулирование частного предпринимательского партнерства в городском транспортном хозяйстве

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

ПРИЛОЖЕНИЯ

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы, освещается степень ее научной разработанности, определяются объект, предмет, цель, задачи, методологическая и общетеоретическая базы исследования, отмечается научная новизна работы и положения, выносимые на защиту, отмечена практическая ценность работы, приводятся сведения об апробации полученных результатов

Первая глава диссертационной работы «Теоретико-методологические аспекты развития предпринимательства в транспортном хозяйстве как экономическом ресурсе крупного города» посвящена раскрытию теоретико-методологических аспектов предпринимательства в системе воспроизводства городского транспортного хозяйства Методологический аспект заключается в обосновании механизмов ценообразования с учетом параметров ресурсного обеспечения, возможностей города и социально-экономической значимости вида транспорта

Анализ предпринимательской деятельности позволяет сделать вывод о том, что использование экономических инструментов в развитии транспорта невозможно без создания обоснованных программ, которые охватывали бы всю сферу городского хозяйства, стержнем которого является транспортная инфраструктура

Предпринимательская деятельность транспортного хозяйства представляет собой структурное образование системы предприятий, целью которых является обеспечение экономической жизнедеятельности города

Сложные взаимосвязи городского хозяйства (городской экономики), как это видно из рис 1, пронизывают всю сферу предпринимательства с учетом направленности на результат и с учетом предпринимательских интересов всех участников хозяйства города Приоритетной частью этого хозяйства является транспортная составляющая, от которой зависит эффективное развитие структуры города, понимаемое в самом общем виде как соотношение затрат и полезности услуг

Важная роль в данном соотношении отводится ценовому механизму, так как рыночная цена определяет его и влияет на совокупную эффективность хозяйствования в рамках мегаполиса Взаимодействие рыночной цены товара (услуги) с его эффективностью представлено в концентрированном виде на рис 2

Данная схема построена на основе взаимодействия синергетических эффектов При этом рыночная цена конкретной услуги определяется не только величиной затрат, но и соотношением объема предоставляемых услуг и объема потребления услуг

Услуга-обмен, в ходе которой определяются величины рыночных цен и интересы с учетом синергетических эффектов сторон, формирует транспортную систему городского хозяйства

Экономическое взаимодействие сторон порождает интегрированный синергетический эффект, превосходящий сумму всех частных составляющих, т е

$$ИС_{эф} = ПТС_{эф} + ЭС_{эф} + ФС_{эф} + СС_{эф} + ДПС_{эф}, \quad (1)$$

где $ИС_{эф}$ – интегрированный синергетический эффект,

$ПТС_{эф}$ – производственно-технологический синергетический эффект,

$ЭС_{эф}$ – экономический синергетический эффект,

$ФС_{эф}$ – финансовый синергетический эффект,

$СС_{эф}$ – социальный синергетический эффект,

$ДПС_{эф}$ – дополнительный прирост синергетического эффекта в целом за счет интегрирования всех его частных видов

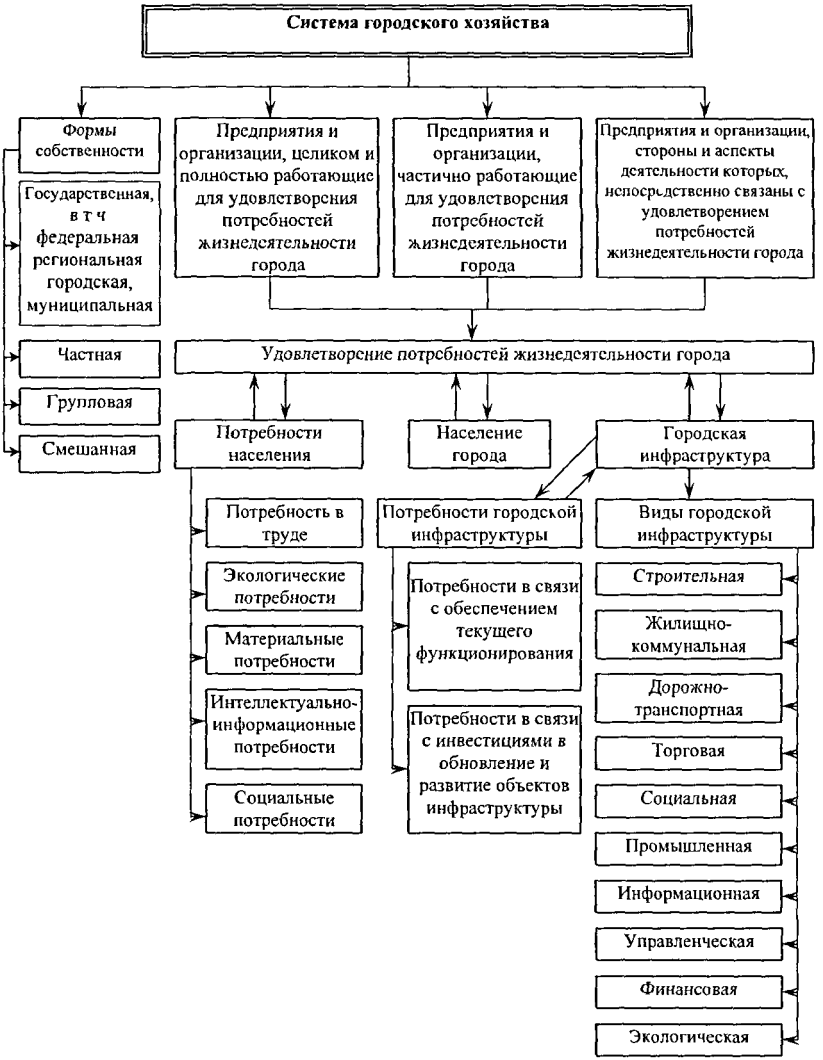

Рис 1 Структура городского хозяйства по формам собственности и системе связей

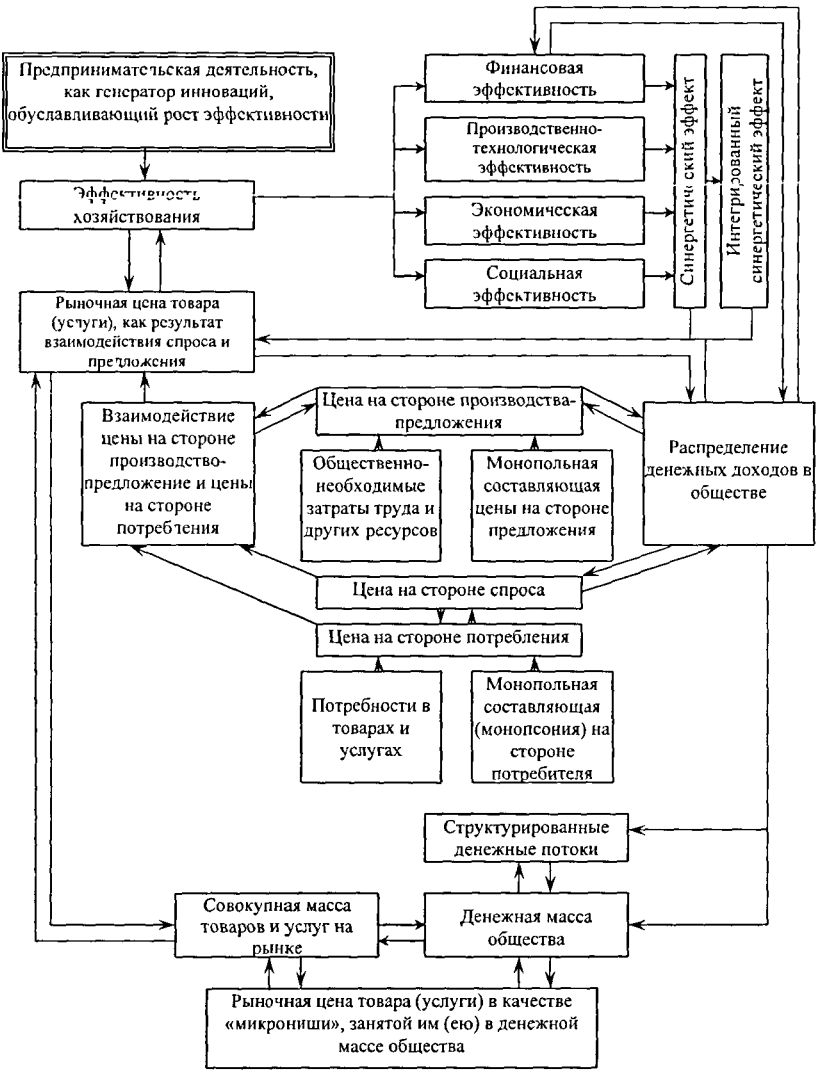

Рис 2 Алгоритм общеэкономического подхода к ценообразовательному процессу, базирующемуся на эффективности хозяйствования, генерируемой предпринимательской деятельностью.

Интегрированный синергетический эффект в системе городского хозяйства и его транспортной составляющей характеризует следующая математическая формализация

$$ИС_{инт}Т(У) = \frac{ВТ(У)ПКЖ}{ЗПРОТ(У)}, \qquad (2)$$

где $ИС_{инт}Т(У)$ – интегрированная синергетическая эффективность товара (услуги),
$ВТ(У)ПКЖ$ – вклад товара (услуги) в повышение качества жизни,
$ЗПРОТ(У)$ – суммарные затраты на производство, реализацию и обслуживание товара (услуги)

Числитель характеризует ценностную сторону услуги, не поддающуюся количественному измерению, величина эффекта в каждом конкретном случае определяется потребителем данной услуги, что связано, во-первых, с тем, что эффект не может отражать пропорциональности величины затрат и цены услуги, (в каждом конкрстном случае одна и та же услуга приносит разную величину полезности), во-вторых, интегрированная синергетическая эффективность может использоваться в качестве критерия при альтернативном варианте предоставления услуг

Ценообразовательный процесс всегда основывается на действиях объективных экономических законов[1] Эти законы проявляются через деятельность людей, которая в разный момент может носить либо осознанную, либо стихийную форму Игнорирование объективных законов приводит к нарушению механизма ценообразования, а экономический закон ценообразования позволяет удерживать цену в заданных нормативных рамках

В соответствии с вышеизложенным, возможны два альтернативных подхода к ценообразовательному процессу Первый основан на анализе издержек по автотранспорту, включая его услуги, а, второй – на сочетании спроса и предложения

Вторая глава диссертационной работы «Тенденции становления предпринимательства в городском транспортном хозяйстве» посвящена выявлению предпринимательской инновационной активности на городском транспорте и определении критериев ценообразования в экономической структуре транспортного обслуживания

Анализируя предпринимательство и особенности транспортного хозяйства города, и учитывая его характер, под транспортным хозяйством мы, прежде всего, понимаем важнейшую сферу городской инфраструктуры, развитие которой способствует эффективному удовлетворению потребностей населения в услугах. Развитие транспортного хозяйства происходит под влиянием изменений, которые могут быть по отношению к нему существенными и зависеть, как от внешних, так и от внутренних факторов

Предпринимательство на транспорте (см рис 3) – это целенаправленный процесс существенных преобразований, направленных на повышение уровня удовлетворения потребностей в транспортном обеспечении с минимизацией ущерба для экологии города

[1] См , например Мезоэкономика /Под ред Ларионова И К – М ИД «Дашков и К°», 2001, Ларионов И К Стратегия социального управления – М КТК «Дашков и К°» 2006, Герасина О Н Трудовая теория ценности причины и предпосылки ее возникновения и развития – М МГИУ, 1997 и др

Развитие – процесс закономерного изменения перехода их одного состояния в другое более совершенное	**Гибкость и адаптивность**	Способность эффективно реагировать на изменения в городской среде	**Комплексное социально-экономическое развитие транспортного хозяйства города** – это целенаправленный процесс существенных преобразований в данной сфере, направленных на повышение уровня обслуживания населения с минимизацией ущерба для экологии мегаполиса
	Изобретательность и новаторство	Способность и стремление к экспериментированию и внедрению новшеств	
	Инициативность	Способность и желание принятия самостоятельных решений и их реализация	
	Диверсифицированность	Широкий ассортимент транспортных услуг и их доступность для потребителей	
	Социальный характер	Доступность транспорта для потребителей, активное участие населения в развитии инфраструктуры транспорта	
	Устойчивость	Преобладающая роль экологического фактора и необходимость охраны окружающей среды	
	Комплексность	Учет влияния всех факторов в совокупности и взаимосвязи транспортного комплекса с другими отраслями городского хозяйства	

Рис 3 Основные характеристики процесса развития предпринимательства городского транспортного комплекса в современных условиях

Всю совокупность факторов, оказывающих влияние на предпринимательство в городском транспорте, целесообразно представить в виде следующей таблицы

Таблица 1

Факторы, оказывающие влияние на развитие предпринимательства в городском транспортном хозяйстве

Внешние факторы	Благоприятное воздействие	Неблагоприятное воздействие
Управленческие	Стабильность законодательства Высокий профессиональный уровень специалистов	Нестабильность законодательства Низкий профессиональный уровень специалистов
Экономические	Снижение безработицы Рост доходов населения Снижение налогов	Инфляция Рост безработицы Снижение доходов населения Рост налогов Колебание курса национальной валюты Отмена льгот на транспортное обслуживание населения
Технологические	Появление инновационных видов техники и технологий Высокий уровень развития транспортообразующих отраслей	Низкий уровень развития транспортообразующих отраслей Высокий уровень износа технического капитала отрасли
Социально-демографические	Рост доходов населения Рост численности населения Наличие развитой транспортной сети и соответствующей ей инфраструктуры	Снижение доходов населения Уменьшение численности населения Диспропорции в темпах роста населения и инфраструктуры города
Развитие предпринимательства на транспорте и повышение качества жизни городского населения		**Разрушение предпринимательства на транспорте и снижение качества жизни городского населения**
Повышение качества транспортного обслуживания, появление новых транспортных предприятий на предпринимательском рынке		Техническое и технологическое разрушение объектов транспортной инфраструктуры, рост издержек транспортных предприятий, рост жалоб со стороны населения рост ремонтно-строительных работ
Освоение новых транспортных технологий, повышение комфортности транспортных средств и снижение тарифов		

Выделенные факторы являются важнейшими элементами структурных преобразований транспортного хозяйства и позволяют выбирать ту организационную форму транспортного обслуживания, которая сможет обеспечить необходимый уровень качества транспортных услуг по наиболее приемлемым ценам, как для

потребителя (населения), так и для транспортного хозяйства города, и в этом решающая роль отводится проблеме ценообразования

Формируя естественный и, в то же время, заданный процесс ценообразования по спросу и предложению,[1] регулирование экономических отношений между участниками системы транспортного обеспечения осуществляется с помощью государственных институтов управления Это обусловлено еще и тем, что городское хозяйство, его масштаб затрагивает экологический аспект, которое напрямую влияет на решение многих проблем города Роль транспорта возрастает, но она связана и с трудностями, прежде всего, экологического характера, что предопределяет поиск более эффективных в экологическом плане средств передвижения Например, уже сейчас необходимо вести разработки принципиально новых направлений технологического характера, которые позволяют заменить весь технопарк

При таком традиционно индустриальном подходе к городскому транспорту, в нем остается определенное место, большее или меньшее в зависимости от конкретных обстоятельств, для развития предпринимательства в его разных формах и видах, как непосредственных, так и рыночных Однако роль, значение, качественные возможности и масштабы этого предпринимательства сильно ограничены по причине относительно жестких, малоподвижных рамок, отведенных транспорту в системе городского хозяйства

В ходе работы над диссертацией были смоделированы условия и отличительные особенности предпринимательства в сфере городского транспорта, обусловленные объективным процессом трансформации индустриального общества в информационное (см рис 4)

Как видно из данной модели отличительные особенности предпринимательства на городском транспорте тесно связаны с объективным процессом трансформации индустриального общества в информационное, проходящим по триединой линии – научно-технический прогресс, повышение качества жизни, экологизация сфер производства и потребления

В ходе исследования нами была также смоделирована структура ценообразовательного процесса применительно к транспортной составляющей городского транспорта на примере автомобильного хозяйства (см рис 5)

В основу этой модели легли следующие положения

1 Автомобильный транспорт в качестве транспортной составляющей экономики города выступает в виде взаимосвязанного единства четырех частей (сегментов)

во-первых, непосредственно автомобильный транспорт, как перевозчик пассажиров и грузов,

во-вторых, в виде сложного комплекса материальной инфраструктуры, обеспечивающей функционирование автомобильного транспорта, как перевозчика,

в-третьих, в виде особого комплекса интеллектуально-информационной, правовой, административной и управленческой инфраструктуры,

в-четвертых, в качестве поставок городу автомобилей, как производимых внутри страны, так и импортируемых

2 В каждой из этих четырех частей (сегментов) происходит присущий им ценообразовательный процесс в соответствии с особенностями каждой из них

3 Все ценообразовательные процессы, происходящие в рамках выделенных на схеме (см рис 5) четырех частей (сегментов), взаимодействуют друг с другом по принципу прямой и обратной связи

---

[1] См , например Мезоэкономика /Под ред Ларионова И К – М ИД «Дашков и К°», 2001, Ларионов И К Стратегия социального управления – М КТК «Дашков и К°», 2006

Рис. 4 Формирование условий и отличительных особенностей предпринимательства в сфере транспорта крупного города (мегаполиса) под воздействием процесса трансформации индустриального общества в информационное

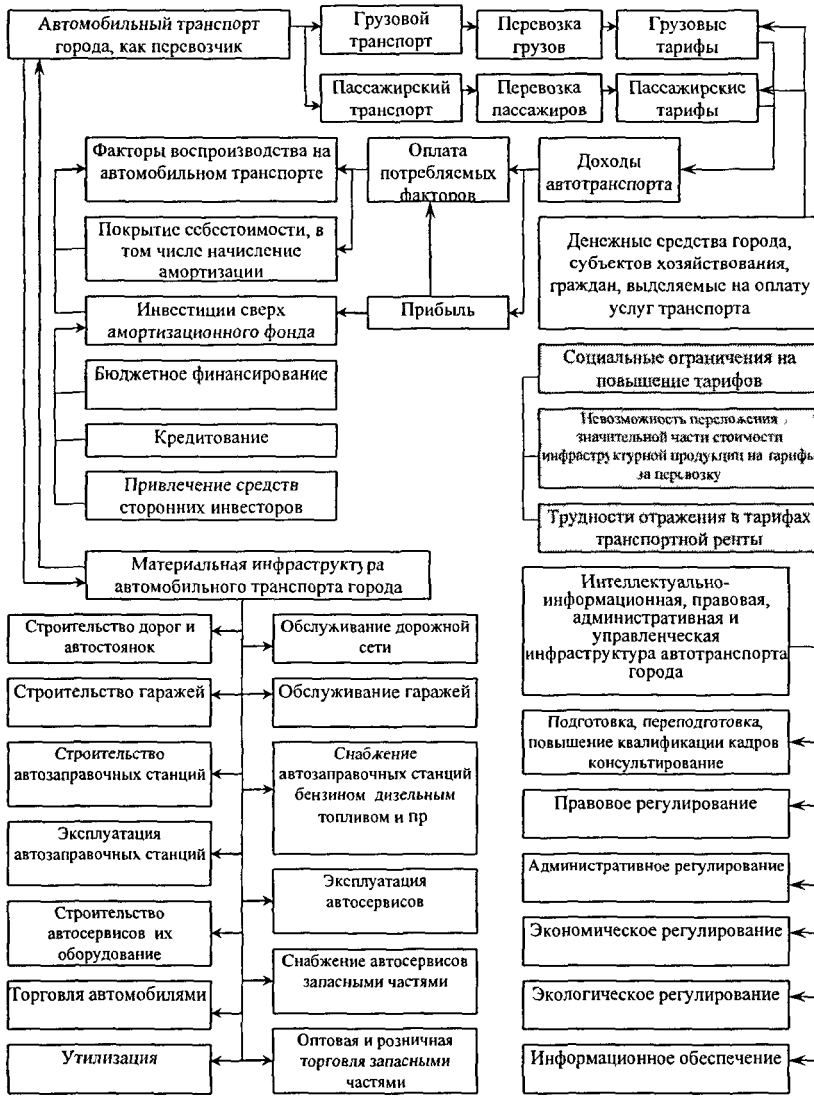

Рис. 5 Структура *ценообразовательного процесса* на автомобильном транспорте, выступающем в качестве транспортной составляющей городского хозяйства.

4 При всех существенных различиях условии ценообразования в разрезе структурообразующих блоков на автотранспорте, одни блоки могут переложить свои затраты на цену для конечного потребителя по цепочке межотраслевых связей совместно с общественно нормальной прибылью (например, автосервисные станции, магазины, торгующие автомобилями и запчастями, автозаправочные станции и т д), а другие блоки такой возможности не имеют (например, организации, обслуживающие дорожные сети, службы, осуществляющие экологические мероприятия на транспорте в общегородском масштабе и др)

На основе вышеизложенного в ходе диссертационного исследования нами была выведена формула стоимости конечной продукции городского пассажирского автотранспорта

$$СтКПгпа = СтППП + СтСЖТ + ТРI + ТРII + СИР + СППЭфХ + ИСэф, \quad (3)$$

где *СтКПгпа* – стоимость конечной продукции городского пассажирского транспорта,
СтППП – стоимость потребленного промежуточного продукта,
СтСЖТ – стоимость, созданная живым трудом
ТРI – транспортная рента I,
ТРII – транспортная рента II,
СИР – стоимость инвестиций (реальных) в развитие,
СППЭфХ – стоимость прибавочного продукта обусловленная эффективностью хозяйствования,
ИСэф – интегрированный синергетический эффект в стоимостном эквиваленте

Тарифы на пассажирские перевозки городского автотранспорта (за исключением коммерческого транспорта) всегда меньше величины их стоимости в силу социальных ограничений на уровень тарифов В данной связи, может быть предложена следующая формула

$$Тппат = СтКПгпа - БФЗТРI - БФЗТРII - БДППП - БФИР - НСППЭфХ - НИСэф \quad (4)$$

где *Тппат* – тарифы на пассажирские перевозки автомобильным транспортом,
БФЗТРI – бюджетное финансирование затрат на получение транспортной ренты I,
БФЗТРII– бюджетное финансирование затрат на получение транспортной ренты II,
БДППП – бюджетные дотации в связи с потреблением промежуточного продукта,
БФИР – бюджетное финансирование инвестиций в развитие,
НСППЭфХ – недополученная автотранспортным предприятием часть стоимости прибавочного продукта, обусловленная эффективностью хозяйствования,
НИСэф – недополученная автотранспортным предприятием часть стоимостного эквивалента интегрированного синергетического эффекта

Принципиально важно отметить, что регулируемый механизм ценообразования автотранспортной составляющей городского хозяйства, базирующийся на государственной поддержке и планировании, программировании и финансировании содержит значительно больше возможностей для развития предпринимательской инициативы, нацеленной на повышение эффективности хозяйствования в реальном воспроизводственном процессе на автотранспорте в сравнении с механизмом ценообразования, соответствующему тотальному господству рыночной стихии, связанному с минимизацией государственного регулирования и финансирования

Третья глава диссертационной работы «Направления развития предпринимательства в воспроизводственном процессе городского транспорта» раскрывает механизм воспроизводственного процесса в системе предпринимательства на городском транспорте Данный подход заключается в

нахождении эффективных систем управления транспортом с учетом многоуровневого подхода по регулированию предпринимательского партнерства и инновационных форм его развития

Последнее, по-нашему мнению, имеет первостепенное значение, т к именно инновации связаны с дальнейшим структурным преобразованием городской собственности и технического капитала города Слабая заинтересованность частного капитала вкладывать деньги в развитие городского транспорта свидетельствует о стремлении основных учредителей по-прежнему быть полновластными хозяевами своих предприятий Эти выводы подтверждаются данными об уставном капитале частных собственников и государственных (муниципальных) собственников транспорта Доля государственной и муниципальной собственности в уставном капитале транспортной корпорации крупного города составляет около 86%, а доля физических и юридических лиц – 14% Государство, как субъект экономики, из предпринимательства постепенно уходит, а частный, в том числе иностранный, капитал – не находит должного применения В муниципальных образованиях города доля государственной собственности значительна Так, например, в Южном округе г Москвы она оставляет 84%, а в Северо-западном – доля муниципальной собственности – 79% В смешанных предприятиях, среди тех, кто вкладывает капитал со стороны, преобладают частные собственники Иностранная собственность в уставном капитале города составляет около 4% Это свидетельствует о необходимости инновационного подхода к формированию новых финансовых инструментов управления транспортным хозяйством города, для чего необходимо освоение инновационных кредитно-инвестиционных механизмов и создание корпораций, заинтересованных в венчурном капитале

Важным направлением повышения эффективности предпринимательства на городском транспорте, как показывает зарубежный опыт, является его поддержка и регулирование со стороны государственных и муниципальных органов власти Заинтересованные отношения государственной и местных властей к предпринимательству в городском транспорте, позволяют ему быть эффективным, инновационным и служить экономической базой формирования системы воспроизводства транспортного хозяйства мегаполиса

Ориентируясь на глобальные и стратегические цели развития городского транспорта, поддержка этого сектора экономики является важной и приоритетной задачей Общее депрессивное развитие городского автотранспорта в настоящее время, в том числе автомобильного, чему соответствует многократное снижение объемов строительства автомобильных дорог с твердым покрытием на территории РФ, происходит в условиях замедленного роста транспортной сети страны (железнодорожной и автомобильной) и при резком сокращении грузооборота всех видов транспорта общего пользования Например, в период радикальных реформ с 1990 по 2006г г , с 2 523 млрд т-км по железнодорожному транспортному и 299 млрд т-км по автомобильному транспорту соответственно до 1 802 и 182 млрд т-км, за этот же период пассажирооборот сократился с 274 до 164 млрд пассажиро-км по железнодорожному транспорту и с 262 до 129 млрд пассажиро-км по автобусному транспорту[1]

Основными направлениями государственной поддержки предпринимательства на городском транспорте являются

- создание благоприятного налогообложения,

[1] Российский статистический ежегодник – М Росстат 2005 – С 493, 2007 – С 491

- интеграция предпринимательства в транспортном хозяйстве в кредитно-финансовую систему России,

- развитие механизмов и структур кредитования, взаимного финансирования и страхования транспортных предприятий, создание лизинговых, гарантийных и страховых схем финансовой поддержки, стимулирование развития венчурного капитала,

- организация системы государственного заказа,

- оказание методической, информационной, консультационной, учебно-образовательной и юридической помощи

Эффективными направлениями развития предпринимательства на транспорте являются

- составление комплексных программ развития транспортной системы города и определение ведущих направлений такого развития,

- формирование и стимулирование массового потребительского спроса на наиболее перспективные транспортные услуги,

- привлечение иностранных инвестиции в эту сферу и расширение торгово-экономического сотрудничества с зарубежными странами,

- организация эффективного взаимодействия существующих форм предпринимательского бизнеса транспортного хозяйства города,

- развитие инфраструктуры, в том числе социальной, системы транспортных союзов, транспортных ассоциаций, транспортных объединений

Важной формой регулирования транспортного хозяйства являются федеральные и региональные программы развития государственно-частного предпринимательского партнерства на автотранспорте

На основе материалов проведенных в ходе данной диссертационной работы исследований нами была разработана модель государственно-частного предпринимательского партнерства на автотранспорте крупного города, выступающего в качестве транспортной составляющей его экономики Данная модель изображена в виде схемы, представленной на рис 6

Государственно-частное партнерство на автомобильном транспорте крупного города может в полной мере раскрыть свой потенциал только при следующих условиях

во-первых, если оно будет выступать в качестве составной части государственно-частного предпринимательского партнерства на уровне экономики города в целом,

во-вторых, при развитии системы стратегического планирования, программирования, государственного финансирования городского хозяйства, когда стратегический подход к городскому автотранспорту выступает в качестве составной части социально-экономической стратегии города,

в-третьих, с использованием достаточно мощной поддержки со стороны федерального центра, когда стратегия социально-экономического развития города органически вписывается в социально-экономическую стратегию государства, при выделении, по мере необходимости, трансфертов из федерального бюджета в бюджет города.[1]

[1] В таких трансфертах нуждается только часть городов Москва, сама по себе, как крупнейший город России, в котором сконцентрированы многие финансовые потоки страны в таких трансфертах, казалось бы, не нуждается Однако, г Москва выполняет функции столицы, и на их осуществление необходимо перечисление средств из федерального бюджета

Рис 6. Модель государственно-частного предпринимательского партнерства на автотранспорте крупного города, выступающего в качестве транспортной составляющей его экономики

но
ия

городского транспорта, как единства всех его отраслей (включая также метрополитен, трамвайно-троллейбусный транспорт и т д)

Государственно-частное предпринимательское партнерство тесно связано с национальными проектами, которые в настоящее время начинают набирать силу

Государственно-частное партнерство имеет в России хорошие перспективы не только на федеральном уровне, но и на уровне регионов и крупных городов [1]

В данной диссертационной работе нами разработаны в виде единой взаимосвязанной системы принципы государственно-частного партнерства (см табл 2) на автотранспорте крупного города, выступающего в качестве транспортной составляющей его экономики,[2] при этом высокоэффективное социально-экономическое развитие достигается путем выполнения предложенных принципов, среди которых следует особо выделить полезность, как целевую установку с одной стороны, и взаимную ответственность – с другой

Таблица 2

Принципы государственно-частного предпринимательского партнерства (ГЧПП) на автотранспорте крупного города, выступающего в качестве транспортной составляющей его экономики

№ п/п	Наименование принципа	Содержание принципа
1	Общественная полезность	ГЧПП должно быть ориентировано на общественную пользу в качестве главной целевой установки
2	Нравственность	ГЧПП должно основываться на высокой нравственности к партнерству не следует допускать лиц с сомнительной репутацией
3	Взаимная заинтересованность	ГЧПП предполагает высокий уровень заинтересованности всех сторон, участвующих в партнерстве и должно носить взаимный характер
4	Взаимная ответственность	Участники ГЧПП несут ответственность друг перед другом – юридическую и экономическую
5	Законность	ГЧПП следует осуществлять в соответствии с законами и другими нормативно-правовыми актами, при приведении законодательства в соответствие с реальными экономическими интересами
6	Прозрачность	ГЧПП должно быть полностью открытым носить прозрачный характер
7	Конкурсность	Отбор предпринимателей для осуществления программ проектов выполнения заказов и т п в ГЧПП должен производиться на основе конкурсности
8	Сочетание плана и рынка	Развитие ГЧПП должно осуществляться на основе взаимодействия планово-распределительных и рыночно-капиталистических методов при обеспечении стратегического подхода к задачам решаемым в ходе партнерства
9	Контролируемость	Обеспечение действительного контроля за всеми стадиями сотрудничества и его конечными результатами
10	Взаимосочетаемость	Взаимосочетаемость предпринимательской инициативы и инновационности с возможностями государства в концентрации ресурсов всех видов на ключевых направлениях развития
11	Синергетичность	Нацеленность ГЧПП на максимизацию синергетического эффекта
12	Устойчивая эффективность	Всемерное обеспечение устойчивого высокоэффективного социально-экономического развития

Ориентация государственно-частного предпринимательского партнерства на общественную полезность в качестве главной целевой установки не означает, что в

[1] Концептуальные разработки государственно-частного партнерства содержаться в ряде работ российских экономистов, см например Брагин Н И Государство и рынок. – М Союз, 2000 Экономика России /Колл авторов – М Союз, 2000, Жуков В И , Митрохин В И и др Антикризисное управление – М КТК «Дашков и К⁰» 2003, Ларионов И К Стратегия социального управления – М КТК «Дашков и К⁰» 2006 и др

[2] Данные принципы, будучи разработаны применительно к автотранспорту крупного города, могут иметь значительно более широкое применение, чем только на автотранспорте крупного города

таком партнерстве должны подавляться целевые установки на прибыль, накопление частного денежного капитала и т п Все эти целевые установки не только общественно оправданы, но и являются мощной мотивацией социально-экономического прогресса

Однако, в сравнении с частными структурами, государственные структуры имеют на порядок больше возможностей в масштабах вовлекаемых в активное применение ресурсов всех видов и их концентрации на ключевых направлениях развития Кроме того, только государственное воздействие на развитие экономики позволяет ввести его в русло стратегически выверенного курса Взаимосочетаемость преимуществ частнопредпринимательской инициативы с концентрацией государством ресурсов (в том числе на уровне крупного города) на ключевых направлениях является важным фактором совершенствования системы транспортного хозяйства на основе предпринимательского партнерства

Таким образом, развитие предпринимательства на городском транспорте и повышение его эффективности зависит от системы мер его регулирования со стороны государства, а также помощи предпринимательству в создании льготного налогообложения, налаживании технологических связей между транспортными корпорациями, технологии привлечения финансовых инвестиций в технический капитал, в развитие рыночной, производственной и социальной инфраструктуры, в повышение социальной ориентации в транспортном обслуживании и налаживании взаимоотношений с городским муниципальным хозяйством

В заключении подведены итоги диссертационного исследования, сформулированы выводы и представлены рекомендации по совершенствованию управления предпринимательством в системе городского транспортного хозяйства Наиболее существенные из них следующие

1 Построена модель взаимосвязей сущностных свойств предпринимательства, структурируемых на основе его определяющей роли в культурном, научно-техническом, социально-экономическом прогрессе общества, разработана матрица взаимодействий свойств предпринимательства с ключевыми элементами государственного и корпоративного регулирования, а также матрица направлений государственного противодействия негативным сторонами, свойственным определенной части предпринимательской деятельности

2 Смоделирован процесс общественного воспроизводства в масштабе крупного города с выделением сетей прямых и обратных связей между основными воспроизводственными элементами, а также альтернативных систем регулирования городского хозяйства – планово-распределительной, рыночно-капиталистической, интегрированной, сформулировано развернутое определение городского хозяйства на базе построения его логически-структурной схемы, охарактеризована его структура, определены объективные закономерности, характеризующие воздействие на городское хозяйство различных альтернативных систем его регулирования

3 Разработан алгоритм общеэкономического подхода к ценообразовательному процессу, основанный на эффективности хозяйствования, генерируемой предпринимательской деятельностью, ценообразование представлено в качестве квадратичного взаимодействия общественно-необходимых затрат труда и природных ресурсов с общественной полезностью товаров и услуг, с одной стороны, и товарной и денежной массы в их динамичном и структурированном виде – с другой, учтено воздействие на цены технико-технологической, экономической, финансовой и

социальной эффективности с выделением в их рамках синергетических эффектов соответствующих видов, установлено, что их взаимодействие порождает интегрированный синергетический эффект, формула для определения которого представлена в работе

4 Определена структура ценообразовательного процесса на автомобильном транспорте, выступающим в качестве транспортной составляющей системы городского хозяйства, смоделированы прямые и обратные связи между элементами этой структуры, выделены и определены две формы транспортной ренты смоделирован алгоритм ценообразовательного процесса на городском автотранспорте совместно с его инфраструктурой, предложена формула стоимости конечного продукта городского пассажирского автотранспорта

5 Определены потенциальные возможности регулируемого механизма ценообразования на городском автотранспорте для развития предпринимательской инновационной активности, сделан и обоснован вывод о том, что регулируемый ценообразовательный процесс, базирующийся на активном воздействии государства на экономику, создает на порядок большие возможности для развития инновационного предпринимательства производительной направленности в сравнении со стихийным ценообразовательным процессом, способствуя образованию значительного синергетического эффекта в развитии предпринимательства за счет взаимодействия частной инициативы с возможностями государства в концентрации ресурсов

6 Обоснована система принципов государственно-частного предпринимательского партнерства применительно к городскому автомобильному транспорту, включающая в себя общественную полезность и социальную значимость предоставляемых услуг городу, в основе этих принципов лежит соединение интересов частно-предпринимательской инициативы и преимуществ государственного механизма регулирования хозяйственных отношений по ключевым секторам транспортной инфраструктуры города

III. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Журналы, рекомендованные ВАК для публикации научных работ.

1 Иванов П В Структура и алгоритм механизма ценообразования на городском автомобильном транспорте //Предпринимательство – 2008 – №3 – 0,8 п л

2 Иванов П.В Потенциальные возможности механизма ценообразования на *городском автомобильном транспорте для развития предпринимательской* инновационной активности //Научные труды ВЭО России – М – СПб , 2008 – Том 95 – 0,6 п л

Другие издания.

1 Иванов П В Городской наземный пассажирский транспорт г Москвы – проблемы и перспективы //Материалы научной конференции «Развитие транспортного комплекса г Москвы проблемы и перспективы» (Москва, МГИУ, 28 октября 1998г) – М МГИУ, 1999 – 0,5 п л

2 Иванов П В , Герасина О Н Стратегические аспекты обеспечения устойчивого развития крупных организаций в условиях рынка //Экономический блокнот ИМБ Выпуск 2 – М МГИУ, 2006 – 0,8 п л , лично авт 0,6 п л

3 Иванов П В , Докукина Н В Основные принципы и направления воздействия государства на предпринимательскую деятельность //Экономический блокнот ИМБ Выпуск 2 – М МГИУ, 2006 – 1,2 п л , лично авт 0,6 п л

4 Иванов П В Воспроизводство в масштабе мегаполиса и система городского хозяйства //Экономический блокнот ИМБ Выпуск 3 – М МГИУ, 2007 – 0,6 п л

5 Иванов П В Принципы государственно-частного предпринимательского партнерства //Вестник АПМ Выпуск 6 – М МГИУ, 2007 – 0,5 п л

6 Иванов П В, Герасина О Н Модель государственно-частного предпринимательского партнерства на автомобильном транспорте крупного города //Вестник АПМ Выпуск 6 – М МГИУ, 2007 – 0,6 п л, лично авт 0,4 п л

7 Иванов П В, Герасина О Н Транспортная составляющая системы городского хозяйства и отличительные особенности предпринимательства в сфере транспорта крупного города //Межвуз сб науч труд «Технология, экономика и организация технических систем» – М МГИУ, 2007 – 0,6 п л, лично авт 0,3 п л

8 Иванов П В, Таратынов С О Методические подходы к оценке устойчивости машиностроительных проектов //Сб научных докладов VII международной научно-практической конференции «Молодые ученые – промышленности, науке, технологиям и профессиональному образованию проблемы и новые решения» (Москва, ГОУ МГИУ, 19 – 23 ноября 2007г) – М МГИУ, 2007 – 0,3 п л, лично авт 0,2 п л

9 Иванов П В, Таратынов Р О, Клепиков В В Анализ совместимости технологических процессов обработки и сборки изделий автомобилестроения //Сб научных докладов VII международной научно-практической конференции «Молодые ученые – промышленности, науке, технологиям и профессиональному образованию проблемы и новые решения» (Москва, ГОУ МГИУ, 19 – 23 ноября 2007г) – М МГИУ, 2007 – 0,3 п л, лично авт 0,1 п л

10 Иванов П В, Герасина О Н Тенденции развития предпринимательской инновационной активности на городском транспорте //Сб научных докладов научно-практической конференции «Проблемы менеджмента в системе рыночных преобразований» (Москва, АПМ, 16 – 18 октября 2007г) – М АПМ, 2007 – 0,6 п л, лично авт 0,3 п л

11 Иванов П В, Герасина О Н., Сальникова Т С Особенности развития предпринимательства в современной системе городского транспорта Брошюра – М МГИУ, 2008 – 8,9 п л, лично авт 5,2 п л

ООО «Марка»

г Москва, Б Златоустинский пер , д 7, стр 1

775-08-44, 777-08-43

Тираж 100 экземпляров

16 05 08