**REFERENCES**

1 Methods of organizing the process of professional development of personnel in the railway transport. Fedorov G. V. dissertation on competition of a scientific degree of candidate of technical Sciences, Moscow, 2005. - 135 p.

2. Methodical bases of formation of innovative potential of personnel for effective management of the marine transport industry of Russia. Mitrofanova N. In. Management issues. 2015. № 5 (17). - 235 S. S. 198-205.

3. Methodological framework for the assessment of the effectiveness of the management system of safety on transport companies. Konovalova T. V., Nadiryan S. L. Krasnodar, 2015. - 183 S. S. 118-128.

4 Organizational-production structure of transport. Konovalova T. V., Kotenkova I. N. Krasnodar, 2014. - 263 S. S. 163-189.

5 The order of the Government of the Russian Federation from 22.11.2008 N 1734-R (edition of 11.06.2014) “About Transport strategy of the Russian Federation”.

6 Order of Ministry of transport of Russia from 28.09.2015 N 287 “About approval of the Professional and qualification requirements for employees of legal entities and individual entrepreneurs engaged in road transport and urban ground electric transport” (Registered in Ministry of justice of Russia 09.12.2015 N 40032).

7 Federal law of 03.07.2016 N 238-FZ “About the independent skills assessment”.

Коновалова Татьяна Вячеславовна – канд. экон. наук, доцент, заведующий, доцент кафедры Организации перевозок и дорожного движения Кубанский государственный технологический университет. Направления научных исследований: организация и безопасность движения; транспорт, экономика, логистика, общее количество публикаций 120 статья,e-mail: tan_kon@mail.ru

Надирян София Левоновна - ассистент кафедры «Организации перевозок и дорожного движения» Кубанский государственный технологический университет. Направления научных исследований: транспорт, экономика, логистика, общее количество публикаций 100 статей, e-mail:sofi008008@yandex.ru

Папазьян Марина Вагимовна – магистрант кафедры «Организации перевозок и дорожного движения» Кубанский государственный технологический университет. Направления научных исследований: транспорт, экономика, логистика, общее количество публикаций 4 статьи.

*Konovalova Tatyana Vyacheslavovna – candidate. Ekon. Sciences, associate Professor, head, associate Professor of transportation and traffic Kuban state technological University. Directions of scientific researches: organization and traffic safety; transport, Economics, logistics, total number of publications 120 article,e-mail: tan_kon@mail.ru*

*Nadiryan Sofia I - assistant of the Department “Organization of transportation and road traffic” of Kuban state technological University. Areas of research: transport, Economics, logistics, total number of publications 100 articles, e-mail:sofi008008@yandex.ru*

*Papazian Marina Fagimovna – graduate student of Department “Organization of transportation and road traffic” of Kuban state technological University. Areas of research: transport, Economics, logistics, total number of publications 4 articles.*

УДК 656.072; 338.47

# ПОТЕНЦИАЛ ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА г. ОМСКА

*Е.Б. Лерман, С.А. Теслова*
*ФГБОУ ВО «СибАДИ», Россия, г. Омск*

***Аннотация.*** *Рассматривается понятие государственно-частного партнерства, формы его реализации. Изучены законодательные акты, регулирующие деятельность государственно-частных партнерств, а также особенности российского и зарубежного опыта их применения. Представлен анализ статистических показателей, а также ситуации в сфере городско-*

*го общественного транспорта города Омска, на основе которого выявлена необходимость и исследуется возможность применения механизмов государственно-частного партнерства с учетом специфики регионального рынка.*

***Ключевые слова.*** *Государственно-частное партнерство, концессия, городской общественный транспорт.*

## ВВЕДЕНИЕ

Современные условия диктуют необходимость поиска новых и эффективных способов хозяйствования в рыночной среде. Рост издержек, политические события, изменения в законодательстве и прочие факторы ставят под угрозу функционирование многих предприятий во всех отраслях экономики. Одним из способов развития и поддержания функционирования предприятий инфраструктуры являются формы государственно-частного партнерства (ГЧП), распространение которых принимает все большие масштабы.

## ПОНЯТИЕ И СПЕЦИФИКА РЕАЛИЗАЦИИ ГЧП В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

ГЧП является одним из способов развития инфраструктуры, основанный на взаимодействии государства и частных сторон, при этом последние участвуют не только в создании (проектировании, финансировании, реконструкции), но и в последующей эксплуатации или техническом обслуживании объекта в интересах государства.

Федеральным законом о ГЧП данное понятие определяется как юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества [1, 2].

Обязательными признаками ГЧП признаются:

- долгосрочный характер партнерства (более 3 лет) – обусловлен необходимостью возврата вложенных частных инвестиций. При этом долгосрочный характер ГЧП является причиной повышения сложности договорных отношений, а также высокой стоимости работ, предшествующих заключению договора;

- распределение рисков и ответственности между сторонами партнерства. Под рисками в ГЧП подразумевается изменение доходов и издержек, связанных с проектом;

- полное или частичное финансирование проекта частным партнером. Основным отличием ГЧП от государственного заказа является обязательное финансирование проекта частным партнером, при этом публичная сторона (государство) вправе компенсировать часть понесенных затрат, а также осуществлять полное или частичное финансирование затрат, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием объекта соглашения. [2]

ГЧП может реализоваться посредством различных форм, описание которых представлено в Федеральных законах 224-ФЗ и 115-ФЗ (рис. 1). Преимущества ГЧП специалисты определяют как для частной, так и для публичной стороны. [1, 3]

Для государственного сектора положительными моментами являются: во-первых, привлечение денежных средств в условиях значительного дефицита бюджета, во-вторых, возможность объединения в рамках проекта этапов строительства, проектирования, эксплуатации, что в свою очередь повышает качество работ и снижает риски, связанные с завышением стоимости. В-третьих, в рамках ГЧП приобретается не сам объект, а услуга с соответствующими денежными потоками, привязанными к объемам и качеству (например, оказание услуг по внутригородской перевозке пассажиров).

Частные же инвесторы имеют возможность переложить часть рисков на государство за счет гарантии возврата вложений и других обязательств, а также обеспечить рост выручки за счет оказания дополнительных услуг или снижения затрат.

Статистика реализации ГЧП в России следующая. В 2016 году зафиксировано около 1300 проектов, причем за два предшествующих периода их количество выросло в 10 раз, что прежде всего связано с тем, что развивается законодательство в области ГЧП, а

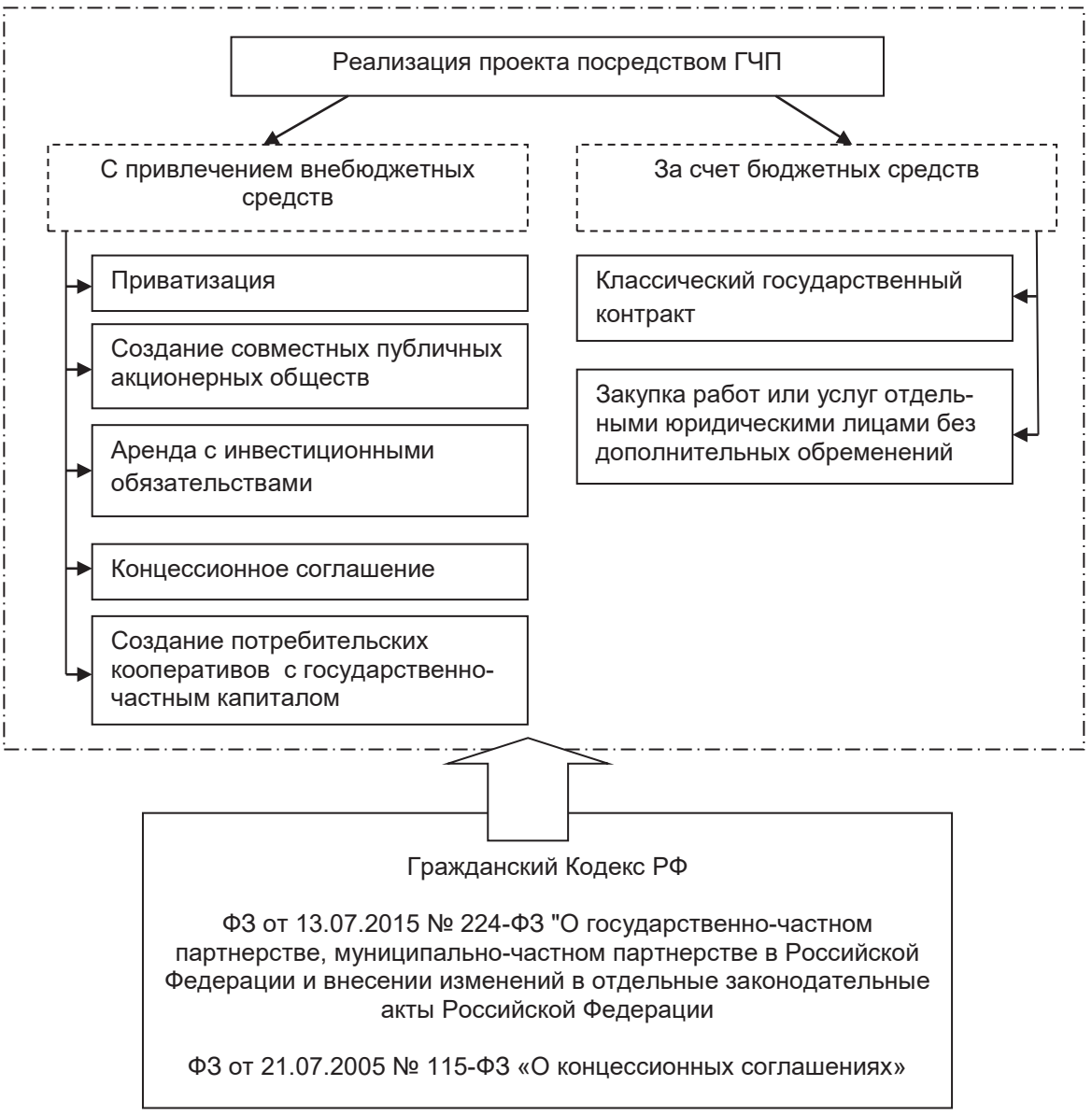


*Рис. 1. Формы взаимодействия государства и бизнеса*

также растет заинтересованность сторон в заключении таких договоров. Наибольшая часть партнерств формируется в сфере энергетики (39%), а также в сфере коммунального обслуживания (37%), на транспорт приходится всего 7,4%, в частности имеется лишь 1 проект, связанный с транспортом общего пользования [4].

Средний показатель по уровню развития ГЧП в России в 2016 году составил 24,4%, что на 5% ниже запланированного уровня, в связи с тем, что несмотря на рост общего числа проектов, часть их остается нереализованными. Необходимо отметить, что Омская область находится на 59 месте в рейтинге регионов по развитию ГЧП. [6] На территории области в настоящее время на разной стадии реализации находятся 18 инфраструктурных проектов, осуществление 11 из которых предусматривает применение механизмов ГЧП. С их помощью в области предпринималась попытка реализовать ряд крупных инфраструктурных проектов, таких как «Строительство международного аэропорта «Омск-Федоровка», «Строительство метрополитена», «Создание промышленно-аграрного регионального кластера», «Создание комплекса по добыче и переработке сапропеля» и другие. Однако, проекты являются неперспективными по ряду причин, таких как:

- ограниченность финансовых ресурсов;
- отсутствие диалога между представителями власти и бизнеса, наличие разногласий;

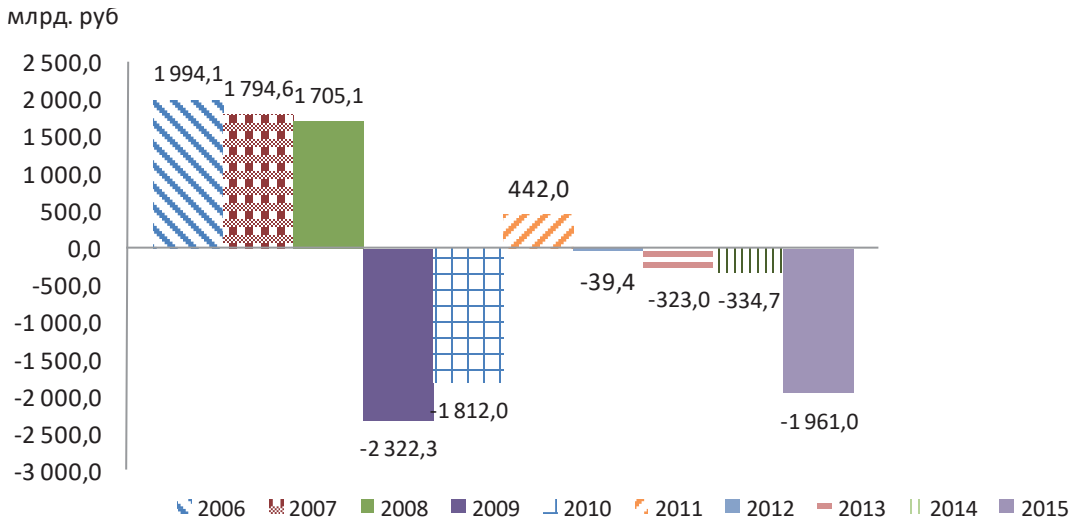


*Рис. 2. Краткая информация об исполнении федерального бюджета (дефицит (-) / профицит (+)*

- наличие административных барьеров, связанных с разрешительной и технической документацией;

- отсутствие четкого разграничения полномочий между органами власти и, как следствие, несогласованность действий;

- общее снижение темпов роста российской экономики и, как следствие, потеря интереса к долгосрочным инвестициям вследствие значительного дефицита бюджетных средств (рис. 2).

Ещё одним из факторов, определяющих необходимость развития ГЧП, является уровень износа основных фондов (табл. 1). Россия находится на 101 месте среди стран мира по техническому состоянию объектов инфраструктуры, при этом по оценке специалистов средневзвешенный износ основных инфраструктурных фондов в промышленности на сегодняшний день превышает 70%. [5]

В 2015 г. объем инвестиций приходящийся на основные фонды предприятий добывающей промышленности составил 17,1%, а объем инвестиций в модернизацию объектов социальной инфраструктуры – не более 3%. Развитие инфраструктуры необходимо для стимулирования экономического роста. По расчетам Всемирного Банка 10% увеличение финансовых вложений в инфраструктуру обеспечивает 1% рост экономики [6].

В сложившихся экономических и политических условиях бизнес не заинтересован идти в общественные инфраструктурные проекты на чисто рыночных условиях. Наибольшее снижение инвестиционной привлекательности наблюдается в социальной и коммунальной сферах. ГЧП в данной ситуации может рассматриваться, с одной стороны, как механизм для привлечения дополнительных ресурсов в общественную инфраструктуру, с другой – как инструмент стимулирования экономической активности.

Транспортные проекты в России (включая и Омскую Область), на данный момент безуспешные, охватывают лишь строительство и реконструкцию аэропортов, автодорог, железнодорожных линий, транспортно-логистических комплексов, перегрузочных терминалов. При этом отсутствует практика применения механизмов ГЧП в сфере общественных пассажирских перевозок в Сибирском федеральном округе [6] несмотря на высокую оценку потенциала развития ГЧП в данной отрасли.

В сфере общественного транспорта за рубежом активно используются концессионные договоры, которые позволяют объединять усилия транспортной организации и частного капитала.

Концессия является наиболее распространенной формой ГЧП, условия заключения которой закреплены в соответствующем федеральном законе. Согласно концессионному соглашению создается или подвергается реконструкции имущество (движимое или недвижимое), на которое впоследствии будет сохраняться право собственности за публичной стороной. При этом частная сторона получает на определенный срок право владения и пользования указанным имуществом. [3] Концессия также носит долгосрочный характер и предусматривает наличие государственных гарантий и так называемых концессионных платежей, представляющих собой плату за пользование имуществом от частной стороны, и субсидий от публичной.

Таблица 1

**Основные фонды и степень износа основных фондов организаций транспорта по субъектам Российской Федерации[1] (на конец года)**

| Регион | Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд. руб. | | | | | Степень износа основных фондов, % | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2010 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Российская Федерация | 8633,2 | 11123,9 | 12056,0 | 13853,5 | 14660,5 | 32,9 | 36,0 | 37,1 | 39,6 | 41,1 |
| Центральный федеральный округ | 2578,4 | 2848,9 | 3069,2 | 3334,8 | 3405,9 | 24,4 | 29,8 | 31,1 | 32,7 | 33,0 |
| Москва | 1728,9 | 1798,5 | 1929,4 | 2050,6 | 2064,2 | 15,1 | 20,7 | 22,1 | 23,4 | 22,3 |
| Уральский федеральный округ | 864,8 | 1217,5 | 1316,8 | 1456,3 | 1608,3 | 44,4 | 42,7 | 46,1 | 45,8 | 47,2 |
| Сибирский федеральный округ | 1387,1 | 1742,5 | 1558,9 | 1747,3 | 1744,8 | 28,6 | 33,7 | 39,0 | 40,0 | 42,2 |
| Республика Алтай | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 65,3 | 61,7 | 44,8 | 41,2 | 43,2 |
| Иркутская область | 512,6 | 638,0 | 368,0 | 390,3 | 404,0 | 15,6 | 24,2 | 34,8 | 38,2 | 42,3 |
| Новосибирская область | 131,7 | 164,7 | 198,9 | 193,4 | 149,5 | 36,3 | 41,8 | 33,5 | 36,6 | 42,2 |
| Омская область | 56,9 | 73,2 | 79,1 | 118,2 | 117,6 | 36,9 | 44,0 | 44,3 | 37,2 | 40,4 |
| Томская область | 100,7 | 137,9 | 146,7 | 167,4 | 175,3 | 63,0 | 63,5 | 63,5 | 63,4 | 64,5 |

1) По коммерческим организациям, без субъектов малого предпринимательства

Согласно статистике в 2014-2015 гг наблюдался рост количества концессий более чем в 5 раз, что специалисты связывают с повышением качества информации, предоставляемой субъектами Российской Федерации, а также требованием публичного предоставления информации о заключенных соглашениях на сайте torgi.gov.ru. [4]

Наибольшая доля концессионных соглашений заключается в сфере коммунального хозяйства (41,3%), а также в энергетической отрасли (34,2%). На долю транспорта приходится всего лишь 9,4%, и в значительной мере это касается только строительства и реконструкции автомобильных дорог и других участков транспортных сетей (платные дорожные проекты, предусматривающие взимание платы за проезд по определенным участкам автомобильных дорог).

Концессия является достаточно развитой схемой сотрудничества в области общественного транспорта. Например, в Дании и Швеции около одной трети автобусных перевозок выполняется при финансовом участии международного капитала, а также производителей транспортных средств и топлива. При этом банковские структуры помимо получения льгот по налогообложению становятся финансовыми агентами местных администраций при строительстве улично-дорожной сети, приобретении автобусов, участии в их эксплуатации посредством создания открытых акционерных обществ и смешанных концессий, обеспечивающих функционирование всей транспортной системы. В Дании публичные муниципальные фирмы создаются как по видам транспорта, так и по отдельным маршрутами даже по видам автобусов.

В Аргентине в этой сфере преобладают открытые акционерные общества с участием государства, причем частная сторона имеет право приватизировать отдельные линии и маршруты. Концессия заключается на срок 10-15 лет, государство предоставляет субсидии для компенсации оплаты некоторым группам населения в целях поддержания более низкого уровня цен.

В США участие государства в ГЧП составляет 25-35%, это, прежде всего предоставление дорог, по которым организуются маршруты и линии.

Также за рубежом развита система обслуживания отдельных категорий пассажиров в рамках ГЧП. Например, в Лондоне 76% автобусных перевозок осуществляется на контрактной основе, более 1 млн. пенсионеров имеют право на бесплатный проезд с 9 часов утра. В Стокгольме порядка 200 микроавтобусов обслуживают исключительно лиц пожилого возраста и инвалидов, такой пример характерен также для некоторых городов США, Франции, Германии, Канады. [7]

Стоит отметить необходимость дальнейшего развития и совершенствования системы конкурсного выбора частных перевозчиков для оказания услуг общественного транспорта, который должен способствовать снижению себестоимости за счет максимально эффективного использования ресурсов, в частности: ликвидации избыточных рабочих мест, списания устаревшего подвижного состава (о необходимости решения данного вопроса в России и особенно в Омской области свидетельствуют данные статистики, представленные в табл. 2), продажи незадействованной техники и оборудования, развития собственной коммерческой деятельности и т.д. Кроме того, целесообразно учитывать и зарубежный опыт конкурсного распределения заказов, который позволяет сокращать дотации бюджета на покрытие убытков городского общественного транспорта, а также в некоторой степени повысить уровень контроля за деятельностью транспортных организаций и качество обслуживания населения. [8]

Экономически обоснованный тариф на пассажирские перевозки транспортом общего пользования включает инвестиционную составляющую для обеспечения возможности обновления подвижного состава с учетом изменения рыночной стоимости транспортных средств. Однако, исходя из социальной значимости городского общественного транспорта, муниципальные власти должны обеспечить равную доступность пассажирских перевозок для всех слоев населения. Поэтому устанавливаемый тариф зачастую ниже не только экономически обоснованного тарифа, но и ниже себестоимости услуг по перевозки пассажиров. В условиях дефицита бюджетов всех уровней дотации пассажирским предприятиям поступают несвоевременно и не в полном объёме. [9]

В Департаменте транспорта г. Омска отмечают, что в бюджете на 2017 год на компенсацию разницы установленного тарифа и себестоимости проезда заложено 251 млн. руб. при потребности в 700-900 млн. с учетом затрат на приобретение новой техники, при этом транспортники настаивают на установлении экономически обоснованного тарифа в размере 35-42 руб. В РЭК предлагают сохранить плату за проезд в размере 22 руб., но при этом индексировать тариф для пассажирских предприятий до 35-37 руб. и изыскивать средства на компенсацию разницы в городском и областном бюджетах (а это порядка 700-900 млн. руб. в каждом), подвижной состав предполагается обновлять с помощью схем лизинга. [10] Данные действия планируются на фоне общего снижения, как объема перевозок пассажиров, так и пассажирооборота на 31% в 2015 году по сравнению с 2016. [11]

В такой ситуации заключение концессионных договоров позволит объединять усилия транспортных публичных организаций и частного капитала, что является важной экономической и политической задачей, поскольку позволяет перевозчикам получать прибыль, а местным органам власти – сокращать расходы бюджета, увеличивать налоговые поступления в бюджет, обеспечивать потребности населения в транспортных услугах, поддерживать экологические стандарты, не теряя при этом сущности и назначения муниципального пассажирского транспорта в силу сохранения прав собственности на имущество за публичной стороной.

Тем не менее наблюдается недостаточный интерес властей к сотрудничеству с частными предприятиями, либо такое сотрудничество имеет место быть, но порождает множество

Таблица 2

**Возрастная структура парка автобусов г. Омска, %**

| Показатель | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| До 2 лет | 8,5 | 25,5 | 10,7 | 7,5 | 6,4 | 18,0 | 8,8 | 18,1 | 19,8 | 10,1 |
| 2,1 – 5 лет | 42,6 | 18,5 | 30,5 | 36,3 | 30,5 | | | | | |
| 5,1 – 8 лет | | 6,2 | 16,7 | 16,2 | 24,8 | 35,7 | 39,1 | 38,3 | 34,4 | 40,4 |
| 8,1 -10 лет | 19,9 | 23,7 | 3,4 | 3,8 | 4,8 | | | | | |
| 10,1 -13 лет | 16,1 | 15,8 | 25,9 | 24,1 | 12,4 | 46,3 | 52,1 | 43,6 | 45,8 | 49,5 |
| Более 13 лет | 12,9 | 10,3 | 12,8 | 13,0 | 21,1 | | | | | |

вопросов. К примеру, несовершенна система распределения маршрутов для муниципальных и частных перевозчиков. Практика показывает, что муниципальный транспорт обслуживает в своем большинстве убыточные направления, тогда как частные операторы – более доходные, и при этом имеют возможность дополнительно получать субсидии из бюджета. Причем частник имеет право отказаться от невыгодного для него маршрута, а муниципальные предприятия – нет. Данный вопрос требует решения, как и выбор подвижного состава по вместимости для обслуживания тех или иных направлений. Также нуждается в обосновании запланированное в 2017 году Департаментом транспорта г. Омска значительное сокращение количества маршрутов (а это порядка 500 машин), поскольку пассажирский транспорт является, прежде всего, социально значимой инфраструктурной отраслью. [12]

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Система функционирования городского пассажирского транспорта должна быть построена таким образом, чтобы обеспечить конкурентные условия для функционирования как частного, так и публичного сектора. Для этого Департаментом транспорта администрации г. Омска предпринимаются попытки ограничить деятельность нелегитимных перевозчиков, сохранению которой способствует несовершенство законодательных актов. Принятый в 2015 году Федеральный закон № 220-ФЗ от 13.07.2015, регулирующий деятельность общественного транспорта и обеспечивающий качественное обслуживание населения также содержит определенные недоработки. Например, не установлен размер взысканий за отказ транспортного оператора от маршрута и уход с рынка, в то время как власти вынуждены искать нового перевозчика в кратчайшие сроки. [13] В связи с этим необходимо совершенствовать механизм взаимодействия публичной и частной сторон, приводя в соответствие нормативно-правовые базы на федеральном и региональном уровнях, создавая типовые схемы с четкими условиями, для контроля за выполнением которых в регионах рекомендуется создавать специальные уполномоченные органы, выполняющие также учетные и совещательно-консультационные функции. В частности требуется совершенствование концессионного законодательства, как основной формы ГЧП, применяемой в сфере общественных пассажирских перевозок, исходя из мирового опыта. Необходимо принятие подзаконных актов и внесение изменений в концессионное законодательство для расширения практики и повышения эффективности использования концессий.

Ещё одним направлением развития является расширение и развитие механизмов финансирования ГЧП для стимулирования роста количества и финансовой эффективности проектов. Совершенствование механизмов субсидирования региональных и муниципальных проектов из федерального бюджета и регионального бюджета соответственно. Формирование механизма стимулирующего регионы и муниципальные образования использовать механизмы ГЧП для создания объектов инфраструктуры, а не прямое бюджетной финансирование. В качестве стимулирующих методов для входа на рынок частных инвесторов можно предложить льготное налогообложение имущества (на период действия договоров), льготы по транспортному и налогу на прибыль (в размере, отчисляемом в местный бюджет), а также предоставление скидок при получении займов, методической и организационной помощи.

Стимулированию рынка частных операторов и развитию конкуренции в сфере государственно-частного партнерства будет способствовать совершенствование системы тарифного регулирования и подушевого финансирования в области общественных пассажирских перевозок для повышения экономической привлекательности данной отрасли для частного бизнеса.

С точки зрения представителей органов власти Омской области, для развития ГЧП на федеральном уровне необходимо выработать единую политику в данной сфере и разработать типовые программы реализации проектов ГЧП с учетом региональной специфики. Помимо этого, существует необходимость в обеспечении дальнейшего совершенствования институтов развития и повышении уровня правовой и экономической подготовки руководителей и специалистов органов исполнительной власти, принимающих участие в реализации проектов ГЧП.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660, свободный.

– Загл. с экрана (дата обращения к ресурсу: 18.11.2016).

2. Закон о государственно-частном партнерстве: руководство по применению [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://pppcenter.ru/ , свободный. – Загл. с экрана (дата обращения к ресурсу: 15.11.2016)

3. О концессионных соглашениях: Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ (ред. от 28.06.2014) [Электронный ресурс]. – Режим доступа http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=191680#0, свободный. – Загл. с экрана (дата обращения к ресурсу : 23.11.16)

4. Практика применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры в Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://pppcenter.ru/ , свободный. – Загл. с экрана (дата обращения к ресурсу: 15.11.2016).

5. Износ основных средств в России достиг критического уровня [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://torgprominfo.com/news/iznos-osnovnyx-sredstv-proizvodstva-v-rossii-dostig-kriticheskogo-urovnya/, свободный. – Загл. с экрана (дата обращения к ресурсу 5.03.2017)

6. Исследование «Развитие государственно-частного партнерства в России в 2015–2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП» / Ассоциация «Центр развития ГЧП», Министерство экономического развития Российской Федерации. – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. – 36 с.

7. Алексеева, С. Общественный транспорт: и волки целы, и овцы сыты / С. Алексеева // Автоперевозчик, 2010. − Вып. 3(114). – С. 32-38

8. Автотранспортные предприятия в конкурентной среде: факторы и механизмы развития [Электронный ресурс] : монография / В.В. Бирюков, В.Ю. Кирничный, Е.Б. Лерман, С.А. Теслова. – Омск : СибАДИ, 2016. – 1 электрон. опт. диск (DVD-R). – Загл. с этикетки диска.

9. Бирюков, В.В. Приоритеты модернизации городского пассажирского транспорта / В.В. Бирюков, В.Ю. Кирничный, Е.Б. Лерман // Наука о человеке: гуманитарные исследования. –2014. № 1 (15). – С. 42 – 53.

10. Лисовая, А. Омские депутаты ищут пути спасения муниципального транспорта / А. Лисовая // Комсомольская правда. − 2016. – Вып. №45-т (26604-т). – С. 12.

11. Транспорт и связь Омской области в 2014-2015 годах : стат. сб. / Омскстат. – Омск, 2016. – 72 с.

12. Кобец, Д. Чтобы сохранить муниципальный транспорт в Омске, власти меняют маршрутную сеть / Д. Кобец // Комсомольская правда. − 2016. – Вып. №130-ч (26607-ч). – С. 9.

13. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=182659#0, свободный. - Загл. с экрана (дата обращения к ресурсу : 18.11.2016).

## THE POTENTIAL OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP'S EMPLOYMENT IN URBAN PASSENGER TRANSPORT SPHERE IN OMSK

***Abstract.*** *Authors consider concept of public-private partnership, forms of its implementation. The Legislative acts, regulating the activities public-private partnerships, and features of Russian and foreign application experience are studied. It presents analyses of statistical indicators and situation in urban public transport sphere in Omsk, on which results identified the necessity and investigate the opportunity of public-private partnership principles applying taking into account the specifics of the regional market.*

***Keywords:*** *Public-private partnership. Concession. Urban public transport.*

## REFERENCES

1. O gosudarstvenno-chastnom partnerstve : Federal'nyj zakon ot 13.07.2015 N 224-FZ [About public-private partnership: The federal law from 13.07.2015 № 224-FZ]. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660

2. Zakon o gosudarstvenno-chastnom partnerstve: rukovodstvo po primeneniju [Low on public-private partnership: Application Guide]. Available at: http://pppcenter.ru/analitika/issled.html

3. O koncessionnyh soglashenijah : Federal'nyj zakon ot 21.07.2005 № 115-FZ (red. ot 28.06.2014) [About concession agreements : The federal law from 21.07.2005 № 115-FZ "]. Avail-

able at: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=191680#0

4. Praktika primenenija koncessionnyh soglashenij dlja razvitija regional'noj infrastruktury v Rossijskoj Federacii [The practice of concession agreements for the development of social infrastructure in Russian Federation]. Available at: http://pppcenter.ru/analitika/issled.html

5. Iznos osnovnykh sredstv proizvodstva v Rossii dostig kriticheskogo urovnya [Depreciation of fixed assets in Russia has reached a critical level]. Available at: http://torgprominfo.com/news/iznos-osnovnyx-sredstv-proizvodstva-v-rossii-dostig-kriticheskogo-urovnya/

6. Issledovanie «Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii v 2015–2016 godah. Rejting regionov po urovnju razvitija GChP» [Research «Development of public-private partnership in Russia in 2015-2016. Regions rating on the level of public-private partnership development]. Moscow. Associacija «Centr razvitija GChP». 2016. 36 p.

7. Alekseeva S. Obshhestvennyj transport: i volki cely, i ovcy syty [Public Transport: wolfs are safed, sheeps are fed]. Avtoperevozchik. 2010. No 3(114). Pp. 32-38

8. Birjukov V.V., Kirnichnyj V.Y., Lerman E.B., Teslova S.A.. Avtotransportnye predprijatija v konkurentnoj srede: faktory i mehanizmy razvitija [Automobile transport enterprises in competitive environment: factors and development mechanism]. Omsk, 2016. 261 p.

9. Biryukov V.V., Kirnichny V.Y., Lerman E.B., [Priorities of modernization of city passenger transport]. Nauka o cheloveke: gumanitarnye issledovanija, 2014, no 1 (15), pp 42-53.

10. Lisovaya A. Omskie deputaty ishhut puti spasenija municipal'nogo transporta [Omsk deputies are looking for ways of municipal transport saving]. Komsomolskaja Pravda, 2016, No 45-t (26604-t). p. 12

11. Transport i svjaz Omskoj oblasti v 2014-2015 godah: Stat. sb. [Transport and Communication of Omsk Region: Statistical digest]. Omsk. 2016. 72 p.

12. Kobec D. Chtoby sohranit' municipal'nyj transport v Omske, vlasti menjajut marshrutnuju set [To keep the municipal transport in Omsk, authorities changed the route network]. Komsomolskaja Pravda, 2016, No 130-ch (26607-ch). p.

Ob organizacii reguljarnyh perevozok passazhirov i bagazha avtomobil'nym transportom i gorodskim nazemnym jelektricheskim transportom v Rossijskoj Federacii i o vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii : Federal'nyj zakon ot 13.07.2015 № 220-FZ [About the organization of regular transport of passengers and luggage by road transport and urban land-electric vehicles in the Russian Federation : The federal law from 13.07.2015 № 220-FZ]. Available at: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=182659#0

*Лерман Евгения Борисовна (Россия, Омск) – доцент кафедры «Экономика и управление предприятиями» ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644080 г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: gsv-73@yandex.ru;*

*Теслова Светлана Анатольевна (Россия, Омск) – доцент кафедры «Экономика и управление предприятиями» ФГБОУ ВО «СибАДИ» (644080 г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: sabogdanova@yandex.ru);*

*Lerman Evgeniya Borisovna (Russian Federatoin) – candidate of economic sciences, associate professor of the department «Economics and management of enterprises». Siberian State Automobile and Highway Academy (SibADI). (644088, Omsk, prospect Mira, 5, e-mail: gsv-73@yandex.ru).*

*Teslova Svetlana Anatolyevna (Russian Federatoin) – candidate of economic sciences, associate professor of the department «Economics and management of enterprises». Siberian State Automobile and Highway Academy (SibADI). (644088, Omsk, prospect Mira, 5, e-mail: sa-bogdanova@yandex.ru).*

УДК 331.104

# ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ КОРПОРАТИВНЫХ ПЕНСИОННЫХ ПРОГРАММ В НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

*В.В. Преснякова, С.Н. Марков*
*ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве РФ»,*
*АНОО ВО «Сибирский институт бизнеса и информационных технологий, Россия, г. Омск*