

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	8
ГЛАВА I. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО - ОСНОВА ОРГАНИЗАЦИОННЫХ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ ФОРМ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ.....	14
Введение	14
1.1. Организационные и институциональные особенности применения ГЧП при осуществлении инвестиционных проектов, направленных на развитие и реализации транспортно-транзитного потенциала России и регионов страны	17
1.2. Основные внутренние и внешние неблагоприятные факторы, влияющие на объемы транзитных перевозок грузов по территории России.....	23
1.2.1. Повышение конкурентных преимуществ глобальных морских контейнерных сервисов	26
1.2.2. Неблагоприятное влияние китайского проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) на функционирование транзитного сектора экономики России	27
1.2.3. Транзитные конфликты с сопредельными государствами и странами Европейского союза (ЕС).....	29
1.2.4. Независимая политика стран-членов ЕАЭС, направленная на развитие и реализацию собственного транспортно-транзитного потенциала	30
1.2.5. Создание и функционирование АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) без наделения его реальными активами («лёгкий» вариант).....	32
1.2.6. Наличие «барьерных» мест на Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссибе) и фактическое прекращение (перенесение на более поздние сроки) реализации железнодорожных проектов, способствующих увеличению грузовой базы Транссиба.....	34
1.3. Действующие проекты ГЧП, направленные на реализацию транспортно-транзитного потенциала России	40
1.3.1. ГЧП при строительстве и эксплуатации высокоскоростных магистралей (ВСМ).....	40
1.3.2. Развитие транспортно-транзитного потенциала Челябинской области	42
1.3.3. Взаимодействие государства и бизнеса при развитии индустриального парка «Ворсино» в Калужской области.....	44
1.3.4. ГЧП при реализации транспортно-транзитного потенциала Северного морского пути (СМП) и строительстве Северного широтного хода (СШХ).....	46
1.3.5. ГЧП с участием иностранных компаний	49
1.4. Создание и организация работы крупного государственно-частного оператора транзитных перевозок высокодоходных грузов	50
1.4.1. Проблемы функционирования крупного контейнерного оператора	50
1.4.2. Организационные и институциональные основы формирования и курсирования ускоренных контейнерных поездов	52
1.4.3. ГЧП при модернизации и развитии транзитных перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали	53
1.5. Разработка и реализация национальной программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок».....	55
1.5.1. Производство инновационных локомотивов для ускоренных контейнерных и контрейлерных перевозок грузов железнодорожным транспортом	55
1.5.2. Производство инновационных фитинговых платформ для ускоренных контейнерных перевозок	56
1.5.3. Организация производства российских рефрижераторных контейнеров	58
1.5.4. Организация производства инновационных вагонов-платформ для контрейлерно- контейнерных перевозок	59

1.5.5. Разработка и строительство судна-контейнеровоза ледового класса для плавания по СМП.....	61
Заключение. Основные выводы и предложения Главы I.....	63

ГЛАВА II. РАЗВИТИЕ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРУДА.....

Введение	70
2.1. Специфика организации трудовых отношений и функционирования рынка труда в транспортно-дорожном комплексе по видам транспорта	72
2.1.1. Автомобильный транспорт	72
2.1.2. Железнодорожный транспорт.....	76
2.1.3. Водный (внутренний и морской) транспорт	89
2.1.4. Воздушный транспорт.....	91
2.2. Транспортное обеспечение создания и повышения привлекательности рабочих мест в регионах со сложными условиями проживания и депрессивных территориях, создание инновационных территориальных кластеров	92
2.3. Взаимное влияние транспортного обеспечения межрегионального и межгосударственного перемещения трудовых ресурсов, нового жилищного строительства, маятниковой миграции вблизи крупных городов и внутри городских агломераций, решения проблем малых городов и депрессивных территорий.....	96
2.3.1. Направления транспортного обеспечения социально-экономического развития регионов России.....	96
2.3.2. Развитие межрегиональных пассажирских перевозок	97
2.3.3. Транспортное обеспечение формирования крупных (межрегиональных) городских агломераций	102
2.3.4. Технические преимущества скоростного пассажирского поезда «Тальго».....	103
2.3.5. Проблемы осуществления межгосударственных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.....	108
2.3.6. Строительство и эксплуатация высокоскоростных магистралей (ВСМ).....	111
2.4. Взаимное влияние развития транспортных коммуникаций и состояния предпринимательской активности, развития малого бизнеса, роста и повышение качества самозанятости населения.....	119
2.4.1. Обеспечение потребностей предпринимателей в железнодорожных транспортно-логистических услугах	119
2.4.2. Организация придорожного сервиса и развитие малого и среднего предпринимательства, повышение занятости населения.....	120
2.5. Основные направления транспортного обеспечения развития человеческого капитала, перспективы курсирования туристических поездов	126
2.6. Состояние и перспективы развития рынка труда в контексте реформирования транспортно-транзитной системы России	128
Заключение. Основные выводы и предложения Главы II.....	144

ГЛАВА III. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО ПРИ СОЗДАНИИ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ – ОСНОВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ ЭВОЛЮЦИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

Введение	150
3.1. Организационные и институциональные особенности применения ГЧП при осуществлении инвестиционных проектов, направленных на развитие и реализации транспортно-транзитного потенциала России и регионов страны	154
3.2. Теоретико-методологические подходы к созданию и выявлению особенностей функционирования государственно-частных предприятий (ГЧП-компаний).....	157

3.3. Создание и функционирование АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) без наделения его реальными активами («лёгкий» вариант).....	164
3.4. Обзор предложений по образованию и функционированию Единого транспортно-логистического оператора (ЕТЛО) Северного морского пути (СМП) как ГЧП-компанияи	168
3.5. Обоснование необходимости, подходы к созданию и особенности функционирования ГЧП-компанияи, занимающейся реализацией и повышением ТТП России.....	175
Заключение. Основные выводы и предложения Главы III	182
ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	187
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	204
СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ.....	221