

## **ВОПРОСЫ ПОЛИТИКИ ИННОВАЦИЙ И ИНВЕСТИЦИЙ**

УДК 656 : 004 +336.714

### **ИНТЕРЕСЫ СОБСТВЕННИКОВ И ФОРМИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОГО МЕХАНИЗМА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

**О.Н. Панамарева<sup>1</sup>, С.И. Биденко<sup>2</sup>, Д.И. Мамагулашвили<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф.Ушакова»,  
г. Новороссийск

<sup>2,3</sup>Тверской государственной университет

Обоснована необходимость формирования концепции формирования интеллектуальной экономико-географической информационной системы (ИЭГИС) с учетом федерального и регионального компонентов в целях соблюдения экономических интересов государства, бизнеса и населения.

**Ключевые слова:** *интересы собственника, ИЭГИС, интеллектуализация, транспортная инфраструктура, инвестиции, инновации, государственно-частное партнерство.*

Глобализация, формирование единого информационно-коммуникационного и экономического мирового и странового пространства, мультимодальные перевозки, расширение внешнеторговых и внешнеэкономических связей, международная кооперация, глобальные интеграционные процессы, ликвидация страновых барьеров, усиление межрегиональных связей, региональное развитие, кластеризация, формирование современной инфраструктуры, инновации, инвестиции, и одновременно – стагнация российской экономики, финансовый и экономический кризис, санкции, «плавающий» рубль, уязвимость и «турбулентность» отечественной экономики, значительный процент проблемных регионов (в т.ч. отсталых, кризисных, депрессивных [1]), неразвитость отечественной инфраструктурной экономической составляющей, слабая развитость обрабатывающей промышленности, сырьевая направленность экспорта и др. – все это современная действительность – среда функционирования звеньев экономики РФ.

Перед нашим государством стоит целый ряд концептуальных проблем, решение которых является признанным неотвратимым фактом, при этом решать их необходимо на базе принципа системности и согласованности интересов всех заинтересованных сторон, а не односторонне – перетягивая «одеяло» с одного края на другой. Государство – это единый организм, и «сбой» или «всплеск эффективности» каких-либо его элементов приводит к неотвратимым мультипликативным последствиям во всем «организме». Учитывая, что сегодня такая сложная экономическая система, как экономика России, – это важнейший элемент «мирового экономического хозяйствующего организма», то эффективность либо неэффективность ее функционирования приводит к серьезным последствиям во всем мировом экономическом пространстве, подтверждением чего служат последние данные СМИ о проблемах стран ЕЭС, Украины и о перспективах развития Китая, Индии, Казахстана, Белоруссии и других дружеских государств.

Сегодня наше государство имеет целый ряд разработанных и разрабатываемых стратегий, концепций, прогнозов, программ, подпрограмм развития экономики [2], в том числе с учетом внешних факторов, описываемых целым комплексом показателей, систематизация которых при моделировании экономических процессов достаточно затруднена, а, следовательно, и процесс принятия своевременных мер имеет сложности. Подтверждением чего является ухудшение макро- и микроэкономических показателей, возникновение и углубление теперь уже и в нашей стране финансово-экономического кризиса начиная с середины 2014 г., резкое падение уровня жизни населения (и это в условиях, когда 80 % регионов РФ и так являются дотационными) и др. Целого ряда возникших проблем можно было бы избежать, имея механизм максимально четкого планирования и прогнозирования ситуации.

#### **ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДОЛГОСРОЧНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ**

1. Указ Президента РФ от 07.05.2012 № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике».
2. Стратегия развития торговли в РФ до 2030 г.
3. Стратегия социально-экономического развития РФ на период до 2020 г.
4. Стратегия инновационного развития РФ на период до 2020 г.
5. Стратегии социально-экономического развития отраслей и регионов РФ на долгосрочную перспективу.
6. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.
7. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2030 г.
8. Прогноз научно-технологического развития РФ на период до 2020 г.
9. Прогнозы развития по отраслям и регионам РФ.
10. Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г.
11. Государственные программы Российской Федерации, в т.ч.:
  - ФЦП «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности».
  - ФЦП «Развитие авиационной промышленности».
  - ФЦП «Космическая деятельность России».
  - ФЦП «Развитие фармацевтической и медицинской промышленности».
  - ФЦП «Развитие судостроения».
  - ФЦП «Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности».
  - ФЦП «Развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия».
  - ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы».
  - ФЦП «Развитие электронной компонентной базы и радиоэлектроники на 2008 – 2015 годы»
  - ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» и др.
12. Подпрограммы:
  - «Развитие экспорта транспортных услуг»;
  - «Железнодорожный транспорт»;
  - «Автомобильные дороги»;
  - «Морской транспорт»;
  - «Внутренний водный транспорт»;
  - «Гражданская авиация»
  - «Государственный контроль и надзор в сфере транспорта» и др.

#### **ОСНОВНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ**

1. Создание и модернизация 25 млн. высокопроизводительных рабочих мест к 2020 г.
2. Увеличение объема инвестиций не менее чем до 25 % внутреннего валового продукта (ВВП) к 2015 г. и до 27 % - к 2018 г.
3. Увеличение доли продукции высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в ВВП к 2018 г. в 1,3 раза относительно уровня 2011 г.
4. Увеличение производительности труда к 2018 г. в 1,5 раза относительно уровня 2011 г.
5. Повышение позиции Российской Федерации в рейтинге Всемирного банка по условиям ведения бизнеса со 120-й в 2011 г. до 50-й - в 2015 г. и до 20-й - в 2018 г.

Р и с . 1. Основные нормативно-правовые акты во исполнение государственной экономической политики России и ожидаемые к достижению экономические показатели: составлен на основе источников [2 – 6]

Для решения проблем необходимо сформировать концепцию интеллектуальной экономико-географической информационной системы (ИЭГИС) с учетом федерального и регионального компонентов. *Задачи исследования* – Основные нормативно-правовые акты во исполнение государственной экономической политики России и ожидаемые к достижению экономические показатели представлены на рис.1.

Как показала практика невозможно достижение прогнозных и плановых показателей развития экономики РФ без развития инфраструктуры. Роль отечественной транспортной инфраструктурной составляющей экономики (ТИСЭ) достаточно велика, однако следует отметить, что в первую очередь внимание уделяется железнодорожному, воздушному, автомобильному транспорту, и только в последнюю очередь – водному, а именно – речному и морскому [7]. Это, по нашему мнению, недопустимо: все элементы ТИСЭ в их взаимосвязи следует рассматривать как единую сбалансированную сложную организационно-технико-экономическую систему, в противном случае будут усугубляться диспропорции в российской экономике.

Кроме того, как показывают ежегодные и особенно последние форумы, дискуссии, совещания на федеральном и региональном уровнях, своевременная реализация положений вышеуказанных документов связана с целым рядом существенных затруднений, и, по нашему мнению, в первую очередь – с конфликтом интересов трех сторон: государства, бизнеса (юридических и физических лиц) и населения.

Чаще всего указанный выше «конфликт интересов» возникает и обостряется, когда встает вопрос поиска источников инвестиций (см. рис. 2) (в т.ч.: их использования, распределения, инвестиционной инициативы, ответственности [7]) для реализации мероприятий по развитию отдельных экономических элементов (регионов, кластеров, предприятий) и экономики страны в целом (т.е. на федеральном уровне).

В нашей стране данный факт можно наблюдать в экономических взаимоотношениях на уровне «государство-бизнес», поскольку население до сих пор очень слабо вовлечено в процессы инвестирования, хотя в странах с развитой рыночной экономикой население – традиционный поставщик денежных ресурсов на фондовый и кредитный рынки, так как именно текущие сбережения населения имеют наиболее ликвидный характер.

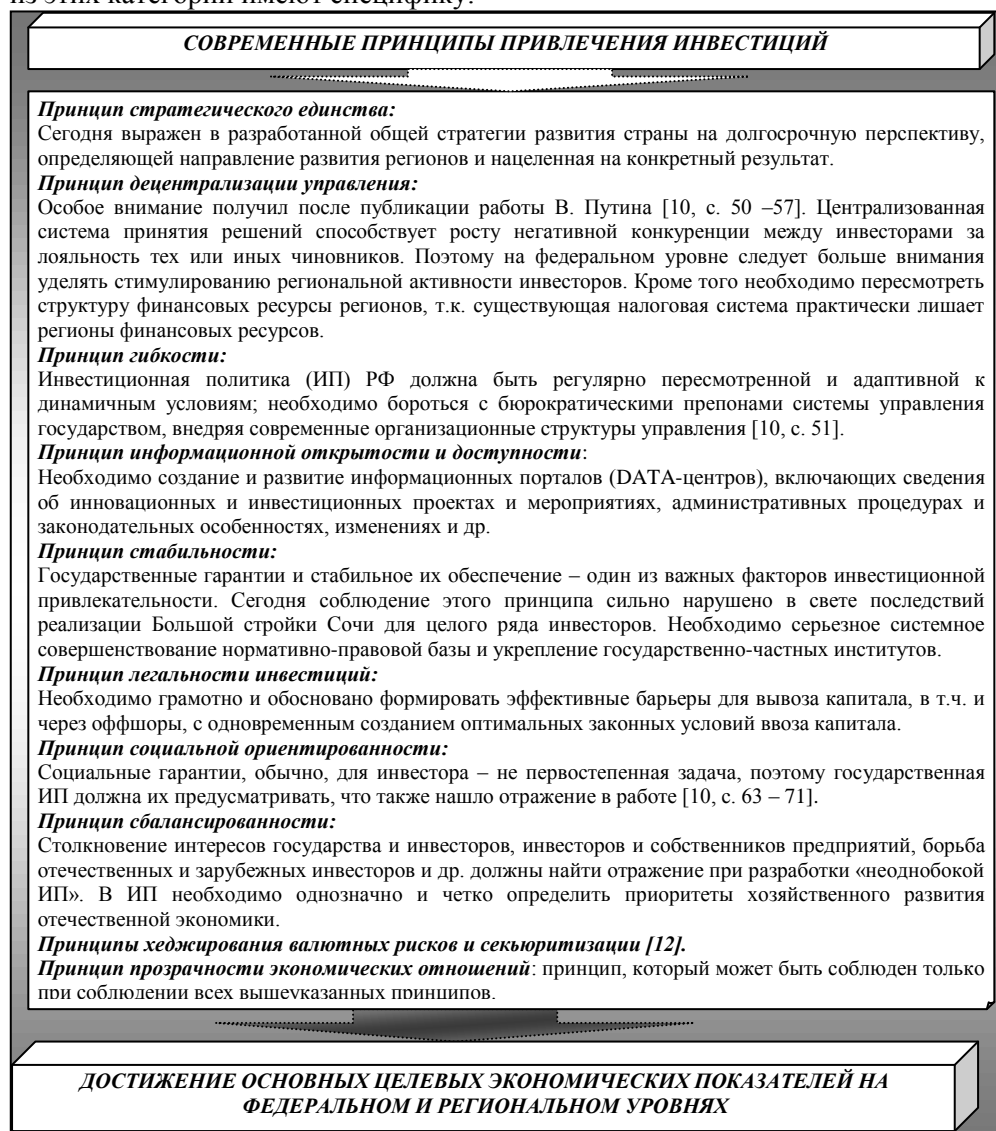
<b>ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ИНВЕСТИЦИЙ</b>	
<b>1</b>	Государственные инвестиции (федерального и регионального уровня).
<b>2</b>	Частные внутренние инвестиции.
<b>3</b>	Частные иностранные инвестиции.
<b>4</b>	Иностранные государственные инвестиции.
<b>5</b>	Межгосударственные инвестиции.

Р и с . 2. Основные источники инвестиций

Механизм привлечения инвестиций, и принципы, на которых он должен быть построен, представлен на рис. 3.

Самые важные принципы, соблюдение которых откроет новые горизонты интенсивному инновационному экономическому развитию – принцип открытости, доступности, своевременности экономической информации для потенциальных инвесторов и собственников, принцип прозрачности и урегулированности отношений. На рис. 4 представлены интересы собственников, поскольку именно они играют первостепенную роль в активизации инновационных и инвестиционных процессов в нашей стране и в мире. Нами выделены три важнейшие категории собственников:

«Государство», «Бизнес – частные компании», «Население». Интересы каждой из этих категорий имеют специфику.



Р и с . 3. Современные принципы привлечения инвестиций и повышения частной инвестиционной активности

Экономический интерес – система экономических потребностей субъектов хозяйственной деятельности: государства, бизнес-структур, работников, потребителей, направленный на жизненные условия в целом и выступающий, как стимул деятельности субъекта, определяющий его хозяйственное поведение.

Естественно, что государство должно выражать интересы населения, и здесь наблюдается совпадение интересов, в тоже время бизнес – основной локомотив развития экономики – вынужден учитывать интересы, как государства, так и населения. При этом бизнес-собственник будет эффективно

работать, если государство обеспечит условия и разработает согласованный механизм взаимодействия всех трех сторон экономических отношений.

<b>ИНТЕРЕСЫ СОБСТВЕННИКОВ</b>	
<b>1 Интересы «государства-собственника»:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– создание государственной системы гарантий для населения;</li><li>– организация и финансирование социально-культурных сфер деятельности;</li><li>– участие в социальном согласовании интересов работников и предпринимателей;</li><li>– формирование и реализация социально-экономических программ;</li><li>– создание и регулирование денежной системы;</li><li>– обеспечение контроля над экономикой;</li><li>– рациональная организация территории;</li><li>– рациональная организация, сохранение и воспроизводство человеческого потенциала;</li><li>– рациональная организация инфраструктурного потенциала;</li><li>– рациональная организация промышленного, сельскохозяйственного и интеллектуального потенциала;</li><li>– обеспечение правовых основ экономических отношений;</li><li>– обеспечение товарами и услугами для общественного потребления.</li></ul>
<b>2 Интересы «бизнеса-собственника»:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– активное участие в оперативном управлении компанией;</li><li>– стратегическое управление и финансовый контроль;</li><li>– отстранение от управления и получение дивидендов;</li><li>– гарантированный, стабильный, не самый прибыльный, но и не рискованный бизнес;</li><li>– максимизация прибыли;</li><li>– создание закрытой компании;</li><li>– готовность к продаже компании: (в долгосрочной перспективе (более 10 лет); в обозримой перспективе (5 – 10 лет); как можно быстрее);</li><li>– увеличение доли рынка (если необходимо, то даже в ущерб финансовым показателям);</li><li>– удерживание позиций (рост параллельно с рынком), следование за средними показателями в отрасли;</li><li>– свертывание деятельности по тем позициям, где финансовые показатели ниже установленных, вплоть до потери долей рынка;</li><li>– рассматривается возможность выхода на рынки соседних стран;</li><li>– развитие в регионы;</li><li>– при отсутствии свободных собственных средств – поиск форм долевого участия в бизнесе;</li><li>– развитие в регионы в целях краткосрочной экономической целесообразности;</li><li>– концентрация в освоенных регионах;</li><li>– целенаправленный выход из массового сектора, усиление работы с верхним сегментом;</li><li>– ориентирование на массовый сегмент покупателей;</li><li>– продажа всего, что приносит удовлетворительный доход.</li></ul>
<b>3 Интересы «населения-собственника»:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– рост дохода;</li><li>– повышении заработной платы;</li><li>– стабильность, повышение качества жизни.</li><li>– получении дивидендов;</li><li>– заинтересованность в деятельности корпораций;</li><li>– социально-экономическая стабильность общества.</li></ul>

Р и с . 4. Экономические интересы собственников

На сегодня важной задачей является разработка основ государственно-частного партнерства (ГЧП) [12; 13, с. 182]. За рубежом механизмы ГЧП показали свою состоятельность и экономическую эффективность, однако в России в полном объеме они не используются, что привело уже сегодня к следующим последствиям (рис. 5).

Резюмируя вышесказанное, отметим, что разработать согласованный механизм взаимодействия всех трех сторон экономических отношений (государства, бизнеса, населения, в том числе и в рамках ГЧП) в целях развития экономики России невозможно, если не обладать исчерпывающей достоверной оперативной информацией о реалиях отечественной экономики,

которая традиционно представляется с помощью количественных и качественных показателей и модельного описания.

<b>ПОСЛЕДСТВИЯ НЕРАЗВИТОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МЕХАНИЗМОВ ГЧП ДЛЯ ЭКОНОМИКИ РФ И ПРИНАМАЕМЫЕ МЕРЫ СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ</b>	
<p style="text-align: center;"><b>ФАКТ</b></p> <p>1 Внебюджетные средства из текущих источников, доступные для финансирования стратегических инфраструктурных проектов в РФ, в самое ближайшее время (это примерно в течение 2 – 3 последующих лет), сократится на ¼.</p> <p>2 Стоимость проектов, реализуемых с использованием механизмов ГЧП довольно низкая (в 2010 – 2014 гг. – менее 10 % от суммы средств выделяемых на объекты транспортной инфраструктуры).</p> <p>3 Низкий уровень внимания к портфельным и иным институциональным азиатским инвесторам.</p> <p>4 В РФ ссуды, направленные на финансирование исполнения концессионных соглашений юр.лицам выведены из состава ссуд, подлежащих резервированию, как «безнадежные».</p> <p>5 Отсутствие механизмов хеджирования валютных рисков и механизмов секьюритизации оттолкнуло азиатских партнеров от финансирования инфраструктурных проектов РФ.</p>	<p style="text-align: center;"><b>ПЛАН</b></p> <p>1 Крупные финансовые учреждения не будут переориентироваться на средние и мелкие инфраструктурные проекты.</p> <p>2 Сократится число реализуемых крупных инфраструктурных проектов.</p> <p>3 В связи с введением с 01.05.2015 г. частной концессионной инициативы, с появлением с 08.2014 г. новой организационно-правовой формы структурирования консорциумов – «инвестиционного товарищества» данный показатель планируется к увеличению до 30 %.</p> <p>4 Дополнительная реализация проектов стоимостью до 15-20 % от суммы средств, планируемых на объекты транспортной инфраструктуры (1.2 – 1.6 трлн руб.).</p> <p>5 Оптимистичный прогноз – привлечение внебюджетных средств (капитальных вложений) в размере 300 – 400 млрд руб. до 2020 г., что примерно составит 45 – 50 % от общего числа проектов в стоимостном выражении.</p> <p>6 Перспективы привлечения азиатских инвесторов остаются неясными как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе.</p> <p>7 Институциональные азиатские инвесторы могут заполнить дефицит финансирования средних инфраструктурных проектов.</p> <p>8 Данное обстоятельство должно позволить крупным частным банкам принимать участие в финансировании частной концессионной инициативе.</p> <p>9 Разработка механизмов хеджирования валютных рисков и механизмов секьюритизации должны привлечь азиатских партнеров к финансированию инфраструктурных проектов РФ.</p>

Р и с . 5. Последствия неразвитости отечественных механизмов ГЧП для экономики РФ и принимаемые меры стабилизации ситуации

Как показала практика (данные, представленные на рис. 4, в работе [13, с.180; 12; 7] и др.), базовой проблемой в этом вопросе является отсутствие инновационной платформы сбора, представления и анализа данных об экономических параметрах среды функционирования предприятий инфраструктурной составляющей экономики РФ, посредством которой можно получить необходимую «чистую» информацию для принятия стратегических и тактических решений, в том числе и в области реальных инвестиций.

Такой инновационной платформой по нашему мнению должна стать интеллектуальная экономико-географическая информационная система (ИЭГИС) [14, с. 138; 15, с. 282; 16, с. 163], концепция которой должна быть разработана с учетом федерального и регионального компонентов, их интересов.

### Список литературы

1. Рязанская область присоединилась к списку самых депрессивных регионов [Электронный ресурс] URL: <http://www.rbc.ru/politics/23/06/2014/931816.shtml> (05.11.2014)
2. КонсультантПлюс [Электронный ресурс] URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 21.10.2014)
3. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] URL: <http://www.economy.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2014)
4. ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 « 2015 годы)» [Электронный ресурс] URL: <http://www.economy.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2014)
5. ФЦП «Развитие электронной компонентной базы и радиоэлектроники на 2008 – 2015 годы» [Электронный ресурс] URL: <http://www.economy.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2014)
6. Программа «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014»2020 годы» [Электронный ресурс] URL: <http://www.economy.gov.ru> (дата обращения: 10.03.2014)
7. Транспортная неделя 2014 [Электронный ресурс] URL: <http://transweek.ru/2014/ru/forum/> (дата обращения: 10.12.14)
8. Типология проблемных регионов в Российской Федерации [Электронный ресурс] URL: [http://uecs.ru/index.php?option=com\\_flexicontent&view=items&id=2903](http://uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=2903) (дата обращения: 05.11.2014)
9. Деловой завтрак министра транспорта России [Электронный ресурс] URL: <http://transweek.ru/2014/ru/forum/translation/> (дата обращения: 10.12.14)
10. В. Путин. Россия сосредотачивается. Ориентиры. Краснодар, 2012.
11. Факторы и принципы привлечения иностранных инвестиций в российскую экономику [Электронный ресурс] URL: <http://web.snauka.ru/issues/2013/07/25686> (дата обращения: 14.01.2015)
12. Новые возможности инициирования инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры с частным бизнесом: Аналитический доклад // Подготовлен для Минтранса РФ Первой инфраструктурной компанией InfraONE и юридической фирмой VEGAS LEX. Москва, 2014.
13. Панамарева О.Н. Государственно-частное партнерство как основной инструмент технического, технологического прорыва в развитии транспорта России и повышения ее конкурентоспособности // Журнал университета водных коммуникаций. Выпуск 1(9). СПб.: СПГУВК, 2011. С. 180 – 193.

14. Панамарева О.Н., Биденко С.И. Геоинформационные средства поддержки управления сложными территориальными экономическими транспортными системами // Вестник ТвГУ. Серия «Экономика и управление». 2014. Выпуск № 4, т.2. С. 138 – 153.
15. Панамарева О.Н., Биденко С.И. Исследование уровня разработанности и применения современных информационных технологий и их интеллектуализации в сфере управления предприятиями морского транспортного комплекса РФ / Вестник ТвГУ. Серия: Экономика и управление (10), 2014. С. 282 – 296.
16. Панамарева О.Н. Технологии искусственного интеллекта в ГИС для автоматизированных систем управления территориально-экономическими процессами // Журнал университета водных коммуникаций. Выпуск 3. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, 2013. С.163 – 170.

### INTERESTS OF OWNERS AND FORMATION OF THE DECISION MAKING INNOVATION MECHANISM IN THE SPHERE OF ECONOMIC DEVELOPMENT

**O.N. Panamareva<sup>1</sup>, S.I. Bidenko<sup>2</sup>, D.I Mamagulašvili<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Admiral Ushakov maritime state university, Novorossiysk

<sup>2,3</sup>Tver state university, Tver

The article substantiates the need for molding the concept of the formation of intellectual economic-geographic information system (IEGIS) which takes into account both federal and regional components in order to observe the economic interests of the state, business and population.

**Keywords:** *the owner interests, IEGIS, intellectualization, transport infrastructure, investment, innovation, the state-private partnership.*

*Об авторах:*

ПАНАМАРЕВА Олеся Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента, ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф.Ушакова», город Новороссийск, e-mail: [opanamara@mail.ru](mailto:opanamara@mail.ru)

БИДЕНКО Сергей Иванович – доктор технических наук, профессор, проректор по материально-техническому развитию, старший научный сотрудник управления научных исследований, ФГБОУ ВПО «Тверской государственной университет», город Тверь, e-mail: [sibidenko@mail.ru](mailto:sibidenko@mail.ru)

МАМАГУЛАШВИЛИ Давид Ильич – кандидат экономических наук, зав. кафедрой экономики и управления производством, декан экономического факультета Тверского государственного университета, e-mail: [mamagulashvili-tvgu@yandex.ru](mailto:mamagulashvili-tvgu@yandex.ru)

*About the authors:*

PANAMAREVA Olesya Nikolaevna – is a candidate of economic sciences,



Associate Professor, Associate Professor of Economics and management, FSFEIHPE «ADMIRAL USHAKOV MARITIME STATE UNIVERSITY», Novorossiysk, city Novorossiysk, e-mail: [onpanamar@mail.ru](mailto:onpanamar@mail.ru)

BIDENKO Sergey Ivanovich – is a doctor of technic sciences, professor, vice rector for material-technical development, senior researcher for management of scientific research, FSFEIHPE «TVER STATE UNIVERSITY», Tver, e-mail: [sibidenko@mail.ru](mailto:sibidenko@mail.ru)

MAMAGULASHVILI David Il'ich – Philosophy Doctor in Economics, Associate Professor, Head of Economics and Production Management Department, Dean of Economic Faculty, Tver State University, Tver, e-mail: [mamagulashvili-tvgu@yandex.ru](mailto:mamagulashvili-tvgu@yandex.ru)

### Referens

1. The Ryazan province was joined to the list of the most depressive regions [electronic resource] URL: <http://www.rbc.ru/politics/23/06/2014/931816.shtml> (05.11.2014)
2. KonsultantPlyus [electronic resource] URL: <http://www.consultant.ru> (date of the rotation: 21.10.2014)
3. Concept of the long-term social and economic development of the Russian Federation for the period until 2020 [electronic resource] URL: <http://www.economy.gov.ru> (date of the rotation: 10.03.2014)
4. FTSP «the development of the transport system of Russia (2010 – 2015)» [electronic resource] URL: <http://www.economy.gov.ru> (date of the rotation: 10.03.2014)
5. FTSP «the development of electronic component base and radio electronics to 2008 – 2015» [electronic resource] URL: <http://www.economy.gov.ru> (date of the rotation: 10.03.2014)
6. Program «studies and development for priority trends in development of the scientifically» technological complex of Russia to 2014 – 2020» [electronic resource] URL: <http://www.economy.gov.ru> (date of the rotation: 10.03.2014)
7. Transport week 2014 [electronic resource] URL: <http://transweek.ru/2014/ru/forum/> (date of the rotation: 10.12.14)
8. Typology of problematic regions in the Russian Federation Электронный ресурс] URL: [http://uecs.ru/index.php?option=com\\_flexicontent&view=items&id=2903](http://uecs.ru/index.php?option=com_flexicontent&view=items&id=2903) (дата обращения: 05.11.2014)
9. Business breakfast of the minister of transport of Russia [electronic resource] URL: <http://transweek.ru/2014/ru/forum/translation/> (date of the rotation: 10.12.14)
10. V. Putin. Russia is concentrated. Orientators. – Krasnodar, 2012.
11. Factors and the principles of the attraction of foreign investments into the Russian economy [electronic resource] URL: <http://web.snauka.ru/issues/2013/07/25686> (date of the rotation: 14.01.2015)
12. New possibilities of the initiation of investment projects on the development of transport infrastructure with the particular business: Analytical report // is prepared for Mintrans RF by the first infrastructural company of infraONE and by the juridical firm VEGAS LEX. Moscow, 2014.

13. Panamareva O.N. State-private partnership as the basic tool of technical, technological breakthrough in the development of the transport of Russia and increase in its competitive ability // The periodical of the university of water communications. Release 1 (9). St. Petersburg: SPGUVK, 2011. S. 180 - 193.
14. Panamareva O.N., Bidenko S.I. Geo-information supporting means of control by complex territorial economic transport systems // The herald of TvGU. Series «Economy and control». 2014. Release of № 4, t.2. S. 138 – 153.
15. Panamareva O.N., Bidenko S.I. Study of the level of elaboration and application of contemporary information technologies and their intellectualization in the sphere of management by the enterprises of sea transport complex RF / the herald of TvGU. Series: Economy and control (10), 2014. S. 282 – 296.
  
16. Panamareva O.N. Technologies of the artificial intellect in GIS for the automated control systems of territorial- economic processes // the periodical of the university of water communications. Release 3. St. Petersburg: St. Petersburg state university of water communications, 2013. S.163 – 170.