

Кизим Анатолий Александрович

доктор экономических наук,
профессор кафедры мировой экономики
и менеджмента
Кубанского государственного университета
dom-hors@mail.ru

Сивушкина Ольга Алексеевна

студентка экономического факультета
Кубанского государственного университета
dom-hors@mail.ru

ИННОВАЦИИ КАК КЛЮЧЕВОЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ

Аннотация:

В настоящее время в условиях глобализации, интеграции и интернационализации экономики инновации превращаются в важнейший фактор конкурентоспособности страны. В статье приводятся понятия инноваций, инновационных логистических систем. Представлен отечественный и зарубежный опыт разработки и внедрения инновационных логистических систем. Обоснована необходимость применения зарубежных инновационных концепций в отечественных логистических системах.

Ключевые слова:

инновации, инновационные логистические системы, зарубежные инновационные логистические концепции, государственно-частное партнерство.

Kizim Anatoly Alexandrovich

D.Phil. in Economics,
Professor of the Global Economy
and Management Subdepartment,
Kuban State University
dom-hors@mail.ru

Sivushkina Olga Alekseevna

Student of the Economic Department
Kuban State University
dom-hors@mail.ru

INNOVATIONS AS A KEY FACTOR OF THE LOGISTIC PROCESSES DEVELOPMENT

Summary:

Nowadays globalization, integration and internationalization of economics determine innovations as a key factor of the competitiveness of a country. The authors define conception of the innovation and innovative logistics systems. The article deals with Russian and foreign experience of innovative logistics systems' development and implementation. The authors substantiate the need for application of the foreign innovative conceptions in practices of the Russian logistics companies.

Keywords:

innovations, innovative logistics systems, foreign innovative logistics concepts, public-private partnership.

Необходимость перехода к стратегии инновационного развития в современных условиях приобретает глобальный характер и становится общемировой проблемой, связанной с выдвиганием научно-технической информации в ряд ведущих факторов производства и важнейших ресурсов, эффективность применения которых предопределяет вектор экономического развития любого государства. С вступлением России в ВТО, а также развитием международных стандартов товародвижения увеличивается потребность в качественных логистических услугах. Современные концепции требуют комплексного инновационного подхода к хранению и обработке продукции. Глобализация, интеграция и интернационализация рынка товаров и услуг, а также революционные изменения в информационных технологиях выводят на первое место обеспечение четкости логистических процессов, как важнейшего условия обязательной непрерывности хозяйственных деятельности.

Отечественная экономика переживает сейчас непростой период, когда необходим поиск путей выхода из затянувшегося кризиса. Одним из таких путей, как показывает мировой опыт, является построение логистических систем.

Актуальность данной работы обусловлена вступлением России в ВТО и ускоренной интеграцией отечественных торговых и транспортных комплексов в мировое пространство, в результате чего возникает насущная необходимость внедрения инновационных логистических моделей, совершенствования существующих зарубежных концепций инновационного развития логистических связей. Целью работы является разработка теоретических положений и практических рекомендаций, направленных на формирование системы инновационного подхода с целью эффективного функционирования логистических систем. Для достижения поставленной цели в работе сформулированы следующие задачи:

- дать определение понятиям «инновации» и «инновационные логистические системы»;
- изучить зарубежный опыт внедрения инновационных логистических моделей;

– сформулировать направления, пути адаптации зарубежного опыта использования инноваций в логистике.

Доля инноваций в экономическом росте развитых стран составляет около двух третей. Инновационный процесс российской экономики характеризуется противоречивыми тенденциями. С одной стороны, накоплен огромный потенциал в лице фундаментальной и отраслевой науки. С другой стороны, очень низок уровень доведения результатов научных исследований до практически используемых инноваций. Вклад инновационных предприятий в ВВП страны по данным Министерства экономического развития Российской Федерации в среднем составляет 1–2 %, что в несколько раз ниже аналогичных показателей развитых стран [1]. Мы считаем, что в условиях глобализации, интеграции и интернационализации экономики инновации превращаются в важнейший фактор конкурентоспособности. В связи с этим необходимо дать понятие термину «инновация», в таблице 1 представлены определения понятия «инновации» различных авторов.

Таблица 1 – Различные определения понятия «инновация»

Автор. Название	Понятие «инновации»
И. Шумпетер. Теория экономического развития [2]	Изменения с целью внедрения и использования новых видов потребительских товаров, новых производственных и транспортных средств, рынков и форм организации в промышленности
Р.А.Фатхудинов. Социальные аспекты управления нововведениями [3]	Конечный результат внедрения новшества с целью изменения объекта управления и получения экономического, социального, экологического, научно-технического и другого вида эффекта
Ф. Валента. Управление инновациями [4]	Изменение в первоначальной структуре производственного механизма, т.е. переход его внутренней структуры к новому состоянию: касается продукции, технологии, средств производства, профессиональной и квалификационной структуры рабочей силы, организации; изменения как с положительными, так и с отрицательными социально-экономическими последствиями
Т. Брайан. Управление научно-техническими нововведениями [5]	Процесс, в котором интеллектуальный товар изобретение, информация, ноу-хау или идея приобретает экономическое содержание
Б. Санто. Инновация как средство экономического развития [6]	Общественный, технический, экономический процесс, практическое использование идей, изобретений, которое приводит к созданию лучших по своим свойствам изделий, технологий, ориентировано на экономическую выгоду, прибыль, добавочный доход, охватывает весь спектр видов деятельности – от исследований и разработок до маркетинга
И.Н. Молчанов. Инновационный процесс [7]	Результат научного труда, направленный на совершенствование общественной практики и предназначенный для непосредственной реализации в общественном производстве
В.Ю. Зайченко Инновации: определение понятий и гражданских прав создателей и инновационных объектов, устоявшихся законодательством Российской Федерации [8]	Конечный материализованный результат творческого труда, полученного от вложения капитала в науку, новую технику или технологию, в новые формы организации труда, обслуживания и управления, включая формы контроля, учета, методов планирования, анализа и т.д., использование которых направлено на повышение эффективности экономики
П. Друкер Инновации и предпринимательство [9]	Особый инструмент предпринимателей, средство, с помощью которого они используют изменения как шанс осуществить новый вид бизнеса или услуг

С нашей точки зрения, целесообразно определить инновацию как конечный материализованный результат научно-технической деятельности, получивший воплощение в виде абсолютно новой или усовершенствованной продукции (либо в виде нового технологического процесса), ориентированной на экономическую выгоду и охватывающей все виды деятельности – от исследований и разработок до маркетинга.

На современном этапе инновации становятся наиболее важным элементом экономического развития любой страны, характеризующимся своей новизной, способностью быстрой реализации на рынке, применимостью в любой сфере экономической и социальной деятельности, а также способностью приносить экономический и другие виды эффекта.

Одним из базовых в логистике является понятие логистической системы, которую по праву можно рассматривать как одну из самых ранних среди созданных человеком социально-экономических систем. Резюмируя мнение специалистов, можно сделать вывод, что логистическая система представляет собой сложную организационно завершенную (структурированную)

экономическую систему, состоящую из элементов – подсистем, взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками. Логистические элементы выполняют определенные логистические функции и имеют развитые связи с внешней средой, то есть с рынком.

По нашему мнению, наиболее актуальной составляющей логистической деятельности является инновационная логистика, что объясняется процессами глобализации, интернационализации, а также укреплением мирохозяйственных связей. Наша страна также принимает активное участие в данных процессах. Присоединение России к Всемирной торговой организации (ВТО) является эффективным инструментом ее дальнейшей интеграции в мировое экономическое пространство. Следовательно, инновационную логистику необходимо рассматривать через призму таких понятий, как глобализация, интеграция, интернационализация. Мы считаем, что инновационную логистическую систему следует выделять в отдельный вид логистических систем, представляющий собой процесс разработки и внедрения прогрессивных инноваций на всех этапах логистической деятельности с целью оптимизации глобальных логистических процессов. Инновационная логистика направлена на повышение уровня управления логистическими процессами за счет применения различного рода инноваций, нацеленных на улучшение качества обслуживания потребителей, рост эффективности потоковых процессов и снижение совокупных издержек на их реализацию. Данное звено логистики имеет свои специфические задачи. К числу основных задач инновационной логистической деятельности можно отнести:

- разработку новых идей в области управления потоковыми процессами, на основе использования последних научно-технических достижений и применения их в инновационных логистических системах;

- создание и внедрение системы логистических новообразований и логистических систем различного назначения путем их поэтапного и поэтапного формирования.

Логистические инновационные системы охватывают инновации в организации всего товародвижения – от логистических операций до общесистемных новаций в логистической деятельности. В связи с этим мы считаем целесообразным рассмотреть классификацию логистических инноваций, представленную О. Рыбалкиной (таблица 2).

Данная классификация призвана выявить ключевые направления деятельности инновационных логистических систем и основных объектов логистической деятельности. Классификация логистических инноваций позволяет говорить о том, что логистические инновации в различных масштабах участвуют во всех типах бизнес-процессов и представлены во всех областях логистики [10].

Таблица 2 – Классификация логистических инноваций

№	Классификационный признак	Виды логистических инноваций
1.	Области логистики	<ul style="list-style-type: none"> – Закупочная деятельность – Складское хозяйство – Транспортное хозяйство – Распределение ресурсов в производстве – Производственные процессы – Управление запасами – Сбытовая деятельность
2.	Группа товародвижения	<ul style="list-style-type: none"> – Функциональные логистические цепи – Микрологистические цепи – Макрологистические цепи
3.	Масштаб применения	<ul style="list-style-type: none"> – Локальное отраслевое – Межотраслевое – Общесистемное
4.	Уровень использования	<ul style="list-style-type: none"> – Операционный – Процедурный – Функциональный
5.	Тип бизнес-процессов	<ul style="list-style-type: none"> – Технологический – Организационный – Управленческий

Для оценки текущего состояния логистических инноваций в отечественной экономике обратимся к результатам IV ежегодного исследования «Развитие логистики в России: современная ситуация, прогноз на будущее, ключевые задачи и приоритеты компаний» [11]. Настоящее исследование свидетельствует о том, что 51 % опрошенных компаний признают важность инноваций и технологий в логистике, но планируют заняться этой работой в среднесрочной пер-

спективе, 38 % уже применяют инновационные решения в своей практике. Также удалось установить, что внедрение инновационных решений, систем и технологий является наиболее эффективным способом оптимизации логистических процессов. В таблице 2 представлены ключевые проблемы логистики отечественных компаний и способы их решения.



Рисунок 1 – Ключевые проблемы отечественных логистических компаний и способы их решений

На основе таблицы 2 можно сделать вывод о том, что ключевыми задачами логистических компаний на современном этапе являются:

- оптимизация затрат;
- повышение уровня обслуживания клиентов;
- внедрение систем управления;
- создание собственных объектов логистической инфраструктуры.

На наш взгляд, наиболее эффективным способом решения ключевой задачи, оптимизации затрат, является внедрение инноваций, информационных систем и технологий. Также данную проблему можно решить посредством:

- мотивации персонала;
- эффективного управления цепочками поставок;
- повышения эффективности складской логистики.

Резюмируя результаты исследований и статистические данные логистики отечественных компаний, можно сделать следующие выводы:

- в современных экономических условиях очень важна оптимизация логистических затрат на всем протяжении цепочек поставок, но с обязательным обеспечением максимального уровня качества логистического сервиса внутренних и внешних клиентов;

- для этого необходимо сфокусироваться на внедрении инновационных решений, систем, концепций и технологий.

Тем не менее в настоящее время уже предпринимаются попытки внедрения информационных технологий в логистические системы России. Определяющим фактором в управлении становится скорость обработки данных и получение нужных сведений. Практическая реализация инноваций в логистике становится мощным инструментом повышения конкурентоспособности предприятий и организаций, а также повышения конкурентоспособности выпускаемой ими продукции и оказываемых услуг. Согласно Г.В. Грицу, объем российского рынка логистических услуг составляет 33,2 млрд. долларов США, в том числе транспортные услуги – 28,1 млрд., экспедиторские – 3,6 млрд., складские и дистрибьюторские – 1,2 млрд., управленческая логистика или услуги по оптимизации бизнес-процессов – 300 млн. долларов США. Темпы роста российского экспедиторского рынка ежегодно составляют около 7 %, логистического аутсорсинга до 30 % в год [12]. Такая статистика позволяет говорить о том, что российский логистический рынок все больше интегрирует в международные сети. Кроме того, текущая российская ситуация характеризуется появлением на рынке более 40 мощных международных логистических компаний (DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Вельц, Шенкер Россия, FraansMaas и др.). Тем не менее, несмотря на определенные попытки использования ин-

новационных подходов в отечественных логистических процессах, мы считаем, что следует обратиться к зарубежным моделям и концепциям построения инновационной логистики.

Рассмотрим наиболее оптимальные зарубежные логистические модели и концепции и возможность их применения к российской практике. По мнению А. Дорофеева, в нашей стране в последнее время основное внимание уделялось складской логистике, в результате чего ударами темпами возводились огромные логистические комплексы, тогда как на Западе значительные усилия были направлены на совершенствование транспортной логистики и fleet management (управление автопарками). Последними тенденциями по снижению стоимости логистических услуг, по мнению зарубежных специалистов, является минимизация времени хранения продукции на складах, а также времени погрузки и разгрузки. Это достигается планированием маршрутной сети, оптимальным подбором транспортных средств и пр. [13].

Зарубежный опыт указывает на то, что эффективное управление логистикой невозможно без информационного обеспечения, которое обуславливает быстрый документооборот и единое информационное пространство. Нам представляется, что многие из зарубежных логистических концепций можно применить к российским реалиям, например, вышеупомянутую систему fleet management, которая обеспечивает эффективное управление автопарками. В системах нового поколения данные поступают по каналам GPs/GsM напрямую с автомобиля, что позволит отказаться от «бумажной волокиты» и автоматизированных рабочих мест при управлении автопарками. Кроме того, положительный эффект на развитие транспортной логистики может оказать оснащение грузовиков и автобусов встроенными бортовыми электронными системами управления и диагностики и электронными модулями, которые интегрируют с офисными приложениями и Web сервисами, а также позволяют отслеживать малейшие проблемы с транспортным средством. Информационные технологии помогают слаженно работать всем сотрудникам логистических компаний.

Мы считаем, что мировой опыт построения мультимодальных логистических центров может оказать положительный эффект на развитие логистики в России. Здесь следует отметить, что в большинстве стран применяются схемы государственно-частного партнерства. Согласно определению В.Г. Варнавского, государственно-частное партнерство – это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей промышленности и НИОКР, вплоть до сферы услуг [14]. По мнению А.А. Кизима, Е.Г. Сердцеевой, ГЧП должно занять лидирующие позиции, так как в кризисный период осуществление крупномасштабных проектов с надлежащим качеством возможно только при партнерских отношениях между государством и бизнесом [15]. Таким образом, европейские, немецкие и китайские логистические модели подразумевают активное участие государства в реализации логистических процессов. Вступление России в ВТО и интеграция в мировое пространство требуют разработки генеральной программы развития логистики с учетом комплекса экономических, транспортных, экологических, социальных и иных факторов, а также методического обеспечения, при этом необходимо совершенствовать и контролировать выполнение норм и правил оборудования и эксплуатации терминальных объектов. Создание ТЛЦ при активной поддержке государства может стать ключевым направлением транспортной логистики страны. По мнению В.Г. Грица, макроэкономическим эффектом создания ТЛЦ будут являться:

- снижение доли совокупных народнохозяйственных затрат на продвижение грузов и товаров в структуре ВВП на 5–10 %;
- снижение уровня инфляции за счет снижения логистических затрат;
- повышение инвестиционной привлекательности проектов по размещению производств на территории России.

Внедрение ТЛЦ способно повысить конкурентоспособность экономики через создание эффективного современного логистического механизма, который с минимальными затратами обеспечит в масштабах экономики страны:

- комплексную логистику снабжения центров производства,
- оптимизацию складских запасов и высвобождение «замороженных» финансовых ресурсов,
- комплексную логистику распределения товаров от центров производства к центрам потребления (в том числе импортных товаров) [16].

Внедрение зарубежных моделей развития ЛЦ становится особенно важной в свете расширения рынка логистических услуг из центра страны в регионы, что связано с активной экспансией международных и национальных торговых сетей.

Другим приоритетным направлением логистики должно стать использование интеллектуальных логистических систем. Рассмотрим зарубежный опыт внедрения интеллектуальных логистических систем на примере логистики городского транспорта, оптимизация которой в сер-

езной мере позволяет улучшить качество жизни населения и положительно сказаться на экономике страны в целом. Одной из инновационных моделей, предлагаемой Европейской Ассоциацией, которую можно использовать в некоторых городах России, является lift-sharing [17]. Данный сервис позволяет рационально организовывать маршруты и предоставлять транспорт (автомобиль или автобус) для людей, движущихся в одном направлении благодаря предварительно оставленным онлайн заявкам. Инновационная система основана на использование новейших технологий – интеграции программного обеспечения, Интернета и специализированных call-центров, она работает в режиме реального времени и в открытом доступе для любого жителя города. Другой интересной концепцией, которую можно использовать в логистике небольших городов, нам представляется сервис call bus (вызов автобуса). Данный сервис предоставляется по предварительно оставленному заказу для жителей средних и небольших городов, а также их окраин, характеризующихся сильной разбросанностью инфраструктуры. Услугу необходимо заказать не позднее, чем за 1,5 часа до отправления, миниавтобус забирает жителей практически возле дома, осуществляет доставку пассажиров в любом направлении и также связывается с главной магистральной дорогой.

С нашей точки зрения, наиболее интересным является опыт внедрения так называемых «многоцветных коридоров», которые можно использовать для различных целей (например, парковки, погрузки, разгрузки товара, в качестве полосы для движения автобусов, проезда на личном транспорте). Так, в Барселоне сообщения на электронном табло при въезде в коридор указывают, с какой целью данный коридор можно использовать в определенный промежуток времени (например, для парковки, для проезда транспортных средств или погрузки и разгрузки товара), в зависимости от времени суток и перегруженности дорог. Операторы могут занимать коридор с целью погрузки и разгрузки товара не более 30 минут. Другим альтернативным решением является осуществление доставки по городу только в ночное время с 22.00 до 06.00. Тем самым уменьшается количество грузовых автомобилей в дневное время, в час-пик. При этом все грузовые автомобили оснащают специальным оборудованием с шумоизоляцией, что не доставляет никаких неудобств жителям города в ночное время.

Анализ тенденций развития логистических систем Западной Европы и США позволяет утверждать, что на передний план выходит экологический фактор: строятся заводы, производящие биогаз, растет число электромобилей, автомобилей на экологически чистом топливе. В таблице 3 представлена статистика производства автомобилей на этаноле в различных странах (2007–2011). Согласно А. Дорофееву, в последние годы в ЕС и Соединенных Штатах был принят ряд законов, направленных на ужесточение требований к эксплуатации коммерческих автотранспортных средств в связи с негативным воздействием на окружающую среду [18]. Это касается и снижения расхода топлива, уменьшения концентрации вредных выбросов выхлопных газов, уменьшение времени простоя в пробках автомобилей с включенным двигателем, оптимизация дорожного трафика и др. Решение таких задач достигается целым комплексом мер, включая применение инновационных технологий в автомобилестроении, анализ и оптимизацию дорожного движения, повышение квалификации водителей и т.д. В частности, современные грузовые автомобили оснащаются двигателями и трансмиссией с электронным управлением, уменьшающим расход топлива и снижающим концентрацию вредных выбросов в выхлопных газах. Развитие встроенных бортовых электронных систем определило в значительной степени и дальнейший путь развития транспортной логистики.

Таблица 3 – Производство автомобилей на этаноле в различных странах (2007–2011 гг.), в миллионах жидких галлонов в год

Место	Страна	2011	2010	2009	2008	2007
1	США	13,900	13,231	10,938	9,235	6,485
2	Бразилия	5,573.24	6,921.54	6,577.89	6,472.2	5,019.2
3	Евросоюз	1,199.31	1,176.88	1,039.52	733.60	570.30
4	Китай	554.76	541.55	541.55	501.90	486.00
5	Таиланд			435.20	89.80	79.20
6	Канада	462.3	356.63	290.59	237.70	211.30
7	Индия			91.67	66.00	52.80
8	Колумбия			3.21	79.30	74.90
9	Австралия	87.2	66.04	56.80	26.40	26.40
10	Другие			247.27		
	Всего в мире	22,356.09	22,946.87	19,534.993	17,335.20	13,101.7

На основе анализа зарубежного опыта можно сделать вывод, что по сравнению с экономически развитыми в отечественной практике вопросами внедрения и оптимизации инновационных логистических концепций занимаются совершенно недостаточно. Очевидно, что разработка инновационных моделей требуется на различных уровнях логистических подсистем.

На основе проведенного исследования нами были сделаны следующие выводы:

– анализ многочисленных определений понятия «инновация», позволяет говорить о том, что инновация является конечным материализованным результатом научно-технической деятельности, получившим воплощение в виде абсолютно новой и усовершенствованной продукции (либо технологического процесса), ориентированной на экономическую выгоду и охватывающей все виды деятельности – от исследований и разработок до маркетинга;

– инновационные логистические системы представляют собой организационно завершенную (структурированную) экономическую систему, состоящую из нескольких подсистем, выполняющих логистические функции и имеющую развитые связи с внешней средой, то есть с рынком;

– наиболее актуальной составляющей логистической деятельности является инновационная логистика, призванная изучать необходимость и возможность внедрения прогрессивных инноваций в организацию текущего и стратегического управления потоковыми процессами с целью выявления и использования дополнительных резервов путем рационализации (оптимизации этого управления);

– анализ современных отечественных логистических систем свидетельствует о положительной динамике развития различных отраслей логистики, в особенности складской и транспортной, но в то же время обнажает недостаток инновационных разработок в управлении логистическими процессами;

– органы государственного управления должны сосредоточиться на разработке генеральной программы развития инновационной логистики с учётом комплекса экономических, транспортных, экологических, социальных и иных факторов;

– опыт внедрения инновационных логистических моделей и концепций позволяет говорить о необходимости государственно-частного партнерства в транспортно-логистических системах, а также о необходимости стремительного внедрения инновационных концепций в городскую логистику. При этом особое внимание следует уделять заботе об окружающей среде и функционированию сервисов на основе информационных технологий.

В ходе работы удалось установить, что, инновационные модели управления логистическими системами в свете вступления России в ВТО могут быть эффективно использованы в российской практике, что приведет к ускорению интеграции нашей страны в мировое экономическое пространство, позволит сократить логистические издержки, обеспечить прибыль торговым компаниям и промышленным предприятиям, а также повысить качество жизни населения.

Ссылки:

1. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации. URL: <http://www.economy.gov.ru>
2. Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., 1982.
3. Фатхудинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник для вузов. М., 1998.
4. Валента Ф. Управление инновациями. М., 1985.
5. Брайан Т. Управление научно-техническими нововведениями / сокр. пер. с англ. 1989.
6. Санто Б. Инновация как средство экономического развития. М., 2005.
7. Молчанов И.Н. Инновационный процесс: организация и маркетинг. СПб., 1995.
8. Зайченко В.Ю. Инновации: определение понятий и гражданских прав создателей инновационных объектов, установленных законодательством Российской Федерации // Информационные ресурсы России. 2011. № 2. URL: http://www.aselibrary.ru/digital_resources/journal/irr/irr2725/irr27252785/irr272527852850/irr2725278528502851/ (дата обращения: 29.11.2012).
9. Друкер П. Инновации и предпринимательство. М., 1992.
10. Рыбалкина О. Классификация и методическое обеспечение логистических инноваций // Логистика. 2011. № 2 (70).
11. Ташбаев Ы. Результаты исследования «Развитие логистики в России: современная ситуация, прогнозадачи и приоритеты компаний» // Логистика. 2011. № 2 (35).
12. Гриц Г.В. Геополитика «Государственная логика в логистике» // Автоперевозчик. 2009. № 2. (111).
13. Дорофеев А.Н. Тренды развития транспортной логистики // Логистика. 2011. № 2 (21).
14. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство (теория и практика): уч. пос. М., 2010
15. Инновационные концепции городской логистики (2011). URL: http://www.niches-transport.org/fileadmin/archive/Deliverables/14277_transportconcept_1_BAT_low.pdf (дата обращения: 19.10.2012).
16. Официальный сайт ассоциации возобновляемого топлива. Обзор использования этанола 2012. URL: <http://www.ethanolrfa.org/pages/statistics#E> (дата обращения: 26.11.2012).
17. Кизим А.А., Сердцеева Е.Г. Мировой опыт и российская практика применения ГЧП в сфере логистики // Логистика. 2011. № 8.
18. Шевченко И.В., Александрова Е.Н. Оценка инновационного потенциала национальной экономики // Финансы и кредит. 2005. № 33.

References (transliterated):

1. Ofitsial'niy sayt Ministerstva ekonomicheskogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii. URL: <http://www.economy.gov.ru>
2. Shumpeter Y. Teoriya ekonomicheskogo razvitiya. M., 1982.
3. Fatkhudinov R.A. Innovatsionniy menedzhment: textbook for universities. M., 1998.
4. Valenta F. Upravlenie innovatsiyami. M., 1985.
5. Brayan T. Upravlenie nauchno-tekhnikeskimi novovvedeniyami / cut transl. from English. 1989.
6. Santo B. Innovatsiya kak sredstvo ekonomicheskogo razvitiya. M., 2005.
7. Molchanov I.N. Innovatsionniy protsess: organizatsiya i marketing. SPb., 1995.
8. Zaychenko V.Y. Innovatsii: opredelenie ponyatiy i grazhdanskikh prav sozdateley innovatsionnykh ob"ektov, ustanovlennykh zakonodatel'stvom Rossiyskoy Federatsii // Informatsionnie resursy Rossii. 2011. № 2. URL: (date of access: 29.11.2012).
9. Druker P. Innovatsii i predprinimatel'stvo. M., 1992.
10. Rybalkina O. Klassifikatsiya i metodicheskoe obespechenie logisticheskikh innovatsiy // Logistika. 2011. № 2 (70).
11. Tashbaev Y. Rezul'taty issledovaniya «Razvitie logistiki v Rossii: sovremennaya situatsiya, prognozzadachi i priority kompaniy» // Logistika. 2011. № 2 (35).
12. Grits G.V. Geopolitika «Gosudarstvennaya logika v logistike» // Avtoperevozchik. 2009. № 2. (111).
13. Dorofeev A.N. Trendy razvitiya transportnoy logistiki // Logistika. 2011. № 2 (21).
14. Varnavskiy V.G., Klimenko A.V., Korolev V.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo (teoriya i praktika): uch. pos. M., 2010
15. Innovatsionnie kontseptsii gorodskoy logistiki (2011). URL: http://www.niches-transport.org/fileadmin/archive/Deliverables/14277_transportconcept_1_BAT_low.pdf (date of access: 19.10.2012).
16. Ofitsial'niy sayt assotsiatsii vozobnovlyаемого topliva. Obzor ispol'zovaniya etanola 2012. URL: <http://www.ethanolrfa.org/pages/statistics#E> (date of access: 26.11.2012).
17. Kizim A.A., Serdtseeva E.G. Mirovoy opyt i rossiyskaya praktika primeneniya GCHP v sfere logistiki // Logistika. 2011. № 8.
18. Shevchenko I.V., Aleksandrova E.N. Otsenka innovatsionnogo potentsiala natsional'noy ekonomiki // Finansy i kredit. 2005. № 33.