

УДК 33

Проблемы модернизации транспортной инфраструктуры российских регионов

Арнст Андреас Александрович

Преподаватель,
кафедра экономики и финансового права,
Институт деловой карьеры,
109044, Российская Федерация, Москва, шоссе Варшавское, 23;
e-mail: andreas.rover@gmail.com

Аннотация

В статье автором осуществляется оценка результатов модернизации транспортной инфраструктуры Российской Федерации в общем виде и в региональном разрезе по состоянию на 2018 год. Проводится сравнение с ведущими мировыми тенденциями в данной области и результатами, достигнутыми зарубежными странами в вопросах реформирования исследуемого сектора. Определяются основные проблемы, препятствующие в текущих условиях опережающему темпу развития транспортной инфраструктуры страны с учетом региональной дифференциации. На фоне достигнутых результатов модернизации и систематизированного спектра проблем в данной области представлены предложения о необходимости переосмысления методологических подходов к процессу реформирования, предусматривающие переход от опережающей – к смешанной модели обновления инфраструктуры. Очевидно, что в ближайшей и стратегической перспективе нашей страной должен быть определен методологически иной, альтернативный, смешанный подход к модернизации транспортной инфраструктуры в целом и регионов, в частности, не представляющий собой опережающее и синхронное развитие в чистом виде. В частности, методологическое решение в условиях пока еще наблюдающегося ограничения финансовых инвестиций может быть найдено на базе развития опережающими темпами ограниченного числа приоритетных проектов в региональном разрезе с выделением целевого финансирования и догоняющими темпами остальных объектов.

Для цитирования в научных исследованиях

Арнст А.А. Проблемы модернизации транспортной инфраструктуры российских регионов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2018. Том 8. № 12А. С. 337-346.

Ключевые слова

Транспорт, транспортная инфраструктура, транспортная отрасль, транспортная инфраструктура регионов, модернизация транспортной инфраструктуры, состояние транспортной инфраструктуры.

Введение

В настоящее время в России, по данным Федеральной службы государственной статистики РФ (по состоянию на первую половину 2018 г.) сектор услуг, в состав которого по мировой классификации, наравне с другими отраслями инфраструктуры входит и транспортная, производит более 50% ВВП. Однако состав сектора и процентная дифференциация при этом в его рамках существенно различаются. В частности, сохраняется преобладание торгово-посреднической, а не транспортно-логистической и инновационно-образовательной инфраструктуры, прибыль которых значительно (более, чем в 1,3 раза по сравнению с первым из названных секторов) сократилась, при этом по-прежнему наблюдается значительная доля приоритета государственного управления, даже при делегировании определенных функций в данной области на региональный и муниципальный уровень, теоретическое и законодательное декларирование приоритета развития государственно-частных форм партнерства в исследуемой области. Такая ситуация обусловлена как историческими обстоятельствами, так и современными реалиями в изучаемой сфере – государство в нашей стране выступает важнейшим инвестором и заказчиком, планирует и регулирует развитие инфраструктуры, в том числе транспортной, создавая при этом платежеспособный спрос и перераспределяя национальное богатство [Кальбах, 2010, 8].

Основная часть

Ключевой тенденцией развития мировой экономики за последние годы является увеличение инвестиций в инфраструктуру как глобальное условие производства материальных продуктов и социальных услуг. По прогнозу экспертов агентства Morgan Stanley, к 2030 гг. на первое место выйдут инвестиции в водное хозяйство (22,6 трлн. долл.), затем энергетику (9 трлн. долл.), железные и автодороги (7,8 трлн. долл.), аэро- и морские порты (1,59 трлн. долл.) [там же, 9]. Исследование результатов и хода реализации антикризисных программ и программ модернизации экономики более 15 ведущих стран мира, осуществленное в 2009-2017 гг. Всемирным Банком, показал, что до половины расходов по этим программам было связано с развитием инфраструктурных отраслей [Investment in transport with private participation, www]. Так, в США за этот период бюджетные инвестиции в модернизацию транспортной инфраструктуры возросли более, чем в 2 раза, охватывая развитие системы скоростного железнодорожного транспорта, превышающего по энергоэффективности и экологичности автотранспорт, формирование национального инфраструктурного банка как специализированной структуры по управлению инвестициями в отрасли более (1 млрд. долл. США) в целях ее опережающего развития.

В свою очередь, в ЕС инвестиции в инфраструктурные проекты за аналогичный временной период возросли более чем в 7 раз, превысив в совокупности 60 млрд.долл.США, при этом 20% инвестиций были направлены на реструктуризацию транспортной отрасли [Риски инвестирования, 2017]. В странах Азии, например, КНР уже к 2012 г. в ходе модернизации инфраструктурных отраслей было достигнуто более чем двукратное увеличение числа автомобильных дорог, при этом 20% инвестиций в транспортную отрасль по состоянию на 2017 г. направлено на модернизацию железнодорожной инфраструктуры, аналогичный объем – на развитие энергетической инфраструктуры и 10% водной [там же].

На этом фоне следует отметить, что в Российской Федерации с 2010 г., в противовес общемировым тенденциям, наблюдалось планомерное сокращение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры (более чем в 2,5 раза к 2015 г.), несмотря на широкий спектр поставленных задач модернизации в данной области, заявленных в ведущих федеральных программных и концептуальных документах, что объяснялось перераспределением данных средств для покрытия растущих социальных расходов при дефиците бюджета [Транспорт России, 2017]. Необходимо указать, что тенденция существенного снижения доли бюджета на обновление транспортной отрасли наблюдается в нашей стране еще с 1997 г., при этом наиболее ощутимое сокращение инвестирования федеральных целевых программ развития инфраструктуры было зафиксировано в 2010-2011 гг., несмотря на ее растущий физический и моральный износ. Это значительно снизило темпы модернизации транспортной отрасли страны и рост показателей развития транспортной инфраструктуры как в национальном, так и региональном масштабах.

Негативно влияющими факторами на функционирование российской транспортной отрасли также является высокий уровень транспортных издержек в себестоимости (в среднем 17%), что вдвое превышает показатели в таких сопоставимых с нашей страной по климатическим условиям государствах, как Канада и Скандинавия (7,5%). Транспортный потенциал для перевозок из ЮВА и США в ЕС используется лишь на 5-7%. Транзит через Россию, несмотря на значительно более короткий путь и неполную загрузку БАМа, составляет только 1% оборота между этими центрами [там же]. При этом следует констатировать, что ни один из 16 крупных портов в регионах России не имеет прямого соединения с федеральными автодорогами, а железнодорожные подъездные пути регионов в целом не справляются с грузопотоком. Более 10% автодорог страны, особенно мостовые переходы и объезды городов, сегодня функционируют в режиме перегрузки [Кельбах, 2010, 11]. Недостаточно развитой в регионах остается складская инфраструктура, что более чем в 2,5 раза повышает стоимость ответственного хранения грузов, по сравнению с зарубежными странами [Транспорт России, 2017]. Практически полный переход с 1990-х гг. морского и внутреннего водного транспорта на рыночное саморегулирование привел к установлению доминанты зарубежных компаний на российском рынке [Кельбах, 2010, 11].

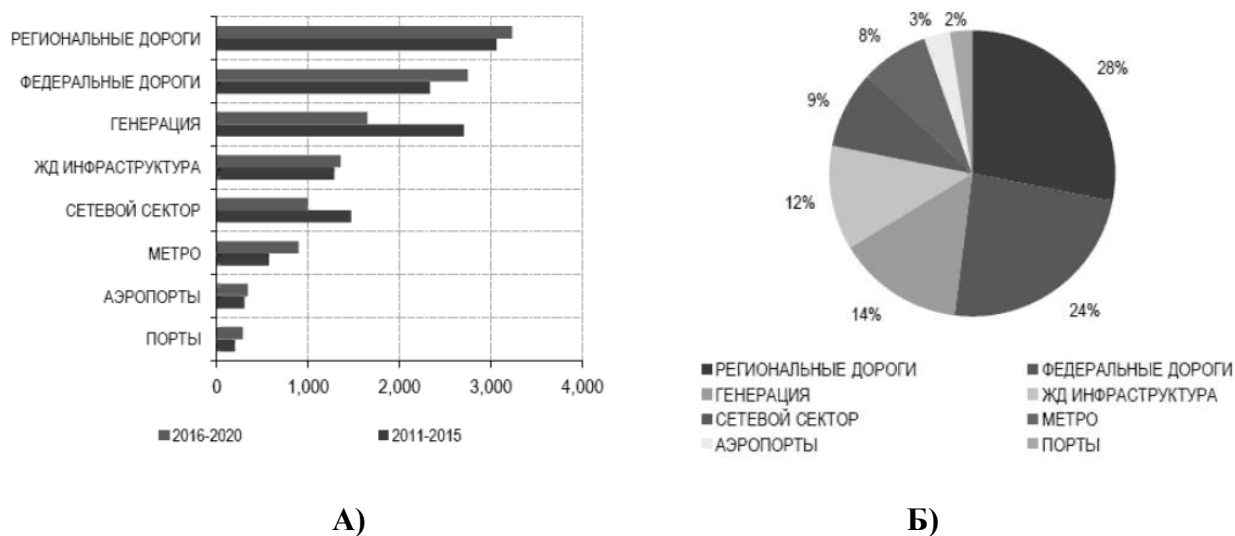
В 2017 г. в развитии российской транспортной инфраструктуры наблюдались существенные положительные перемены, обусловленные ростом инвестиционного внимания к ее модернизации, дальнейшее развитие в данном направлении запланировано и на перспективу 2018-2020 гг. (см.рис.1 а, б)

Однако, по мнению экспертов, несмотря на позитивные тенденции, говорить о начале устойчивого восстановления в данной области пока рано, как и существенных результатах модернизации, хотя при этом специалистами-аналитиками и экспертами-практиками констатируется, что текущая ситуация уже далека от критической.

По данным экспертов Минтранса России, объем необходимых инвестиций для реализации инфраструктурных проектов в транспортном секторе в ближайшие 5 лет составит более 15 трлн. рублей (при этом в перспективе до 2020 г. пока запланировано финансирование в объеме чуть более 12 трлн. руб. – см. рис. 1). Нужно отметить, что, например, бюджет Росавтодора на строительство и ремонт автомобильных дорог в 2017 г. составил 450 млрд. рублей, что уже на данном примере свидетельствует, по мнению специалистов, о недостаточном выделении денежных средств на развитие автомобильной сети и дорожной инфраструктуры в стране.

Главной проблемой, препятствующей эффективному развитию транспортной инфраструктуры страны в национальном и региональном масштабах, по мнению экспертов,

выступает несбалансированное развитие транспортной системы РФ. Хотя достижение сбалансированного развития транспорта уже более 10 лет выступает в качестве одной из приоритетных целей транспортной и национальной стратегии, данная проблема в полной мере не решена до сих пор. Транспортная система РФ является одной из самых протяженных в мире, однако существенным ее недостатком является исторически сложившийся радиальный характер вследствие политического развития страны как государства с сильной централизацией. Недостаточно выгодное положение водных путей, сравнительная удаленность от населенных мест месторождений строительного камня (для создания дорог), большие расстояния, а также полное огосударствление экономики в СССР способствовали тому, что железные дороги стали играть в большинстве регионов России гипертрофированную роль в ущерб другим видам транспорта. Железнодорожный сектор до сих пор остается в нашей стране сферой, регулируемой государством «естественной монополии». Помимо этого, сохраняется исторически сформировавшаяся территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры страны. При этом наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока с другой. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся все более недопустимыми с учетом поставленных перед страной целей социально-экономического развития. Трудно представить, но в XXI веке шесть субъектов Российской Федерации до сих пор не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.



Источник: расчеты Газпромбанка [6]

Рисунок 1 - Объем инвестиций в инфраструктуру России, млрд. руб. (2011 – прогноз 2020 гг.)

Ограниченная пропускная способность также остается одной из ключевых проблем текущей транспортной инфраструктуры страны. Это свойственно и автомобильным и железнодорожным путям, где специалистами прогнозируется увеличение протяженности «узких мест» в ближайшие 5 лет более чем на 15% [Обзор российского транспортного сектора в 2017, www]. Серьезные проблемы наблюдаются и в районе пропускной способности морских портов. Сегодня пропускная способность многих портов в стране ограничена не перевалочной

мощностью терминалов, а загруженностью подъездных путей, строительство которых требует дорогостоящих инвестиций, стоимостью в несколько сотен миллионов долларов США, такую нагрузку владельцы портов не в состоянии понести самостоятельно, в то время как у РЖД на повестке стоит множество других приоритетных проектов [Давыдов, 2016]. Сходная ситуация наблюдается и с углублением акваторий (в результате загруженность многих портов не превышает 30%, а нагрузка на другие при этом чрезмерно возрастает).

Негативную роль выполняет также отсутствие целостной картины координации и синхронизации различных видов транспорта, что приводит, например, к неэффективной конкуренции между железнодорожными и автодорожными перевозками. По оценкам экспертов, в РФ эффективное расстояние перевозок автотранспортом выросло до аномальных 1500-2000 км, хотя в европейских странах оно в среднем насчитывает 700-800 км. Многие грузоотправители отдают предпочтение или вынуждены применять автотранспорт из-за недоступности железнодорожного сообщения, его неудовлетворительной скорости и качества [Развитие транспортной инфраструктуры страны, www].

За последние годы российская транспортная отрасль столкнулась с огромной проблемой ограниченной пропускной способности и невывоза готовой продукции, которая с каждым годом носит все углубляющийся характер, выступая последствием хронического недофинансирования транспортной инфраструктуры. Так, например, по оценкам РЖД, ежегодный дефицит инвестиций в период 2015-2018 гг. в среднем насчитывал около 400-500 млрд. рублей. А по оценкам экспертной группы разработчиков «Стратегия-2020» за тот же период работы по содержанию автодорог, ремонту были фактически обеспечены в нашей стране в среднем на 16,5% от норматива, осуществляясь при этом лишь в 35 регионах страны [там же].

В целом, согласно тенденциям последних 5 лет в транспортную инфраструктуру в Российской Федерации инвестируется примерно 2,2% от ВВП. Эта сумма на треть ниже, чем инвестиции США и стран Европы (3 и 2,9% соответственно) и почти в 3 раза меньше объемов инвестиций КНР (6,1% ВВП), которая в последние годы осуществляет строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры страны опережающими темпами [там же]. Выделяемые в рамках реализуемых в нашей стране федеральных целевых программ средства, по оценкам экспертов, за последние 10 лет покрывают не более одной четверти потребностей.

Важными факторами, отрицательно влияющими на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры нашей страны, также являются нехватка инженерно-строительных технологий и компетенций. Так, например, не более 30% федеральных трасс сегодня соответствуют транспортно-техническим нормативам. Российская сторона очень сильно отстает от общеевропейских трендов в направлении использования современных технологий в исследуемой сфере. Расходы на разработку и внедрение новых технологий и инноваций, являющихся локомотивом модернизации, в данной области составляют за рубежом в среднем 3% дорожного бюджета страны, тогда как в нашей страны – десятые доли процента от общего объема финансирования дорожных работ. При этом содержание отечественных дорог, особенно если речь идет о долгосрочной перспективе 5-30 лет, стоит намного дороже, чем в мире (разница составляет около 30%)

В целом в регионах России пока еще сохраняется существенное отставание развития внутреннего водного транспорта и инфраструктуры внутренних водных путей от других видов. При этом межвидовая конкуренция, в том числе со стороны железных дорог, не дает этой важной транспортной подотрасли выйти на догоняющие темпы развития по грузообороту, что снижает стимулы для инвестиций и консервирует отсталость инфраструктуры. Помимо

межотраслевой несбалансированности наблюдаются серьезные различия уровня развития транспортной инфраструктуры между регионами, в частности, регионы Сибири и Дальнего Востока существенно отстают по развитию инфраструктуры в сравнении с европейской частью России, несмотря на увеличивающийся на федеральном уровне приоритет развития первых двух из отмеченных территорий и рост инвестиционной активности. Кроме того, несмотря на ряд мер, призванных выровнять дисбаланс, все еще сохраняется отставание уровня развития дорожной инфраструктуры от уровня автомобилизации. В результате на практике можно наблюдать развитие ситуации «замкнутого круга»: низкая эффективность и производительность негативно сказываются на экономическом росте и спросе на услуги транспортного сектора. При этом низкие темпы роста и низкая маржинальность приводят к снижению инвестиционной привлекательности транспортного сектора, в то время как недостаток инвестиций увеличивает отставание в эффективности транспортной инфраструктуры и производительности транспортной отрасли страны.

Следует подчеркнуть, что, по мнению специалистов [Губайдуллина, 2017 и др.], региональный уровень выступает сегодня локомотивом стратегических трансформаций и резервом развития исследуемой нами инфраструктурной отрасли. Именно на региональном уровне, как наиболее мобильном и адекватно институционально трансформируемом с точки зрения географической и социально-экономической межрегиональной кластеризации процессов, сегодня возможно за счет создания инновационных механизмов управления и инструментов развития добиться процессов качественной эволюции и совершенствования единой транспортной инфраструктуры в Российской Федерации, которая бы «гарантированно и эффективно удовлетворяла социальные, экономические, природоохранные и другие требования...» [Гасанов, Магомедов, 2017, 25] и транслировалась на более высокий – национальный и низкий – муниципальный уровни, выступая своего рода промежуточным звеном, механизмом эволюционного совершенствования транспортной системы страны и ее инновационного обновления.

Важнейшим шагом при этом является устранение методологической неопределенности в отношении четкого определения роли транспортной инфраструктуры в развитии страны. Следует отметить, что в настоящее время в данном контексте как в концептуальных, программных документах и стратегиях, так и на практике чаще всего используется термин «опережающее развитие», однако при этом практические результаты на данном этапе свидетельствуют о наблюдающемся в данной области несоответствии. Поясним данное утверждение.

В современной науке выделяются несколько моделей развития и модернизации, определяющие роль инфраструктуры, в том числе транспортной составляющей, в развитии экономики (см.рис.2). При этом в рамках данных моделей варьируются функции государства и частного сектора:

– опережающее развитие транспортной инфраструктуры предполагает, что государством обозначаются приоритетные направления строительства и модернизации инфраструктурных объектов и осуществляется большая часть финансирования данной деятельности. Таким образом, государству принадлежит активная роль. В свою очередь, роль частного сектора в данной модели ограничивается частичным участием в планировании и инвестиционных мероприятиях (присутствуют высокие риски первоначальных инвестиций). С использованием данной модели в конце XX века происходило развитие транспортной инфраструктуры в таких странах, как США и Китай. При использовании данного термина в отношении вектора

модернизации транспортной инфраструктуры страны и одновременном приоритете задач развития государственно-частного партнерства, устанавливаемых ведущими федеральными актами, концептуальными и программными документами очевидна деформация сущности модели;

– синхронное развитие является промежуточным вариантом между моделью догоняющего и опережающего развития. В ее рамках государство продолжает выполнять активную роль в управлении некоторыми видами транспортной инфраструктуры, но при этом наблюдается отсутствие или минимизация барьеров для частного капитала. Реализованный в данной модели дифференцированный подход позволяет постепенно вовлечь частный сектор в развитие транспортной инфраструктуры, при этом не делая его нагрузкой непосильной в тех областях, где его усилий как участника процесса модернизации недостаточно или они неэффективны и требуют привлечения дополнительных сил и других участников. Пример реализации данной модели можно наблюдать в Германии, где транспортная инфраструктура находится на высокоразвитом уровне, что обеспечено синхронизацией усилий государства и бизнеса. Несмотря на капиталоемкость частного сектора, который допущен к владению дорожной, портовой инфраструктурой, управление железнодорожной инфраструктурой (частный сектор при этом может принимать участие в управлении перевозками), а также преимущественная часть затрат, связанная с финансированием нового строительства, лежит на государстве;



Источник: аналитические данные Boston Consulting Group

Рисунок 2 - Модели модернизации, характеризующие роль транспортной инфраструктуры в современной экономике

– догоняющее развитие предусматривает активную роль частного сектора. В рамках данной модели позиционируется приоритетность оперативного реагирования на потребности бизнеса через устранение инфраструктурных ограничений, сдерживающих его рост. Ввиду заинтересованности бизнеса в решении существующих проблем, она сама берет на себя ведущую

роль в планировании и финансировании строительства в так называемых «узких местах». В настоящее время, в частности, уже упомянутые США и Китай перешли именно к данной модели, достигнув высокого уровня развития всех видов транспортной инфраструктуры, более чем 10%-ное повышение пропускной способности основных транспортных каналов, вследствие чего размер инвестиций в строительство и модернизацию в США уже заметно снизился, по сравнению с первыми годами XXI в. (0,5 трлн. долл. США по состоянию на 2017 г.), а в Китае еще продолжает демонстрировать рост (аналогичная США сумма направлена здесь в 2017 г. только на развитие железнодорожной инфраструктуры). При этом большую часть инвестиций составляет частный капитал [Развитие транспортной инфраструктуры страны, www].

Как уже было отмечено в нашей статье, несмотря на существенные сдвиги за последние годы, сегодня в регионах страны сохраняется острый дефицит строительства и модернизации инфраструктурных объектов, их финансирования, на фоне выраженных потребностей предприятий в их развитии. Такая ситуация больше характерна «догоняющей» модели, говорить об опережающем развитии, очевидно, еще преждевременно, если рассматривать ближайшую перспективу, особенно в территориальном разрезе. Достичь повсеместно такой модели затруднительно, так как и государство и госкомпании страны, сохраняющие доминанту в управлении и финансировании развития инфраструктуры, не располагают достаточными свободными средствами для удовлетворения текущих и будущих потребностей в инфраструктуре. Уровень развития предпринимательства в стране также пока еще является недостаточным, чтобы, как например, в Великобритании взять на себя ведущую роль в планировании и финансировании модернизации инфраструктуры. Помимо этого, для «догоняющего» или «синхронного» уровня нашей стране, которая методологически колеблется между рассмотренными моделями, не хватает сформированной базы инфраструктуры, как например, она сложилась в США.

Заключение

Таким образом, очевидно, что в ближайшей и стратегической перспективе нашей страной должен быть определен методологически иной, альтернативный, смешанный подход к модернизации транспортной инфраструктуры в целом и регионов, в частности, не представляющий собой опережающее и синхронное развитие в чистом виде. В частности, методологическое решение в условиях пока еще наблюдающегося ограничения финансовых инвестиций может быть найдено на базе развития опережающими темпами ограниченного числа приоритетных проектов в региональном разрезе с выделением целевого финансирования и догоняющими темпами остальных объектов.

Библиография

1. Ганелин М.Я. и др. Инфраструктура России: Инвестиции сократить нельзя увеличить: Обзор рынка специалистами «Газпромбанк». 2015. URL: <http://elitetrader.ru/?newsid=255074>
2. Гасанов М.А., Магомедов А.Г. Экономические проблемы и перспективы развития производственно-отраслевой инфраструктуры в регионе // Транспортное дело России. 2017. № 1. С. 24-26.
3. Губайдуллина И.Н. Трансформация транспортного комплекса как фактор устойчивого развития // Современные проблемы развития техники, экономики и общества. Казань: Рокета Союз, 2017. С. 265-268.
4. Давыдов Г.Е. Целевая модель 2020 – третья попытка завершить реформы без реформирования? // Бюллетень транспортной информации. 2016. № 2. С. 3-13.
5. Доклад начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Е.В. Туриева. URL: <http://rosavtodor.ru/eye/page/2741/233151>

6. Кельбах С.В. Управление развитием региональной инфраструктуры в условиях модернизации экономики: дис. ... канд. эконом. наук. СПб., 2010. 172 с.
7. М. Соколов оценил в 15 трлн. рублей потребность инвестиций в транспортную инфраструктуру. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/02/15/751149-sokolov-nazval-razmer>
8. Обзор российского транспортного сектора в 2017 г.: КПМГ в России и СНГ. URL: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ru/pdf/2018/05/ru-ru-transport-survey-2018.pdf>
9. Развитие транспортной инфраструктуры страны. Игра на опережение? Аналитический доклад Boston Consulting Group. 2018. URL: <http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc3600443caee68.pdf>
10. Риски инвестирования. Отраслевой анализ. Обзор мировой практики: Исследование агентства Deloitte, 2017. М.: D&T, 2017. 200 с.
11. Транспорт России – 2017: Аналитическое исследование компании РБК. М.: РБК, 2017. 320 с.
12. Эффективность экономики России. 2018. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/
13. Investment in transport with private participation. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IE.PPI.TRAN.CD?view=chart>

Problems of modernization of transport infrastructure of Russian regions

Andreas A. Arnst

Lecturer,
Department of Economics and Financial Law,
Institute of Business Career,
109044, 23, Varshavskoe highway, Moscow, Russian Federation;
e-mail: andreas.rover@gmail.com

Abstract

In the article, the author evaluates the results of modernization of the transport infrastructure of the Russian Federation in a general form and in a regional context as of 2018. A comparison is made with the leading global trends in this field and the results achieved by foreign countries in reforming the studied sector. The main problems that are hindering the current pace of development of the country's transport infrastructure in the current conditions, considering regional differentiation, are identified. Against the background of the achieved results of modernization and a systematic spectrum of problems in this area, there are proposals on the need to rethink methodological approaches to the reform process, which entail a transition from the leading to the mixed model of infrastructure renewal. Obviously, in the short term and strategic perspective, our country should define a methodologically different, alternative, mixed approach to the modernization of transport infrastructure in general and regions, in particular, which is not a leading and synchronous development in its pure form. In particular, a methodological solution in the conditions of the still observed limitation of financial investments can be found on the basis of development at a faster rate of a limited number of priority projects in a regional context with the release of targeted financing and the catching up rates of other objects.

For citation

Arnst A.A. (2018) Problemy modernizatsii transportnoi infrastruktury rossiiskikh regionov [Problems of modernization of transport infrastructure of Russian regions]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 8 (12A), pp. 337-346.

Keywords

Transport, transport infrastructure, transport industry, transport infrastructure of regions, modernization of transport infrastructure, condition of transport infrastructure.

References

1. Davydov G.E. (2016) Tselevaya model' 2020 – tret'ya popytka zavershit' reformy bez reformirovaniya? [Target model 2020: The third attempt to complete reforms without reform?]. *Byulleten' transportnoi informatsii* [Bulletin of transport information], 2, pp. 3-13.
2. *Doklad nachal'nika upravleniya stroitel'stva i ekspluatatsii avtomobil'nykh dorog E.V. Turieva* [Report of the head of the construction and operation of highways E.V. Turiev]. Available at: <http://rosavtodor.ru/eye/page/2741/233151> [Accessed 12/12/2018]
3. Effektivnost' ekonomiki Rossii. 2018. [The effectiveness of the Russian economy. 2018]. Available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/ [Accessed 12/12/2018]
4. Ganelin M.Ya. et al. (2015) *Infrastruktura Rossii: Investitsii sokratit' nel'zya uvelichit': Obzor rynka spetsialistami «Gazprombank»* [Russian infrastructure: Investments cannot be reduced: Market review by Gazprombank specialists]. Available at: <http://elitetrader.ru/?newsid=255074> [Accessed 12/12/2018]
5. Gasanov M.A., Magomedov A.G. (2017) Ekonomicheskie problemy i perspektivy razvitiya proizvodstvenno-otraslevoi infrastruktury v regione [Economic problems and prospects for the development of industrial and sectoral infrastructure in the region]. *Transportnoe delo Rossii* [Transport business of Russia], 1, pp. 24-26.
6. Gubaidullina I.N. (2017) Transformatsiya transportnogo kompleksa kak faktor ustoichivogo razvitiya [Transformation of the transport complex as a factor of sustainable development]. In: *Sovremennye problemy razvitiya tekhniki, ekonomiki i obshchestva* [Modern problems of development of technology, economy and society]. Kazan': Róketa Soyuz Publ.
7. *Investment in transport with private participation*. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/IE.PPI.TRAN.CD?view=chart> [Accessed 12/12/2018]
8. Kel'bakh S.V. (2010) *Upravlenie razvitiem regional'noi infrastruktury v usloviyakh modernizatsii ekonomiki. Doct. Dis.* [Management of the development of regional infrastructure in the context of the modernization of the economy. Doct. Dis.]. St. Petersburg.
9. *M. Sokolov otsenil v 15 trln. rublei potrebnost' investitsii v transportnyuyu infrastrukturu* [M. Sokolov estimated at 15 trillion rubles need for investment in transport infrastructure]. Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/02/15/751149-sokolov-nazval-razmer> [Accessed 12/12/2018]
10. *Obzor rossiiskogo transportnogo sektora v 2017 g.: KPMG v Rossii i SNG* [Overview of the Russian transport sector in 2017: KPMG in Russia and the CIS]. Available at: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ru/pdf/2018/05/ru-ru-transport-survey-2018.pdf> [Accessed 12/12/2018]
11. *Razvitie transportnoi infrastruktury strany. Igra na operezhnenie? Analiticheskii doklad Boston Consulting Group, 2018.* [Development of the transport infrastructure of the country. Game ahead of the curve? Analytical report of the Boston Consulting Group. 2018]. Available at: <http://media.rspp.ru/document/1/b/e/be9521a4b0bedae86fc3600443caee68.pdf> [Accessed 12/12/2018]
12. (2017) *Riski investirovaniya. Otrasevoi analiz. Obzor mirovoi praktiki: Issledovanie agentstva Deloitte, 2017* [Investment risks. Industry analysis. Review of world practice: Research Agency Deloitte, 2017]. Moscow: D&T.
13. (2017) *Transport Rossii – 2017: Analiticheskoe issledovanie kompanii RBK* [Transport of Russia 2017: Analytical research of the RBC company]. Moscow: RBK.