

УДК 330.8 :338.49

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ НАУЧНЫХ ВЗГЛЯДОВ НА ПОНЯТИЕ «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА»

Благинин В.А.

*ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», Екатеринбург,
e-mail: v.a.blagin@usue.ru*

Утвержденная транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года устанавливает направление на развитие транспортной инфраструктуры регионов, как опорных точек реализации транзитного потенциала страны. В данной статье рассматриваются теоретические аспекты формирования инфраструктуры, а также транспортной инфраструктуры, как одного из ее системообразующих элементов. Осуществляется системная ретроспективная оценка научных взглядов на понимание теории инфраструктуры, становление понятий инфраструктура региона, транспортная инфраструктура региона. Автор делает попытку выделения основополагающих подходов к формированию инфраструктуры – функционального и эволюционного. Если функциональный подход существует в экономической науке достаточно давно, то эволюционный сформулирован сравнительно недавно. Данные подходы позволяют ученым рассматривать транспортную инфраструктуру как точку роста региональной и национальной экономики, формируя с течением времени различные теоретические положения о ее усиливающем влиянии на экономические процессы.

Ключевые слова: регион, транспортная инфраструктура, подходы к формированию инфраструктуры, ретроспективный анализ

RETROSPECTIVE ANALYSIS OF SCIENTIFIC VIEWS ON THE CONCEPT OF «REGIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE»

Blagin V.A.

Ural State University of Economics, Ekaterinburg, e-mail: v.a.blagin@usue.ru

Approved transport strategy of the Russian Federation up to 2030 sets the direction of the development of transport infrastructure of regions as reference points the implementation of the country's transit potential. This article examines the theoretical aspects of formation of infrastructure and transport infrastructure, as one of its backbone elements. Implemented system retrospective evaluation of scientific views on the understanding of the infrastructure of the theory, the formation of the concepts of the region's infrastructure, transport infrastructure of the region. The author makes an attempt to highlight the fundamental approaches to the formation of infrastructure – functional and evolutionary. If there is a functional approach in economic science a long time, the evolution formulated recently. These approaches allow scientists to consider the transport infrastructure as a growth point of regional and national economies, creating, over time, various theoretical positions on its increasing influence on economic processes.

Keywords: region, transport infrastructure, approaches to the development of infrastructure, retrospective analysis

Современная экономическая национальная система подвержена экзогенному вмешательству в ее развитие, что предопределяет особую необходимость обеспечения экономической безопасности страны. Особое место в этом процессе занимает инфраструктура, которая должна соответствовать опережающему уровню развития экономики. Именно инфраструктура обеспечивает эффективное функционирование экономических законов и процессов, в связи с чем целью работы является обзор теоретических взглядов на понимание сущности и влияния инфраструктуры на развитие территорий в исторической ретроспективе. По мнению автора, транспортная инфраструктура, которая задействована в каждом производственном процессе, должна быть выделена из состава других элементов инфраструктуры и анализ теоретических положений, подходов к ее формированию необходимо проводить отдельно, как основополагающий.

В первую очередь стоит упомянуть, что в экономической науке до сих пор нет четкого понимания на первое упоминание понятия «инфраструктуры», происходящего от латинских терминов «*infra*» («ниже», «под») и «*structura*» («строение», «расположение»).

Первая точка зрения основана на мнении ученого-экономиста П. Самуэльсона, который считал, что термин «инфраструктура» введен в экономический оборот американцем П. Розенштейном-Роданом по отношению ко «всем условиям окружающей среды, необходимым для того, чтобы частная промышленность была в состоянии сделать первый рывок для развития» [25].

По мнению А. Янгсона и ряда других западных экономистов, родоначальником термина «инфраструктура» является Ханс Зингер, употребивший в начале 1940-х гг. термин *overhead capital* – «инфраструктура» в своих работах. *Overhead capital* включал в себя производительный и накладной

капитал. Экономист выдвинул концепцию «сбалансированного роста посредством несбалансированных инвестиций», согласно которой эффективное развитие общества и экономики достигается путем развития своей собственной производственной и социальной инфраструктуры [26]. Данный факт свидетельствует не только о схожести трактовок Х. Зингера и П. Розенштейн-Родана, но и о своевременном понимании влияния и важности инфраструктурного развития.

Однако если П. Розенштейн-Родан и его последователи изучали вопросы влияния инфраструктуры на экономический рост, то в работах таких авторов, как П. Самуэльсон, А. Янгсон, Р. Йохимсен, А. Пезенти, М. Портер, П. Рассел, красной нитью прослеживается анализ инфраструктуры как фактора регулирования нооэкономики.

Отечественные экономисты и социологи также внесли свою лепту в становление понятия «инфраструктура». В первую очередь стоит отметить вклад ученых, занимавшихся в 60–70-е года экономической географией (И.М. Майергойз, Э.Б. Алаев, С.А. Дебабов). Они рассматривали инфраструктуру сквозь призму территориального развития. И.П. Майергойз рассматривает инфраструктуру как «систему пространственно выраженных элементов материально-технического характера, образующих наиболее общие предпосылки хозяйствования на какой-либо территории» [8].

Пожалуй, самое раннее упоминание термина инфраструктура в советской науке принадлежит профессору С.А. Хейнману. Под влиянием западных исследований он сводил задачи инфраструктуры определенно к производственным задачам, понимая под ней «комплекс отраслей, обслуживающих материальное производство» [20]. Данное определение полностью отражает отраслевой подход к пониманию сущностного содержания инфраструктуры. Столпами же теории инфраструктуры являются два методологических подхода: отраслевой и функциональный, однако социально-экономическое развитие предопределило расширение герменевтического круга понятий «инфраструктура» и «инфраструктура региона». На текущий момент также выделяются воспроизводственный подход, распространенный наравне с отраслевым, в условиях функционирования командной экономики, а также территориальный, системный и эволюционный подходы.

Первой ступенью научного познания природы инфраструктуры формировался воспроизводственный подход, где инфраструктура рассматривается как само-

стоятельный элемент производственного процесса, выполняя различные задачи в зависимости от экономического процесса, в частности расширенного воспроизводства. Известный специалист в области транспорта Г.А. Гольц, исследуя инфраструктуру как фактор опережающего социально-экономического развития страны, понимает под ней «весь комплекс устройств, систем, сооружений, обеспечивающих воспроизводственные процессы в хозяйственной, социальной, культурной, экологической, демографической, управленческой, политической сферах деятельности общества» [3].

Согласно отраслевому подходу каждый элемент инфраструктуры представляет собой самостоятельную отрасль экономики. Несмотря на то, что основное развитие данный подход к пониманию инфраструктуры получил после внедрения в экономическую жизнь Общероссийского классификатора отраслей народного хозяйства.

В.А. Гага, В.А. Шабаршев и В.Г. Шевцова определяют инфраструктуру как систему отраслей и служб, удовлетворяющих нужды производства и всего сельского населения (дороги, склады, бытовое обслуживание, водохозяйственные сети и т.д.) [2].

А.Ю. Шарипов в свою очередь представляет инфраструктуру как совокупность отраслей и подотраслей народного хозяйства, которые предоставляют производственные услуги материальному производству, обеспечивают экономический оборот в народном хозяйстве, обеспечивают духовные блага для населения и создают условия для охраны окружающей среды [23].

Функциональный подход к пониманию инфраструктуры выражается через ее функциональную принадлежность. Главная задача этой концептуальной единицы в обеспечении развития экономики на макроуровне посредством формирования условий для благоприятного производства, повышения качества жизни общества, а также устойчивого развития мезотерриторий. Спектр трактовок термина «инфраструктура» достаточно широк ввиду разнообразия функций.

Эволюционный подход был сформулирован сравнительно недавно представителями Уральской школы региональной экономики Е.Б. Дворячкиной и Е.Э. Сапожниковой. Положения данного подхода полностью изложены в монографии «Рыночная инфраструктура региона: эволюционный подход к исследованию». Экономисты рассматривают инфраструктуру как «совокупность особых объектов и ви-

дов деятельности, в процессе функционирования которых обеспечивается движение потоков различных видов ресурсов в экономическом пространстве региона и которые эволюционируют в процессах развития региональной социально-экономической системы» [4].

Позиции эволюционного подхода наложились на платформу подхода территориального. Ввиду социально-экономической разрозненности пространства страны, появления профильных территорий, попыток формирования концепции размещения объектов одним из самых востребованных на тот период и на сегодняшний день становится территориальный подход, в основу которого положена задача определения оптимального соотношения отраслей хозяйствования и обслуживающих их элементов региональной инфраструктуры. Важность учета пространственной организации инфраструктуры выразили М.Д. Шарыгин, А.М. Свисткова. Они писали о невозможности функционирования территориальных социально-экономических систем без инфраструктуры [21].

В связи с тем, что ученые в основном под территорией понимают регион, в научный оборот также было введено понятие «региональной инфраструктуры». Ведущие представители уральской школы региональной экономики Е.Г. Анимица, Н.М. Ратнер, М.Д. Шарыгин называют инфраструктурную обеспеченность одним из факторов регионального развития: «Социальное и экономическое развитие Уральского региона во многом зависит от инфраструктурной обеспеченности, от совокупности обслуживающих производств, учреждений, сетей, устройств, обеспечивающих функционирование хозяйства, жизнедеятельность населения» [1].

М.Г. Николаева считает, что экономическое содержание и природа инфраструктуры связана с тем, что фундамент, лежащий в основе благоприятного развития национальной экономики и отраслей хозяйствования, комплекс условий, созданный на определенном пространстве и стимулирующих развитие экономической деятельности данной территории [11].

Профессоры В.И. Видяпин и М.В. Степанов в учебнике «Региональная экономика» дают следующую интерпретацию: «Инфраструктура (здания, сооружения, жилой фонд, внутригородской транспорт, дороги, мосты, инженерные сети, ТЭЦ, непродовольственная сфера) – это то, что обеспечивает функционирование основного производства на данной территории, но не входит в состав промышленных предприятий» [15].

Анализ научной литературы, позволяет сделать вывод о том, что инфраструктура является интегральной экономической категорией, которая одновременно формирует условия для устойчивого функционирования и развития экономического производства и жизнеобеспечения, а также сама является сложносоставной единицей региональной экономики, без которой невозможно обеспечение целостности пространства.

Одним из основных элементов инфраструктурного комплекса является транспортная инфраструктура региона. Транспортная инфраструктура формирует каркас территории, участвует во всех экономических процессах, ввиду чего видится необходимым рассмотреть теорию возникновения этого типа инфраструктуры.

На сегодняшний момент до сих пор не сформировано устоявшегося мнения об элементах, которые необходимо включать в состав инфраструктуры, в связи с чем не существует и общей трактовки данного термина. Если обратиться к нормативным документам, то в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [18] объектом транспортной инфраструктуры является технологический комплекс, включающий: железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; метрополитены; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов; порты; аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств; участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также иные обеспечивающие развитие транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

Из данной трактовки становится ясно, что транспортная инфраструктура включает в себя полный спектр обслуживающих инфраструктур, отчего ученые выделяют ее в качестве подэлемента технической, инженерно-технической, социальной и других видов инфраструктуры. Так, профессор Р.К. Раджабов считает, что «транспортная инфраструктура – подсистема рыночной экономики, являющаяся необходимым и обязательным элементом ее нормального функционирования [13]. Отраслевой подход также разделяет Е.А. Мустакаева, отмечая, что, «являясь отраслью материального производства, транспорт представляет собой инфраструктуру, которая обслуживает остальные отрасли, подобно энергетическим системам, системам связи, инфор-

мационным сетям и др.» [10]. А.Х. Катаев, В.А. Кабинов склонны считать, что эффективное функционирование транспортной инфраструктуры в условиях рыночной экономики зависит от особенностей развития и размещения производительных сил страны и разных рыночных факторов [6].

Естественно, экономическая наука не могла стоять на системном и отраслевом подходах долго, ввиду постоянного динамичного развития познания, из чего начали складываться другие трактовки исследуемого понятия. Ссылаясь на последние работы по транспортной тематике, нельзя не отметить работу Е.Е. Савченко [16], который определяет наличие или отсутствие транспортного сообщения как определяющий фактор экономического развития регионов. В.Н. Филина [19] считает, что «основным направлением развития транспортной инфраструктуры региона в условиях подъема экономики становится создание опорной транспортной сети, обеспечивающей пространственное и функциональное единство конкретных территорий».

Это предопределяет рассмотрение транспортной инфраструктуры именно в географическом масштабе регионов. Территориальный ландшафт в инфраструктурных исследованиях занимает отдельную полку научной литературы. Эту точку зрения разделяют многие авторы, среди которых Л. Терехнев, по мнению которого «совершенствование транспортной инфраструктуры и рациональная организация грузовых и пассажирских потоков – необходимое условие полноценного, многостороннего развития региона, его экономических, рекреационных и трудовых ресурсов» [17], Е.Г. Ефимова [5], которая считает, что недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры становится тормозом развития экономики, и Н.В. Полякова [12], подчеркивающая, что «развитие транспортной инфраструктуры влияет на развитие экономики региона и особенно тех отраслей, которые ориентированы на межрегиональные и внешнеторговые связи, а также на обеспечение транспортной доступности населения».

В своей работе А.М. Кудрявцев продвинулся дальше своих соотечественников, понимая под транспортной инфраструктурой симбиоз трех подходов к пониманию ее формирования как «вида инфраструктурного комплекса, имеющего специфический регионообразующий характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры обеспечивать территориальную целостность региона и создавать условия для его социально-экономического разви-

тия посредством осуществления возложенных на нее функций по обеспечению транспортно-экономических связей» [7].

Вообще именно пространственное размещение транспортной инфраструктуры всегда занимало особое место в исследованиях по транспортной тематике. В этой стези уже упомянутый известный ученый М.Д. Шарыгин [22] отмечает, что «уровень развития транспортной инфраструктуры во многом определяет эффективность организации общества территории, так как она консолидирует социально-географическое пространство, содействует интеграции регионов в систему национального и международного разделения труда». В этом же контексте можно согласиться с позицией А.Б. Моттаевой [9], которая считает, что транспортная инфраструктура является связующим звеном «в региональных процессах производства, распределения, обмена и потребления, упорядочивая материальные потоки и влияя на значительную часть затрат на производство и реализацию, обеспечивая тем самым устойчивый рост региональной экономики». Представители ближайшего зарубежья, в частности А. Рауфи, считают, что в современной региональной экономике любой страны транспортная инфраструктура играет огромную роль. Развитие транспортной инфраструктуры, по мнению Рауфи, это важнейшее условие эффективного развития территорий и страны в целом [14].

Систематизируя научные мнения о возникновении инфраструктуры с теоретической точки зрения, различные трактовки транспортной инфраструктуры, необходимо еще раз акцентировать внимание на основные положения: инфраструктура является неотъемлемым ядром развития любой формации; транспорт и обеспечивающая его функционирование транспортная инфраструктура участвует во всех экономических процессах; анализ транспортной инфраструктуры в трудах отечественных ученых осуществляется в разрезе территориального развития ввиду пространственной разрозненности страны.

Список литературы

1. Анимца Е.Г., Ратнер Н.М., Шарыгин М.Д. Уральский регион: социально-экономическое развитие (географический аспект). – Свердловск, 1992. – С. 37.
2. Гага В.А., Шабаршев В.А., Шеховцева В.Г. Рыночная инфраструктура и ее значение в современной экономике // Рыночная инфраструктура: проблемы становления и развития. – 1994. – Вып. 1. – С. 3–10.
3. Гольц Г.А. Инфраструктура и общество: принципы стратегии опережающего развития России // Экономическая наука современной России. – 2000. – № 2. – С. 5–21.

4. Дворядкина Е.Б., Сапожникова Е.Э. Рыночная инфраструктура региона: эволюционный подход к исследованию. – Изд. Уральского гос. экон. ун-та. – Екатеринбург. – 2010. – С. 252.
5. Ефимова Е.Г. Транспортная инфраструктура региона Балтийского моря в системе международных хозяйственных связей / Е.Г. Ефимова // автореф... д-ра. экон. наук: 08.00.14. – Санкт-Петербург, 2009.
6. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок. – Душанбе; ТГУ, 1995. – 188 с.
7. Кудрявцев А.М. Методическое обеспечение оценки эффективности развития автотранспортной инфраструктуры региона / дисс...канд. экон. наук: 08.00.05. – Тюмень, 2015.
8. Маергойз И.М. Инфраструктура и размещение производства / И.М. Маергойз // Экономическая география промышленности. – 1971. – Вып. 4–5. – С. 36–41.
9. Моттаева А.Б. Методология пространственного распределения предпринимательских структур региона на основе развития транспортной инфраструктуры: монография / А.Б. Моттаева. – СПб.: Издательство «Астерион», 2013. – 301 с.
10. Мустакаева Е.А. Ключевые проблемы функционирования и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта // Журнал университета водных коммуникаций. – 2013. – № 1. – С. 137–145.
11. Николаева М.Г. Региональная инфраструктура как фактор повышения качества жизни населения. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.edit.muh.ru/content/mag/trudy/07_2010/11.pdf.
12. Полякова Н.В. Развитие авиатранспорта в регионе с ограниченной транспортной инфраструктурой на основе исследования поведения потребителей // Известия Иркутской государственной экономической академии. Электронный научный журнал. – 2011. – № 5.
13. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры (на примере Республики Таджикистан) / Автореф...дисс...доктора экон. наук. – Душанбе, 2000. – 42 с.
14. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики. – Душанбе: «Ирфон», 2002. – 258 с.
15. Региональная экономика: Учебник / Под ред. В.И. Видяпина и М.В. Степанова. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 666 с.
16. Савченко Е.Е. Транспортная инфраструктура как инструмент регионализации экономики, ее суть и влияние на регион. // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). – 2012. – № 5. – С. 56–61.
17. Терехнев Л. Транспортная инфраструктура – двигатель развития региона – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://orton-kem.ru/arhivnovostey/index.php/2013-03-02-19-00-31>.
18. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.05.2014) // Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 7, ст. 837.
19. Филина В.Н. Транспортная стратегия России: основные принципы и приоритетные направления развития инфраструктуры // Проблемы прогнозирования. – 2005 – № 2. – С. 78–97.
20. Хейнман С.А. Научно-техническая революция и структурные изменения в экономике СССР // Коммунист. – 1969. – № 14. – С. 74.
21. Шарыгин М.Д., Свисткова А.М. Методика комплексного экономико-географического исследования территориальных социально-экономических систем. – Пермь, 1978. – С. 52.
22. Шарыгин М.Д. Концептуальные основы пространственной транспортно-инфраструктурной политики // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России: материалы Всерос. науч.-практ. конф. Перм. ун-т. – Пермь. – 2007. – С. 3.
23. Шарипов А.Ю. Экономическая сущность инфраструктуры при социализме // Управление отраслями инфраструктуры в системе региона. – 1980. – С. 4–5.
24. Яновский В.В., Серебряков Л.Г. Методы оценки эффективности капитальных вложений в автотранспортную инфраструктуру региона // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – № 40 (271). – С. 8–15.
25. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the «Big Push» // Economic Development for Latin America: proceedings of a conference held by the International Economic Association / eds. H.S. Ellis and H.C. Wallich. – London: Macmillan, 1961. – P. 60.
26. Singer H.W. International Development: Growth and Change. N.Y., 1964.

References

1. Animica E.G., Ratner N.M., Sharygin M.D. Uralskij region: socialno-jekonomicheskoe razvitie (geograficheskij aspekt). Sverdlovsk, 1992. pp. 37.
2. Gaga V.A., Shabarshev V.A., Shehovceva V.G. Rynohnaja infrastruktura i ee znachenie v sovremennoj jekonomike // Rynohnaja infrastruktura: problemy stanovlenija i razvitija. 1994. Vyp. 1. pp. 3–10.
3. Golc G.A. Infrastruktura i obshhestvo: principy strategii operezhajushhego razvitija Rossii // Jekonomicheskaja nauka sovremennoj Rossii. 2000. no. 2. pp. 5–21.
4. Dvorjadkina E.B., Sapozhnikova E.Je. Rynohnaja infrastruktura regiona: jevoljucionnyj podhod k issledovaniju. Izd. Uralskogo gos. jekon. un-ta. Ekaterinburg. 2010. pp. 252.
5. Efimova E.G. Transportnaja infrastruktura regiona Baltijskogo morja v sisteme mezhdunarodnyh hozjajstvennyh svjazej / E.G. Efimova // avtoref... d-ra. jekon. nauk: 08.00.14. Sankt-Peterburg, 2009.
6. Kataev A.H., Kabinov V.A. Transportnyj rynek. Dushanbe; TGU, 1995. 188 p.
7. Kudrjavcev A.M. Metodicheskoe obespechenie ocenki jeffektivnosti razvitija avtotransportnoj infrastruktury regiona / diss...kand. jekon. nauk: 08.00.05. Tjumen, 2015.
8. Maergojz I.M. Infrastruktura i razmeshhenie proizvodstva / I.M. Maergojz // Jekonomicheskaja geografija promyshlennosti. 1971. Vyp. 4–5. pp. 36–41.
9. Mottaeva A.B. Metodologija prostranstvennogo raspredelenija predprinimatelskih struktur regiona na osnove razvitija transportnoj infrastruktury: monografija / A.B. Mottaeva. SPb.: Izdatelstvo «Asterion», 2013. 301 p.
10. Mustakaeva E.A. Kljuचेveye problemy funkcionirovanija i razvitija infrastruktury vnutrennego vodnogo transporta // Zhurnal universiteta vodnyh kommunikacij. 2013. no. 1. pp. 137–145.
11. Nikolaeva M.G. Regionalnaja infrastruktura kak faktor povyshenija kachestva zhizni naselenija. [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: http://www.edit.muh.ru/content/mag/trudy/07_2010/11.pdf.
12. Poljakova N.V. Razvitie aviatransporta v regione s ogranichennoj transportnoj infrastrukturoj na osnove issledovanija povedenija potrebitelej // Izvestija Irkutskoj gosudarstvennoj jekonomicheskoi akademii. Jelektronnyj nauchnyj zhurnal. 2011. no. 5.
13. Radzhabov R.K. Problemy formirovanija i razvitija regionalnoj transportnoj infrastruktury (na primere Respubliki Tadzjikistan) / Atoref...diss...doktora jekonom...nauk. Dushanbe, 2000. 42 p.
14. Raufi A. Transport v sisteme rynochnoj jekonomiki. Dushanbe: «Irfon», 2002. 258 p.
15. Regionalnaja jekonomika: Uchebnik / Pod red. V.I. Vidjapina i M.V. Stepanova. M.: INFRA-M, 2007. 666 p.
16. Savchenko E.E. Transportnaja infrastruktura kak instrument regionalizacii jekonomiki, ee sut i vlijanie na region. //

Izvestija Irkutskoj gosudarstvennoj jekonomicheskoj akademii (Bajkalskij gosudarstvennyj universitet jekonomiki i prava). 2012. no. 5. pp. 56–61.

17. Terebnev L. Transportnaja infrastruktura dvigatel razvitija regiona [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://orton-kem.ru/arhivnovostey/index.php/2013-03-02-19-00-31>.

18. Federalnyj zakon ot 09.02.2007 N 16-FZ (red. ot 03.02.2014) «O transportnoj bezopasnosti» (s izm. i dop., vstup. v silu s 06.05.2014) // Sobranie zakonodatelstva Rossijskoj Federacii, 2007, N 7, st. 837.

19. Filina V.N. Transportnaja strategija Rossii: osnovnye principy i prioritetye napravlenija razvitija infrastruktury // Problemy prognozirovanija. 2005 no. 2. pp. 78–97.

20. Hejnman S.A. Nauchno-tehnicheskaja revoljucija i strukturnye izmenenija v jekonomike SSSR // Kommunist. 1969. no. 14. pp. 74.

21. Sharygin M.D., Svistkova A.M. Metodika kompleksnogo jekonomiko-geograficheskogo issledovanija territorialnyh socialno-jekonomicheskikh sistem. Perm, 1978. pp. 52.

22. Sharygin M.D. Konceptualnye osnovy prostranstvennoj transportno-inafstrukturoj politiki // Transportnaja infrastruktura kak faktor ustojchivogo razvitija regionov Rossii: materialy Vseros. nauch.- prakt. konf. Perm. un-t. Perm. 2007. pp. 3.

23. Sharipov A.Ju. Jekonomicheskaja sushhnost infrastruktury pri socializme // Upravlenie otrasljami infrastruktury v sisteme regiona. 1980. pp. 4–5.

24. Janovskij V.V., Serebrjakov L.G. Metody ocenki jeffektivnosti kapitalnyh vlozhenij v avtotransportnuju infrastrukturu regiona // Regionalnaja jekonomika: teorija i praktika. 2012. no. 40 (271). pp. 8–15.

25. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the «Big Push» // Economic Development for Latin America: proceedings of a conference held by the International Economic Association / eds. H.S. Ellis and H.C. Wallich. London: Macmillan, 1961. pp. 60.

26. Singer H.W. International Development: Growth and Change. N.Y., 1964.