

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

*Н.Г. ГЛУШИЧ, кандидат экономических наук,
доцент, доцент кафедры экономической
теории и методологии,
Национальный исследовательский
Нижегородский государственный
университет им. Н.И. Лобачевского
e-mail: glng@yandex.ru*

*Т.П. ЛОГИНОВА, кандидат экономических
наук, доцент, доцент кафедры экономической
теории и методологии,
Национальный исследовательский
Нижегородский государственный
университет им. Н.И. Лобачевского
e-mail: taanya1@yandex.ru*

*Н.А. УДАЛОВА, кандидат экономических
наук, доцент, доцент кафедры экономической
теории и методологии,
Национальный исследовательский
Нижегородский государственный
университет им. Н.И. Лобачевского
e-mail: n.udalova@inbox.ru*

*А.С. УДАЛОВ, кандидат экономических наук,
доцент, доцент кафедры экономики
предприятий и организаций,
Национальный исследовательский
Нижегородский государственный
университет им. Н.И. Лобачевского
e-mail: udalov.a@inbox.ru*

Аннотация

В статье рассматривается транспортная инфраструктура отечественной экономики. Раскрывается её значимость в стратегическом развитии народного хозяйства. Анализируются особенности транспортной инфраструктуры в России и её современное состояние. Авторами выделены основные проблемы развития транспортной инфраструктуры в нашей стране и обоснована роль государства в её развитии.

Ключевые слова: инфраструктура, транспорт, износ, инвестиции, модернизация, экономический рост, государственное регулирование.

Современная российская экономика требует структурной перестройки отраслей национального хозяйства, перехода к инновационному производству. Однако развитие современной инновационной экономики невозможно без соответствующей инфраструктуры, которая обеспечивает нормальное функционирование всей экономической системы. Одной из самых значимых для страны является транспортная инфраструктура.

Инфраструктура представляет собой совокупность элементов, объектов, которые создают условия для развития национального производства. Инфраструктурной отраслью, обеспечивающей непрерывное и беспере-

бойное функционирование экономики, является транспорт. Различные виды транспорта создают целую сеть передвижения ресурсов, грузов, людей между различными городами, регионами и странами. Единая транспортная инфраструктура представляет собой артерию экономического организма. Для нашей страны транспорт играет особо важную роль в силу географических особенностей России, её большой протяжённости и площади.

Изменения в транспортном комплексе и повышение роли технологий влияют на структуру национальной экономики, на реструктуризацию производственно-сбытовых цепочек и логистики, где большее значение приобретают торговые потоки на региональном уровне (табл. 1).

Согласно данным Всемирного банка, отраслевая структура экономики России в 2018 г. сложилась следующим образом: значительную долю занимает сфера услуг — 54,1 %, промышленность — 42,9 %, сельское хозяйство — 3 % [5]. Анализируя данные табл. 1, можно отметить, что доля транспорта в национальной экономике России составляет 7 %.

Транспорт и транспортные грузоперевозки имеют особое значение для экономики страны. В первое десятилетие XXI в. можно отметить поступательный рост грузоперевозок. В

Таблица 1

Основные показатели транспорта в России, % [15, с. 9]

Показатель	Год				
	2005	2010	2015	2016	2017
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспорт и связь»	10,2	9,1	8,1	8,2	—
Валовая добавленная стоимость отрасли «Транспортировка и хранение»	—	—	—	6,9	7,0
Объём транспортных услуг населению (удельный вес в общем объёме платных услуг населению)	21,5	19,0	18,4	19,7	20,1

среднем их объём ежегодно увеличивался на 2,3 % (рис. 1).

Как можно увидеть на рис. 1, во время финансово-экономического кризиса 2008—2009 гг. количество грузоперевозок значительно уменьшилось (в 2009 г. оно сократилось на 21 %). С 2010 г. вновь наблюдается повышение, хотя и достаточно скромное. Так, в 2010 г. — на 3,7 %, в 2011 г. — 7,6 %, а в 2012 г. — около 2,2 %. В 2015 г. произошло значительное снижение на 1,3 % транспортировки грузов в стране из-за введения экономических санкций западными партнёрами. Но, как мы видим, уже с 2016 г. изменяется характер движения, объёмы транспортировки грузов постепенно возрастают и составляют 0,7 %, а в 2018 г. — 2,4 %.

Грузоперевозки по стране осуществляются различными видами транспорта: автомобильным, водным, железнодорожным и др. На протяжении почти 20 лет большая часть грузоперевозок приходится на автомобильный транспорт (67,1 % в 2018 г.), далее железнодорожный — около 17,0 % и трубопроводный транспорт — 14,1 %. Самую незначительную

долю составляет воздушный транспорт. Объём перевозок грузов этим видом транспорта не превышает и 0,02 % на протяжении 20 лет. Водный транспорт (морской и внутренний водный) с 2008 по 2018 г. также составляет незначительную величину 2,0 и 1,68 % соответственно. Несмотря на то что на водный транспорт приходится незначительный объём перевозок, он является перспективным, особенно морской.

Доля России в объёме дедейда (тоннажа) в мировой морской торговле составила в 2019 г., 1,16 %. По сравнению с Грецией — 17,8 %, Японией — 11,5 %, Китаем — 10,5 % и США — 2,97 %. [12, с. 37]. Россия занимает 19-е место из 35 мировых держав, ведущих морскую торговлю.

В России морским видом транспорта перевозятся около 60 % экспортных грузов. Отрасль демонстрирует динамичное развитие. Но вместе с тем транспортная инфраструктура, морские порты сильно зависят от внешнеэкономической конъюнктуры, от экономической активности внутри страны, от слаженной работы других видов транспорта.

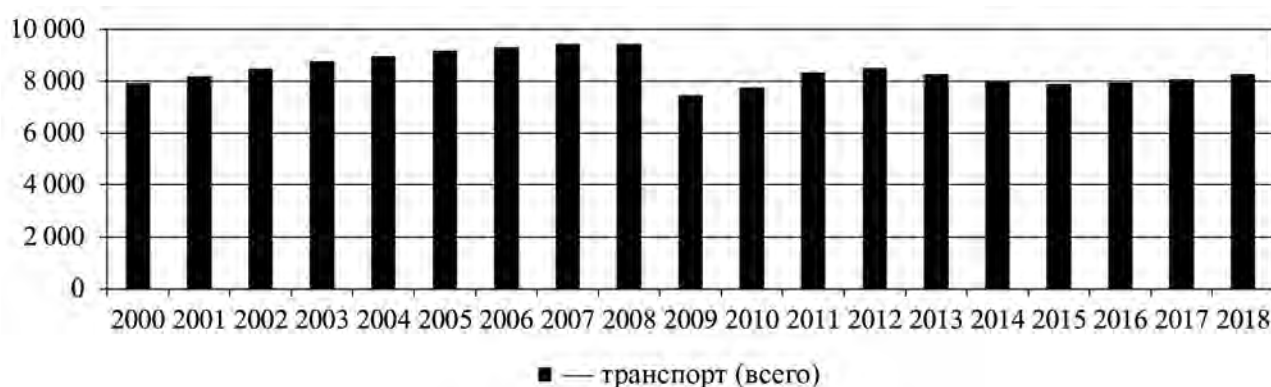


Рис. 1. Перевозки грузов всеми видами транспорта в России, млн т [16]

Основные показатели водного транспорта в России [15, с. 66—69, 73, 75]

Показатель	Год				
	2005	2010	2015	2016	2017
Морские суда, шт.	3 574	2 779	2 760	2 744	2 718
Возрастная структура судов, % в том числе:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
до 10 лет	6,7	8,2	14,2	14,6	14,1
до 20 лет	37,8	15,1	9,2	8,5	9,8
более 20 лет	55,5	76,7	76,6	76,9	76,1
Грузооборот, млрд т·км	60,3	100,3	41,7	43,1	45,9
Пассажиروоборот, млн пкм	91,8	57,2	61,7	88,1	82,6
Протяжённость внутренних водных судоходных путей, тыс. км	101,7	101,4	101,7	101,5	101,5
Речные и озёрные судна, шт.	33 312	31 046	16 946	23 509	24 339
Возрастная структура судов, % в том числе:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
до 10 лет	—	—	6,7	9,8	12,7
до 20 лет	11,0	21,4	20,1	21,4	21,5
более 20 лет	89,0	78,6	79,9	78,6	78,5
Грузооборот, млн т·км	87,2	54,0	63,6	67,2	67,2
Пассажируоборот, млн пкм	882,9	770,9	496,0	550,5	562,6

Рассмотрим основные показатели российского водного транспорта (табл. 2).

Как видно из табл. 2, динамика грузооборота нестабильна и зависит от многих факторов, как внутренних, так и внешних. С 2010 г. за 5 лет количество грузоперевозок уменьшилось почти в 2 раза, т. е. на 240 %. В то время как в последующие 7 лет рост был незначительным — всего лишь 7 %. Значительно сократилось количество рыболовных судов, почти в 2 раза (с 1 455 шт. в 2005 г. до 820 шт. в 2017 г.) и универсальных сухогрузных судов за тот же период — на 37,7 %. Причём доля устаревших судов (возрастом более 30 лет) составляет большую часть морской торговой флотилии — 40,2 % (данные на 2017 г.).

Грузооборот российских морских портов имеет тенденцию постоянного умеренного роста, и за последние 10 лет его среднее значение составило около 5 %. Только в 2019 г. увеличение грузооборота замедлилось (произошло его уменьшение на 0,4 % по сравнению с 2018 г. (3,9 %)) [2].

Большая часть грузоперевозок в российской экономике приходится на авто-

мобильный транспорт. В 2018 г. объём автомобильных перевозок вырос на 2,6 %, а грузооборот — на 1,6 % [4], что было обусловлено развитием розничной торговли, электронной коммерции и ростом перевозок сельскохозяйственных грузов. В 2018 г. коммерческие перевозки автомобильным транспортом составили 29,4 % (их объём увеличился на 0,6 % по сравнению с 2015 г.), грузооборот — 53,5 % (в 2015 г. — 48,8 %). По данным Росстата, в 2017 г. доля коммерческих перевозок в пригородном сообщении составила 17 %, в междугородном — 30%, а в международном — 97 %. [15, с. 35]. Так, объём экспортных грузоперевозок в Европу увеличился с 8 млн т в 2014 г. до 111 т в 2018 г., а объём импорта снизился на 4,5 млн т за тот же период. Это было вызвано введением экономических санкций европейских стран по отношению к России (табл. 3).

В 2017 г. протяжённость автомагистралей с твёрдым покрытием выросла всего на 9 тыс. км, в то время как в Мексике, согласно Национальному инфраструктурному плану, выделено 270 млрд дол. на строительство и

Таблица 3

Основные показатели автомобильного транспорта в России

Показатель	Год					
	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Протяжённость автомобильных дорог, тыс. км	858	1 006	1 642	1 658	1 666	1 675
Дороги с твёрдым покрытием, тыс. км	724	786	1 154	1 162	1 171	1 186
Грузооборот, млрд т·км	193,6	199,3	247,1	248,3	254,5	259,0

модернизацию 20 тыс. км автомобильных дорог и 1,5 тыс. км новых железнодорожных магистралей, сооружение систем канализации и водоснабжения, расширение портовых мощностей [9, с. 21].

Согласно исследованиям российской инвестиционной компании InfraOne Research, общая протяжённость автомобильных дорог в 2018 г. увеличилась на 1,4 %. Однако среднее по России значение индекса развития транспортной инфраструктуры уменьшилось на 0,02 и составило 3,21 % [8, с. 17].

Одной из проблем автомобильного транспорта на внутреннем и зарубежных рынках является устаревший парк грузовых автотранспортных средств. Более чем у 60 % эксплуатируемых грузовых автомобилей возраст свыше 10 лет, в то время как до 5 лет — 20 %. В 2017 г. до 5 лет — 20,8 %, свыше 10 лет — 61,2 % [15, с. 53].

Железнодорожный транспорт всегда имел особое значение для России (табл. 4).

В 2017 г. протяжённость железнодорожных путей общего пользования увеличилась всего на 1,2 % (1 тыс. км), для промышленного назначения — на 20 % (6 тыс. км) [13, с. 3]. В 2018 г. темпы роста грузооборота железнодорожного транспорта оказались более скромными и составили 4,2 %, тогда как в 2017 г. — 6,4 %.

Совершенно очевидно, что подобных объёмов строительства недостаточно для такой страны, как Россия. Это связано прежде всего с несбалансированностью развития единой транспортной системы.

Причинами неравномерного развития являются во-первых диспропорции в темпах и масштабах развития между различными видами транспорта (например, отставание воздушного и внутреннего водного транспорта и достаточно высокие темпы роста автомобильного), во-вторых, недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры. Это находит отражение в несоответствии уровня развития автомобильных дорог высокому спросу на автомобильные перевозки, в наличии многочисленных «узких мест» на «стыках» отдельных видов транспорта и др. Такие проблемы отражаются главным образом в виде роста издержек транспортных компаний и стоимости конечной продукции или невозможности создания процесса производства продукции. Деятельность множества компаний и предприятий зависит от развития транспортного комплекса и систем связи, коммуникаций, энергетики и т. п. По некоторым оценкам, экономические потери России от «некачественных» дорог достигают 6 % ВВП [9, с. 19].

Третья причина неравномерного развития — территориальная неравномерность

Таблица 4

Основные показатели железнодорожного транспорта в России

Показатель	Год				
	2005	2010	2015	2016	2017
Протяжённость путей общего пользования, тыс. км	85	86	86	86	87
Протяжённость путей промышленного ж/д транспорта, тыс. км	—	38	32	30	36
Грузооборот, млрд т·км	1 858	2 011	2 306	2 344	2 493
Пассажиروоборот, млрд пкм	172,2	138,9	120,6	124,6	123,1

развития транспортной инфраструктуры. Самый высокий индекс развития инфраструктуры транспорта был в Москве в 2019 г. — 8,38, он увеличился на 0,13 по сравнению с предыдущим годом. Далее идут Московская область — 7,17; Санкт-Петербург — 6,93; Ненецкий автономный округ — 4,87 [8, с. 16].

Кроме этого, динамичное и сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры в нашей стране «тормозится» высоким уровнем износа её основных производственных фондов. Как уже отмечалось выше, практически половина транспортных средств во всех объектах транспортной инфраструктуры имеют возраст 20—30 лет и более (особенно водного).

Коэффициент обновления основных производственных фондов за период 2008—2011 гг. сократился с 10,5 до 9,7 %, его незначительное увеличение наблюдалось в 2012—2013 гг. (порядка 1 %), но кризис 2014 г. прервал положительную тенденцию и динамика стала отрицательной: с 10,2 до 6,6 % в 2017 г. И лишь с 2018 г. коэффициент обновления снова возрос до 9,4 % [16].

Степень износа основных фондов железнодорожного транспорта — 36,5 %, автомобильного — 51,0 %, водного транспорта

(внутреннего) — 56,8 % [16]. Как видим, в целом степень износа основных производственных фондов достаточно высока и составляет в среднем 42 % (рис. 2). Наибольшее значение пришлось на 2016 г. (44,9 %). С 2017 г. намечились положительные изменения: степень износа основных фондов снижается, хотя и незначительно (с 44,9 % в 2016 г. до 40,5 % в 2018 г.) [6] (рис. 2).

Приведённые данные свидетельствуют о недостаточном объёме инвестиций в транспортную инфраструктуру в условиях большой транспортной нагрузки. Так, в 2014 г. доля инвестиций в транспорт составляла 18,9 % от общего объёма инвестиций, но уже в 2018 г. они снизились на 2,1 %.

Как видно из табл. 5, доля инвестиций на транспортную инфраструктуру в общем объёме инвестиций в основной капитал составила около 17,0 % в 2018 г. и уменьшилась на 2,1 % по сравнению с 2014 г. Но, к сожалению, этого недостаточно для национального хозяйства страны.

Как отмечают многие эксперты, российская инфраструктура нуждается в серьёзной модернизации. Ведь по уровню инвестиций в инфраструктуру Россия значительно отстаёт от других стран, в том числе и развиваю-

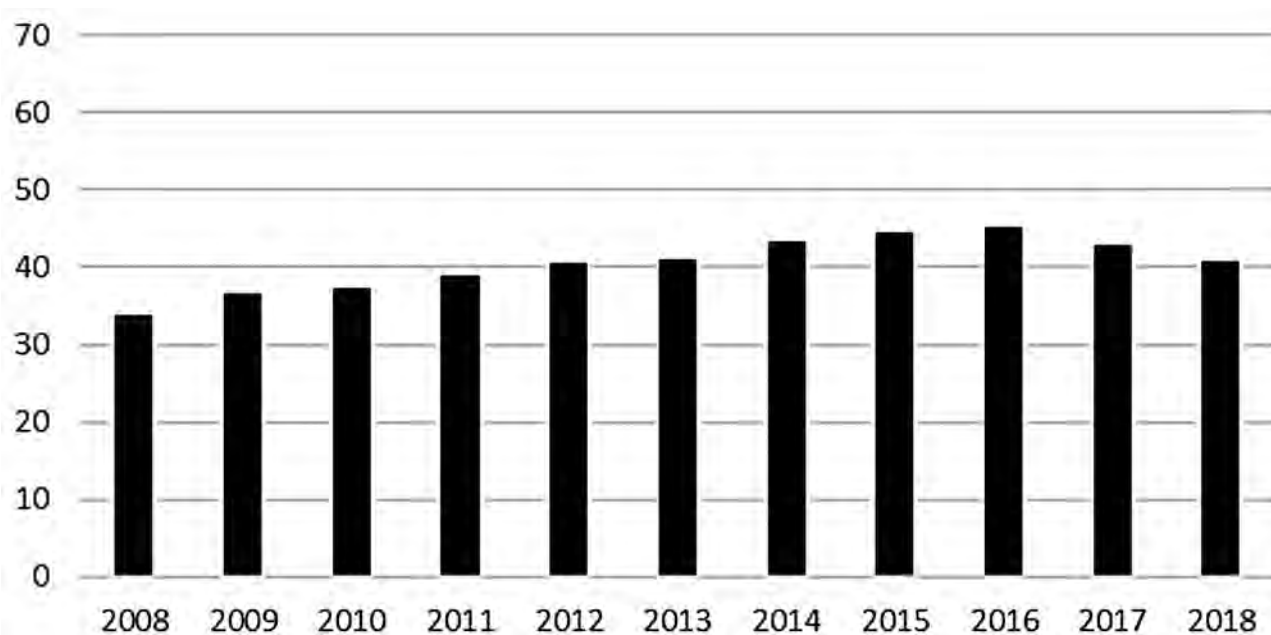


Рис. 2. Степень износа основных фондов транспортной инфраструктуры российской экономики 2008—2018 гг., % [16]

Таблица 5

Инвестиции в транспортную инфраструктуру в России

Показатель	Год				
	2014	2015	2016	2017	2018
Инвестиции в основной капитал, %	100	100	100	100	100
в том числе:					
транспорт и хранение, %	18,9	15,4	16,4	16,6	16,8
Доля инвестиций в основной капитал в инфраструктурные отрасли к ВВП, %	4,94	4,23	4,55	4,85	5,36

Составлено по данным Росстата, расчётам авторов.

щихся. Например, Китай, начиная с 2000-х гг. инвестирует в инфраструктуру 8—10 % ВВП ежегодно, Индия — около 4—6 % ВВП [1, с. 8—9]. Эти страны стремятся модернизировать указанную сферу экономики, рассматривая её как платформу для дальнейших инноваций и решения проблемы занятости. Как известно, 1 млрд дол., вложенных в инфраструктуру, напрямую создаёт 15 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. дополнительных рабочих мест в смежных отраслях [9, с. 24].

Однако инвестирование в российскую экономику является непривлекательным и невыгодным. Так, ограничение денежной эмиссии, вывод ликвидности в резервы и иностранные ценные бумаги с доходностью ниже 2 % привели к завышению процентных ставок по кредитам до 20 % по сравнению с рентабельностью отраслей около 3—5 %, ориентированных на внутренний спрос [3, с. 16]. Такие действия приводят к повышению темпов инфляции и сдерживанию экономического роста.

Для того чтобы провести модернизацию национальной экономики, инвестиции необходимы и, как показывает опыт стран, эти инвестиции должны быть направлены на развитие и на модернизацию инфраструктурных отраслей, которые не приводят к повышению общего уровня цен и дают долгосрочный экономический эффект. Поэтому сегодня в нашей стране совершенно обоснованно растёт интерес, внимание к транспортным отраслям как важнейшим драйверам экономического развития и отдельных регионов, и всей национальной экономики.

В настоящее время в рамках государственной программы «Развитие транспортной

системы» транспорт является приоритетным в социально-экономическом развитии России [11]. Это отражено в Транспортной стратегии до 2035 г., Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., Концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 г., Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации и др.

Все эти направления и программы ориентированы в первую очередь на создание инфраструктурных условий, на модернизацию экономики, на повышение эффективности транспортной системы. Для примера можно представить проекты строительства морских терминалов в России. К 2022 г. будет введён в эксплуатацию специализированный зерновой, контейнерный и бункеровочный терминал в порту Зарубино (Дальневосточный морской бассейн). В Краснодарском крае идёт строительство сухогрузного морского порта Тамань, включающего 10 терминалов с грузооборотом 91,7 млн т в год (2025 г.) и др. [11]. Кроме того, в России к 2035 г. должны построить две высокоскоростные магистрали (ВСМ): Москва — Санкт-Петербург (не позднее 2027 г.) и Москва — Тула — Воронеж — Краснодар — Сочи (до 2035 г.) [17]. Также в 15-летний срок планируется создать высокоскоростной грузо-пассажирский железнодорожный коридор «Евразия» протяжённостью 9 447 км.

Практически все проекты ставят перед собой основные задачи: ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности транс-

портных услуг для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Современные транспортные решения с использованием инновационных технологий могут помочь отечественным экспортёрам товаров, ресурсов, услуг расширять рынки сбыта и преодолевать логистические барьеры. Например, к 2030 г. грузовые перевозки будут осуществляться с электронным документооборотом. Такая практика применяется уже во внутренних железнодорожных перевозках на электронной торговой площадке «Грузовые перевозки».

Постепенная цифровизация грузовых перевозок предоставит широкие возможности и преимущества для многих участников: во-первых, доступ к данным о грузовых перевозках транспортного рынка; во-вторых, снижение транзакционных издержек (объёмы загрузки, выгрузки, обработки информации и обмена ею и др.); в-третьих, снижение потери времени. Так, объём онлайн-продаж услуг грузовых перевозок холдинга РЖД в 2019 г. вырос на 70 % [17]. Отметим, что развитие такого информационно-телекоммуникационного пространства как инфраструктурного объекта для всех участников транспортного рынка позволит повысить конкурентоспособность различных видов транспорта, в том числе железнодорожных, автомобильных и др., и увеличить транзитный потенциал государства.

Развитие современной транспортной инфраструктуры обеспечит непрерывное перемещение ресурсов, товаров, грузов. Именно транспортная инфраструктура создаёт благоприятное пространство для развития малого и крупного бизнеса, при этом сокращая транзакционные, транспортные, коммуникационные издержки и т. д. Деятельность такой инфраструктуры облегчает участникам деловых отношений реализацию их интересов, способствует специализации экономических субъектов, повышает оперативность и эффективность их работы [10, с. 217—218]. Поэто-

му представляется необходимым постоянное совершенствование объектов инфраструктуры в соответствии с определением основных приоритетных направлений повышения её эффективности.

Проектное финансирование инфраструктуры является эффективным способом финансирования стратегически важных отраслей, а именно различных видов транспорта. Такие вложения могут дать положительный эффект прямо или косвенно для экономики страны. Построенные автомобильные, железные дороги, или порты, каналы, мосты — всё это позволяет более эффективно использовать производственные ресурсы, а отсутствие адекватной инфраструктуры может создать серьёзные ограничения для роста в различных регионах и в стране в целом.

Нормальное функционирование инфраструктурных объектов создаёт возможности использования каждым членом общества услугами транспорта, связи и т. п. Существование доступа к потреблению данных услуг, мобильность, оперативность позволяет каждому субъекту использовать их эффективно, повышая благосостояние отдельного члена и всего общества. Таким образом, общественное благосостояние не существует отдельно от благосостояния членов общества, его повышение — основа для развития возможностей каждого потребителя [7, с. 18]. Такие изменения приводят не только к экономическому росту как таковому, но и к повышению общественного благосостояния.

В России использование инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры направлено на решение экономических задач, которые ставит перед собой экономика. Значительную долю в инвестициях занимает транспорт в общем объёме инфраструктурных отраслей, включая связь, коммунальные системы и др.

Однако в условиях современного мирового эпидемиологического кризиса 2020 г. возникнет вопрос о преодолении экономических проблем. Одним из решений может стать инвестирование в транспортную инфраструктуру. По некоторым оценкам, потери инфраструк-

турного сектора уже составят 818 млрд р., причём большая часть (519 млрд р.) приходится на транспортную инфраструктуру [14, с. 1]. Из них 62 % — у воздушных перевозок: в 271 млрд р. оцениваются потери авиакомпаний и в 51 млрд р. — недополученная выручка аэропортов. Потери железнодорожного транспорта составят порядка 66 млрд р. Городской пассажирский транспорт в широкой трактовке, по оценкам InfraOne, потеряет 126 млрд р. Также возникнут потери и в речном пассажирском транспорте, оставшемся без навигации, они составили в мае 2020 г. 3,1 млрд р. Таким образом, без вмешательства государства и его поддержки невозможно дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры России.

Библиографический список

1. *Андерсон Н.* Инфраструктура России на перекрёстке — ключ к модернизации // Белая книга USIBC. Вашингтон, 2010. С. 8—13.
2. Ассоциация морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com/rus/content/statistika> (дата обращения: 19.05.2020).
3. *Бузмакова М.В.* Социально-экономические предпосылки развития в России инновационной экономики // Социально-экономические предпосылки и результаты развития новых технологий в современной экономике: материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием. 2019. Нижний Новгород, 2019. С. 14—18.
4. Веб-портал и форум транспорта и логистики — Trans.INFO. URL: <https://trans.info/ru/obzor-rossiyskogo-transportnogo-sektora-v-2019-ito-gi-poslednih-let-i-perspektivy-na-blizhayshie-god-yi-168166> (дата обращения: 31.05.2020).
5. Всемирный банк. Показатели мирового развития. URL: <http://wdi.worldbank.org/table/4.2> (дата обращения: 22.05.2020).
6. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) государственная статистика. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/59080> (дата обращения: 25.05.2020).
7. *Золотов А.В.* Об основном противоречии экономического развития и его актуальном проявлении // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2016. № 3 (43). С. 17—25.
8. Инфраструктура России: индекс развития 2019. Аналитический обзор // InfraOne Research. М., 2019. URL: https://infraone-research.ru/index_id/2019 (дата обращения: 22.05.2020).
9. *Кондратьев В.Б.* Инфраструктура и экономический рост // Мировая экономика и международные отношения. 2011. № 11. С. 18—24.
10. *Лядова Е.В.* Критерии определения экономической эффективности инфраструктуры // Прогнозирование инновационного развития национальной экономики в рамках рационального природопользования: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (27 октября 2017 г.). Пермь, 2017. С. 217—225.
11. Министерство транспорта РФ. URL: <https://www.mintrans.ru/activities/gos-progs/11/12> (дата обращения: 19.05.2020).
12. Обзор морского транспорта. ЮНКТАД / ООН. Нью-Йорк; Женева, 2019.
13. Обзор отрасли перевозок в России, 2019 год. URL: [https://www.ey.com/Publication/vwLU-Assets/ey-transportation-services-2019-rus/\\$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLU-Assets/ey-transportation-services-2019-rus/$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf) (дата обращения: 22.05.2020).
14. *Скорлыгина Н., Костринский Г.* Инфраструктура минус вирус: потери сектора за два месяца превысят 800 млрд руб. // Коммерсантъ. 2020. № 81. С. 1.
15. Транспорт в России. 2018: стат. сб. / Росстат. М., 2018.
16. Федеральная служба государственной статистики РФ. URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 19.05.2020).
17. Эксперты: транспортная стратегия до 2035 года реализуема при крупных вложениях государства. 27 марта 2020. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8093595> (дата обращения: 22.05.2020).