РЕГИОНАЛЬНЫЕ ФИНАНСЫ

УДК 658.14

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ФИНАНСОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

М.В. ЧЕРКАШИНА, аспирантка кафедры финансов E-mail: solnymar@mail.ru Байкальский государственный университет экономики и права

Статья посвящена состоянию финансов дорожного хозяйства Российской Федерации и Иркутской области. Рассмотрены проблемы создания сети автомобильных дорог общего пользования, имеющей достаточную протяженность и надлежащее качество дорожного покрытия, что актуально в настоящее время.

Цель — предложение путей развития финансов дорожного хозяйства на примере Иркутской области, в частности на примере использования такой модели государственно-частного партнерства, как «проектирование — конструирование — стратегическое управление — финансирование».

В ходе исследования изучена экономическая и статистическая информация, проанализировано современное состояние финансов дорожного хозяйства, выявлены проблемы развития дорожной отрасли Российской Федерации, а также определены преимущества использования государственно-частных партнерств для коммерческого и бюджетного секторов и экономики в целом.

Кроме того, выявлены проблемы, тормозящие развитие дорожной отрасли России (недостаточный объем финансирования бюджетных программ проектирования, строительства, ремонта и обслуживания автомобильных дорог, низкая финансовая дисциплина подрядчиков при выполнении работ по ремонту, строительству и обслуживанию автомобильных дорог, а также их незаинтересованность в улучшении качества дорожного полотна и повышении его эксплуатационно-технических характеристик, низкая эффективность финансовых взаимоотношений дорожных компаний

с поставщиками и подрядчиками). Рассмотрено состояние транспортной инфраструктуры Иркутской области, перспективной с экономической точки зрения, в том числе инфраструктуры автомобильных дорог.

В результате исследования обосновано внедрение в практику дорожного хозяйства Иркутской области модели государственно-частного партнерства «проектирование — конструирование — стратегическое управление — финансирование».

Сделан вывод о том, что в условиях развития международного сотрудничества с Китаем за счет современных механизмов управления финансами дорожной отрасли и государственно-частных партнерств могут быть созданы автомобильные дороги общего пользования необходимой протяженности. Активное использование государственно-частных партнерств также позволит эффективнее расходовать средства бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации и создавать стимулы для развития долгосрочного кредитования компаний дорожной отрасли.

Ключевые слова: дорожное хозяйство в регионах, финансирование регионов, государственно-частное партнерство на региональном уровне

Дорожное хозяйство является одним из комплексов народного хозяйства Российской Федерации. Географическое положение страны требует активного развития сети автомобильных дорог общего пользования для обеспечения доступности транспортных услуг как для населения, так и для коммерческого сектора.

Такой регион, как Иркутская область, с экономической точки зрения является достаточно перспективным. В регионе активно развиваются промышленность, туристические зоны, торговые отношения. В свете упрочения китайскороссийского сотрудничества транспортная инфраструктура региона приобретает особое значение, в том числе инфраструктура автомобильных дорог.

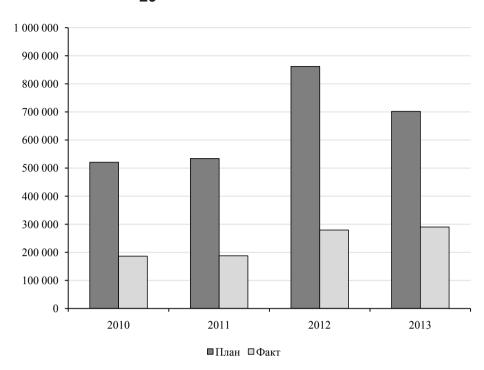
В связи с этим анализ текущей ситуации в дорожном секторе России и в частности в таком регионе, как Иркутская область, является, по мнению автора, актуальным.

На современном этапе развитие дорожной отрасли России сдерживают проблемы [3, 7, 10, 11, 12, 13, 18], среди которых:

- 1) недостаточный объем финансирования всех уровней бюджета в рамках программ проектирования, строительства, ремонта и обслуживания автомобильных дорог [4, 8, 17];
- 2) низкая финансовая дисциплина подрядчиков при выполнении работ по государственным контрактам на ремонт, строительство и обслуживание автомобильных дорог, а также их незаинтересованность в улучшении качества дорожного полотна и повышении его эксплуатационно-технических характеристик;
- 3) низкая эффективность финансовых взаимоотношений дорожных компаний со стейкхолдерами, в частности с поставщиками и подрядчиками [1, 5, 6].

Как известно, финансирование дорожного хозяйства России преимущественно производится за счет бюджетных программ, объемы которых, как правило, не соответствуют состоянию дорожной инфраструктуры и спросу на автомобильные перевозки.

Так, в частности, в период реализации федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие



Источник: данные Минтранса России и Федерального казначейства РФ.

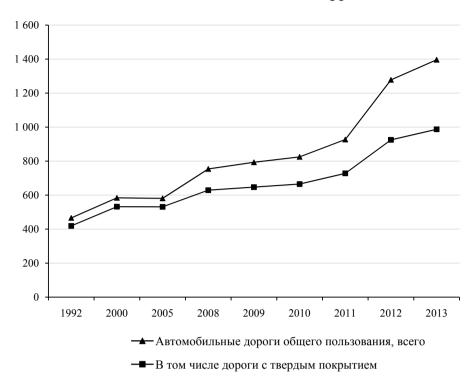
Рис. 1. Финансирование подпрограммы «Автомобильные дороги» в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)», млн руб.

транспортной системы России (2010–2020 гг.)»¹, в том числе подпрограммы «Автомобильные дороги», фактические объемы финансирования были намного меньше плановых показателей (рис. 1). Следовательно, плановые объемы ввода в эксплуатацию автомобильных дорог также не были достигнуты в этот период.

Что касается номинальной протяженности автомобильных дорог в целом, то наблюдается положительная динамика в период с 1992 по 2013 г. (рис. 2).

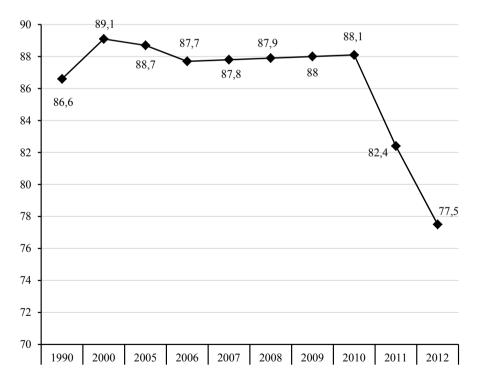
Следует отметить относительный прирост общей величины автомобильных дорог за период с 2000 по 2013 г. Другими словами, протяженность дорог увеличилась с 584 тыс. км до 1 396 тыс. км (в 2,4 раза за 13 лет). Несмотря на объемы введенных в действие автомобильных дорог, уровень развития и состояния автодорожной сети остается недостаточным для наиболее полного обеспечения потребностей граждан в свободном и доступном передвижении и удовлетворения растущих потребностей экономики.

 $^{^{1}}$ О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)»: постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 27.12.2012).



 $\it Ucmoчник$: данные Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b14 11/IssWWW.exe/Stg/d02/18-06.htm.

Рис. 2. Протяженность автомобильных дорог России в 1992–2013 гг., тыс. км



 $\it Ucmov + uk$: данные Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_14p/IssWWW.exe/Stg/d3/17-12.htm.

Рис. 3. Доля автомобильных дорог с твердым покрытием от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в Иркутской области, %

Подтверждением этому является динамика номинальных показателей, характеризующих протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения с твердым покрытием за период с 1992 по 2013 г. (см. рис. 2).

Дороги с твердым покрытием составляют 71% от общей протяженности автодорог общего пользования федерального и регионального значения. При этом с 1992 г. наблюдается недостаточное увеличение их номинального значения. Так, за 13 лет, начиная с 2000 г., протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием выросла всего в 1,9 раза.

В Иркутской области ситуация еще хуже, чем в России в целом. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием с каждым годом неуклонно уменьшается (рис. 3).

При этом грузооборот автомобильного транспорта, а следовательно, и нагрузка на дорожное полотно неуклонно растут (рис. 4). Так, за период с 2000 по 2012 г. грузооборот автомобильного транспорта по Иркутской области вырос примерно в 1,5 раза.

Помимо возрастающей нагрузки на дорожное покрытие объективной причиной снижения протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием в Иркутской области также можно считать недостаточное финансирование дорожных проектов (рис. 5).

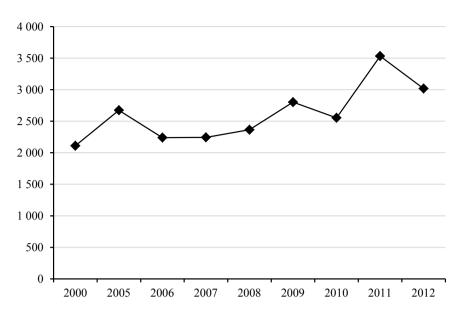
Что касается эффективности расходования денежных средств при реализации проектов по строительству (реконструкции) дорог, то проекты в России в среднем дороже аналогичных западных проектов. При этом ключевыми факторами, существенно влияющими на стоимость строительства автомобильных дорог в России, как известно, являются:

1) природно-климатические условия строительства. В России стоимость строительства 1 км дороги может различаться в четыре раза в зависимости от региона. Так, например, в Костромской области 1 км дороги стоит примерно 144 млн руб., а в Камчатской области — 563 млн руб. На это влияет средняя температура воздуха, среднегодовое количество осадков, грунтовые и рельефные условия строительства и т.д.;

2) ресурсная обеспеченность региона. Анализ сметной стоимости строительства автомобильных дорог в России показывает, что 70–80% затрат по строительно-монтажным работам составляет стоимость строительных материалов, в том числе транспортные расходы на доставку к месту строительства [8, с. 25–26; 15].

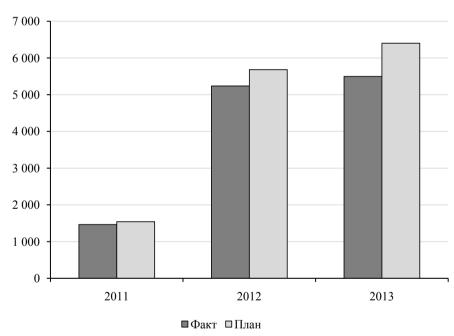
Очевидно, больший сырьевой запас у конкретного региона необходимых для строительства, реконструкции и обслуживания автомобильных дорог материалов (песчано-гравийной смеси, строительного камня, готового щебня, песчаных грунтов, битумных масс)

создает дополнительные резервы для снижения себестоимости строительно-монтажных работ за счет сокращения транспортных расходов на доставку материалов. Дополнительным резервом могут так-



Источник: данные Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13 14p/IssWWW.exe/Stg/d3/17-03.htm.

Рис. 4. Грузооборот автомобильного транспорта в Иркутской области, млн т/км



Источник: данные Правительства Иркутской области и Министерства финансов Иркутской области. URL: http://irkstroy.irkobl.ru/sites/irkstroy/265p.doc; URL: http://www.gfu.ru/budget/section.php?SECTION ID=660.

Рис. 5. Соотношение фактических и плановых объемов финансирования в рамках долгосрочной целевой программы «Развитие автомобильных дорог общего пользования регионального (или межмуниципального) и местного значения в Иркутской области на 2011–2015 гг.», млн руб.

же стать отходы горного производства, получаемые от добычи, обогащения и переработки полезных ископаемых. Последнее характерно, например, для Уральского федерального округа.

Что касается ресурсообеспеченности Иркутской области материалами, необходимыми для реконструкции, ремонта и обслуживания автомобильных дорог, то в регионе нет минеральных порошков для производства асфальтобетона. Основой для их производства являются известняки и доломиты, основные месторождения которых в России сосредоточены в Липецкой, Челябинской, Владимирской и Новгородской областях. Кроме того, практикуется использование французских минеральных порошков. Поставки необходимых материалов из других регионов существенно влияют на транспортные затраты и повышают стоимость строительных, ремонтных и других дорожных работ.

Схема финансирования предприятий дорожного хозяйства, которая связана с заключением государственных контрактов и обеспечением по ним, имеет свою специфику. Следует отметить, что для коммерческих организаций в данном случае не применяются положения ст. 251 НК РФ, и бюджетные средства не являются средствами целевого финансирования, а соответственно, учитываются при определении налогооблагаемой базы как доход. Но именно за счет того, что основной «покупатель» дорожных работ — государственный заказчик в лице органов власти и казенных учреждений, коммерческие предприятия дорожного хозяйства ведут свою деятельность и получают выручку. В данной ситуации финансирование может осуществляться за счет формирования привлеченных финансовых ресурсов или кредиторской задолженности, когда средства по государственному контракту предоставляются на условиях полного или частичного аванса.

Несмотря на двойственность понимания финансирования деятельности предприятий дорожного хозяйства за счет средств бюджетов, следует отметить, что государственный контракт является обязательством сторон. И в момент выполнения этих обязательств (подписания актов приемки-пе-

редачи работ, счетов-фактур) предприятие обязано признать доход или выручку. Другими словами, бюджетное финансирование не отражается как источник финансирования в отчетности, но по сути таковым является.

Объем рынка предприятий дорожной отрасли ограничен тем объемом бюджетных средств, который выделен в текущем финансовом году на реализацию мероприятий в сфере дорожного хозяйства (без учета малой доли рынка, определенной частными проектами платных дорог и индивидуальными заказами физических лиц).

Одним из способов решения проблем, по мнению автора, может стать более активное использование в России возможностей государственно-частных партнерств (ГЧП) [2, 9, 16, 19, 20]. В настоящее время этот механизм используется, но на территории Иркутской области практически не работает.

Анализ опыта применения ГЧП в странах с разным уровнем социально-экономического развития показал, что такие партнерства успешно применяются в транспортной инфраструктуре, в частности на таких объектах, как автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты и пр. Например, в США 32 из 36 проектов на базе ГЧП связаны с автомобильными дорогами. В других развитых странах (Австрия, Бельгия, Дания, Австралия, Израиль, Ирландия, Финляндия, Испания, Португалия, Греция, Южная Корея, Сингапур) на 1-м месте по числу использования ГЧП находится отрасль, связанная со строительством и реконструкцией автодорог (93 проекта).

В зарубежных странах механизм ГЧП представлен рядом моделей (см. таблицу).

Одной из наиболее интересных моделей партнерства в российских условиях, по мнению автора, является модель DBFO (проектирование — конструирование — стратегическое управление — финансирование). В данной модели проектирование и

Используемые модели государственно-частных партнерств в зарубежных странах

Страна	Модель ГЧП	Проекты
Хорватия	BOT (build, operate, transfer)	Платная дорога на п-ове Истрия
Великобритания	DBFO (design, build, finance and operate)	Дартфорд Ривер Кроссинг, Северн Ривер Кроссинг
Германия	BOT (build, operate, transfer)	Туннель в Варне
Венгрия	BOT (build, operate, transfer)	Трассы М5, М1
Австралия	BOOT (build, own, operate, transfer)	Система платных дорог CityLink в Мельбурне
США	BOO (build, own, operate), BOT (build,	Платная дорога Далласа, дороги 91 и 125 в Калифорнии
	operate, transfer)	

Источник: по данным [14, 20].

строительство автомобильной дороги производятся целиком за счет средств частного партнера (собственных или заемных), а возврат денежных средств государством производится в виде отсроченных платежей. Применение данной модели в Иркутской области пока возможно только для проектов бесплатных автомобильных дорог общего пользования, так как строительство платных автомагистралей будет возможно, когда будет достигнуто соответствие протяженности дорог общего пользования потребностям экономики и общества и появится возможность проектировать альтернативные дорожные магистрали. Тем не менее преимущества внедрения

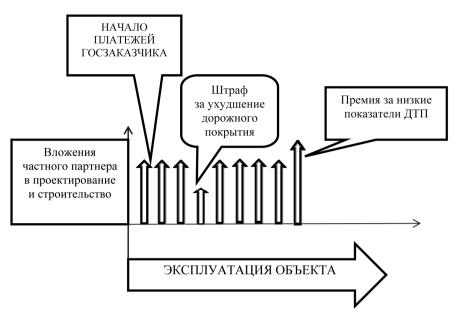
модели DBFO в Иркутской области очевидны.

Во-первых, заключение одного соглашения обеспечивает комплексный характер проекта, в рамках которого один частный партнер отвечает за все этапы (проектирование, строительство, эксплуатация) и может заранее разработать наиболее эффективные методы финансирования проекта, применения инновационных технологий.

Во-вторых, длительный характер отношений частного и государственного партнеров (как правило, не менее 20–30 лет) подразумевает привлечение в такие соглашения финансово устойчивых, надежных подрядчиков, которые могут обеспечить выполнение всех этапов проекта.

В-третьих, риски распределяются между государственным и частным партнером. Так, например, риск финансирования остается за государством. А риски, связанные с выполнением подрядчиком своих обязательств по проекту, остаются за частным партнером.

В-четвертых, осуществляется постоянный контроль показателей качества со стороны государственного партнера. Механизм ГЧП направлен не на выполнение работы по контракту, а на предоставление качественной услуги по комфортному и безопасному проезду потребителю (водителю, пассажиру, перевозчику и т. п.). В соответствии с этим оцениваются такие качественные показатели, как эксплуатацион-



Источник: авторская разработка на основе изученного теоретического материала и опыта зарубежных стран.

Рис. 6. Схема денежного потока в модели DBFO

ные характеристики дорожного полотна, количество ДТП на автомобильных дорогах и т. д.

В-пятых, модель государственно-частного партнерства мотивирует подрядчика к качественному выполнению обязательств по соглашению, так как финансирование государственным партнером производится только при условии качественного оказания услуги и с отсрочкой платежа (рис. 6).

В-шестых, применение модели подразумевает использование частным партнером на этапе строительства и проектирования заемного финансирования, что в свою очередь способствует развитию долгосрочного кредитования в банковской сфере.

Таким образом, использование современных инструментов управлении финансами позволит решить существующие проблемы недостаточной протяженности автомобильных дорог и низкого качества дорожного покрытия с минимальными рисками и в рамках действующей национальной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.².

 $^{^2}$ О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014 № 1032-р).

Список литературы

- 1. *Берёзкин Ю.М.* Проблемы и способы организации финансов. Иркутск: ИГЭА, 2001. 248 с.
- 2. Варнавский В.Г. Концессионный механизм партнерства государства и частного сектора. М.: МОНФ, 2003. 270 с.
- 3. *Гамазин И.В.* Современное состояние российских автомобильных дорог // Бюллетень транспортной информации. 2007. № 3. С. 31–34.
- 4. Дингес Э.В., Кулумбегов А.О. Методы планирования оптимальной воспроизводственной структуры инвестиций в развитие региональной сети автомобильных дорог // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). 2010. № 1. С. 62–66.
- 5. Добролюбова Е.А. Медиация как способ разрешения корпоративных конфликтов: правовой аспект // Предпринимательское право. 2011. N 4. С. 33–37.
- 6. *Ивашковская И.А.* Моделирование стоимости компании. Стратегическая ответственность советов директоров. М.: Инфра-М. 2013. 430 с.
- 7. *Капустина Л*. Исследование конкурентос-пособности предприятий дорожного хозяйства: маркетинговый подход // Практический маркетинг. 2010. № 9. С. 22–27.
- 8. *Коробицын Т.Г.* Особенности и проблемы финансирования автодорожного строительства в Российской Федерации // Молодой ученый. 2011. № 4. Т. 1. С. 158–161.
- 9. *Кашлаков Д.В.* Актуальные проблемы инвестиций на транспорте // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 6. С. 24–26.
- 10. *Кашевская Е.В.* Инновационное управление качеством автомобильных дорог // Наука и техника в дорожной отрасли. 2007. № 4. С. 26–28.

- 11. *Мешковский А.В.* Проблемы дорожного хозяйства России на современном этапе // Российское предпринимательство. 2006. \mathbb{N} 12. С. 155–158.
- 12. *Мартьянов В.И., Симонов А.С.* Анализ и проектирование трассы автомобильной дороги // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2008. № 4. С. 16–23.
- 13. *Недогода Д.К.* Лизинг или кредит: выбор способа финансирования // Экономические науки. 2007. № 35. С. 293–296.
- 14. *Нехай К., Лебедь А., Глотов А.* Применение новых технологий при планировании затрат на содержание автомобильных дорог // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 6. С. 20–22.
- 15. Садило М.В. Автомобильные дороги: строительство и эксплуатация. Ростов H/Д: Феникс. 2011. 367 с.
- 16. *Салацинская З.В.* Государственно-частное партнерство на транспорте // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2010. № 2. С. 201–203.
- 17. *Тихомиров Е.Ф.* Финансирование дорожного хозяйства и налоги // Бюллетень транспортной информации. 2008. № 6. С. 2–8.
- 18. Фролов В.И., Пичугин Е.С. Обоснование платного проезда по автомобильным дорогам // Вестник гражданских инженеров. 2013. № 2 (37). С. 205–209.
- 19. *Ханина И.В., Иванова Л.Б.* Инновации в дорожной отрасли: проблемы и перспективы // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2012. № 12. С. 275–279.
- 20. *Grimsey D., Lewis M.K.* Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance. UK: Edward Elgar Publ. Ltd, 2004. 285 p.

Regional economics: theory and practice ISSN 2311-8733 (Online) ISSN 2073-1477 (Print) Regional finance

STATE-OF-THE-ART FINANCE PUBLIC ROAD SYSTEM OF THE IRKUTSK REGION AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT

Mariya V. CHERKASHINA

Abstract

Importance The article considers the financial condition of road building in the Russian Federation and Irkutsk

region. The paper deals with the problems of creating a network of public roads with sufficient length and quality of the road surface, that is relevant in the present.

Objectives The aim of the paper is to offer ways to finance road infrastructure development, using a case of the Irkutsk region; in particular, using such a model of public-private partnership as "design-build-finance-operate" (DBFO).

Methods The study examined the economic and statistical information, reviewing the state-of-the-art finance roads, problems of development of road industry of the Russian Federation, as well as the advantages of public-private partnerships for commercial and public financial sectors and the economy as a whole.

Results The study grounds the introduction of a DBFO model of public-private partnership in the road economy of the Irkutsk region.

Conclusions and Relevance The paper concludes that the conditions for the development of international cooperation with China at the expense of modern financial management mechanisms of the road sector and public-private partnerships will help make public roads of the needed length. Active use of public-private partnerships will also enable more efficient spending budgets at all levels of the budget system of the Russian Federation, and creating incentives for the development of long-term lending of the road branch companies.

Keywords: road facilities, financing, public-private partnership

References

- 1. Berezkin Yu.M. *Problemy i sposoby organizatsii finansov* [Problems and ways of organizing finance]. Irkutsk, BSUEL Publ., 2001, 248 p.
- 2. Varnavskii V.G. *Kontsessionnyi mekhanizm* partnerstva gosudarstva i chastnogo sektora [A concession mechanism of partnership of State and private sector]. Moscow, Moscow Public Scientific Fund Publ., 2003, 270 p.
- 3. Gamazin I.V. Sovremennoe sostoyanie rossiiskikh avtomobil'nykh dorog [The state-of-the-art Russian highways]. *Byulleten'transportnoi informatsii = Bulletin of transport information*, 2007, no. 3, pp. 31–34.
- 4. Dinges E.V., Kulumbegov A.O. Metody planirovaniya optimal'noi vosproizvodstvennoi struktury investitsii v razvitie regional'noi seti avtomobil'nykh dorog [Methods of planning the optimum reproduction structure of investment in the development of a regional network of highways]. Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta = Bulletin of Moscow State Automobile and Road Technical University, 2010, no. 1, pp. 62–66.

- 5. Dobrolyubova E.A. Mediatsiya kak sposob razresheniya korporativnykh konfliktov: pravovoi aspekt [Mediation as a way of resolving the corporate conflict situations: a legal aspect]. *Predprinimatel'skoe pravo = Entrepreneurial law*, 2011, no. 4, pp. 33–37.
- 6. Ivashkovskaya I.A. *Modelirovanie stoimosti kompanii. Strategicheskaya otvetstvennost' sovetov direktorov* [Modeling the firm value. Strategic responsibility of boards of directors]. Moscow, INFRA-M Publ., 2013, 430 p.
- 7. Kapustina L. Issledovanie konkurentosposobnosti predpriyatii dorozhnogo khozyaistva: marketingovyi podkhod [A study of the competitiveness of road enterprises: a marketing approach]. *Prakticheskii marketing = Practical marketing*, 2010, no. 9, pp. 22–27.
- 8. Korobitsyn T.G. Osobennosti i problemy finansirovaniya avtodorozhnogo stroitel'stva v Rossiiskoi Federatsii [Features and problems of financing the road construction in the Russian Federation]. *Molodoi uchenyi = Young scientist*, 2011, vol. 1, no. 4, pp. 158–161.
- 9. Kashlakov D.V. Aktual'nye problemy investitsii na transporte [Actual problems of investment in transport]. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of Russian Federation*, 2006, no. 6, pp. 24–26.
- 10. Kashevskaya E.V. Innovatsionnoe upravlenie kachestvom avtomobil'nykh dorog [Innovation quality management of highways]. *Nauka i tekhnika v dorozhnoi otrasli = Science and technology in road branch*, 2007, no. 4, pp. 26–28.
- 11. Meshkovskii A.V. Problemy dorozhnogo khozyaistva Rossii na sovremennom etape [Problems of the road economy of Russia at the present stage]. Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship, 2006, no. 12, pp. 155–158.
- 12. Mart'yanov V.I., Simonov A.S. Analiz i proektirovanie trassy avtomobil'noi dorogi [Analysis and design of a highway route]. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie = Modern technologies. System analysis. Modeling*, 2008, no. 4, pp. 16–23.
- 13. Nedogoda D.K. Lizing ili kredit: vybor sposoba finansirovaniya [Leasing or credit: choosing the way of financing]. *Ekonomicheskie nauki = Economic sciences*, 2007, no. 35, pp. 293–296.
- 14. Nekhai K., Lebed' A., Glotov A. Primenenie novykh tekhnologii pri planirovanii zatrat na soderzhanie avtomobil'nykh dorog [Application of new technologies for highway maintenance cost planning]. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of Russian Federation*, 2006, no. 6, pp. 20–22.

- 15. Sadilo M.V. *Avtomobil'nye dorogi: stroitel'stvo i ekspluatatsiya* [Roads: construction and operation]. Rostov-on-Don, Feniks Publ., 2011, 367 p.
- 16. Salatsinskaya Z.V. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo na transporte [Public-private partnership in transport]. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsiya = RISC: Resources, information, supply, competition*, 2010, no. 2, pp. 201–203.
- 17. Tikhomirov E.F. Finansirovanie dorozhnogo khozyaistva i nalogi [Financing of the road economy and taxes]. *Byulleten' transportnoi informatsii = Bulletin of transport information*, 2008, no. 6, pp. 2–8.
- 18. Frolov V.I., Pichugin E.S. Obosnovanie platnogo proezda po avtomobil'nym dorogam [Rationale for toll travel by road]. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov* = *Bulletin of civil engineers*, 2013, no. 2, pp. 205–209.
- 19. Khanina I.V., Ivanova L.B. Innovatsii v dorozhnoi otrasli: problemy i perspektivy [Innovation in the road sector: problems and prospects]. *Vestnik Irkutskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* = *Bulletin of Irkutsk State Technical University*, 2012, no. 12, pp. 275–279.
- 20. Grimsey D., Lewis M.K. Public Private Partnerships: The Worldwide Revolution in Infrastructure Provision and Project Finance. UK, Edward Elgar Publ. Ltd., 2004, 285 p.

Mariya V. CHERKASHINA

Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, Russian Federation solnymar@mail.ru