

Инвестиции государства в инфраструктуру: методология оценки



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Еще во времена фараонов и пирамид государственные инвестиции были нацелены на решение важных социальных задач. Однако при оценке их эффективности надо принимать в учет не только то, «что видно». Проектные цели и алгоритмы действий. Методологические особенности оценки экономической эффективности государственных инвестиций в строительство объектов транспортной инфраструктуры. Краткосрочные и долгосрочные ориентиры, макроэкономические критерии, сопоставление альтернатив. Оценка эффективности бюджетных инвестиций в контексте налогообложения.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, строительство, экономическая эффективность, методология оценки, инвестиции, налогообложение, государственно-частное партнерство.

Мачерет Дмитрий Александрович — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Государственные инвестиции в сооружение инфраструктурных объектов появились с возникновением древнейших государств. Характерный пример — древнеегипетские пирамиды, наиболее грандиозные из которых были построены еще в III тысячелетии до нашей эры. Обычно они рассматриваются только как символ величия обожествленных правителей страны — фараонов (см., например, [1, с. 158]), что снимает вопрос о какой-то экономической эффективности их сооружения. Однако, как полагает А. В. Гребенюк, строительство пирамид, осуществлявшееся только в период разлива Нила, когда «истощались и без того небольшие запасы продовольствия земледельцев, что грозило социальными потрясениями и даже голодными бунтами», было также инструментом обеспечения занятости населения и предотвращения катаклизмов в обществе — «фараон брал на себя их обеспечение в этот неблагоприятный период» [2, с. 98].

Но даже если принять во внимание эту социальную функцию организации таких крупномасштабных государственных строительных работ, очевидно, что, поскольку затраты на их ведение были весьма значительны, а никакого дополнительного роста производства материальных благ, никакого

мультипликативного эффекта не возникало, говорить об экономической эффективности государственных инвестиций здесь вряд ли правомерно даже с учетом социального аспекта. В конце концов занять население за государственный счет можно было и более полезной работой. Не случайно уже древнеримские авторы противопоставляли «необходимые людям» акведуки, обеспечивавшие транспортировку в Рим чистой горной воды, «беспольным пирамидам Египта» [3, с. 314].

Само по себе создание рабочих мест в ходе финансируемого государством строительства инфраструктурных объектов и производство материалов и технических средств для этого строительства не стоит считать эффектом соответствующих инвестиций. Ведь все государственные расходы осуществляются в конечном итоге за счет налоговых поступлений, а значит — за счет сокращения частных расходов и сбережений, которые послужили бы источником создания рабочих мест и производства товаров в иных сферах экономики [4, с. 35–42].

Поэтому при оценке макроэкономической эффективности государственных инвестиций в инфраструктурные объекты нужно учитывать не только те приросты общественного богатства, валового внутреннего продукта, занятости и доходов населения, которые являются непосредственным следствием финансовых вложений, но и упущенные приросты по каждой названной позиции при отвлечении используемых для сооружения объекта ресурсов (финансовых, трудовых, материальных) от лучшего из множества возможных альтернативных вариантов. Как образно говорил в связи с этой проблемой выдающийся французский экономист Фредерик Бастиа, принимать в учет надо не только то, «что видно», но и то, «чего не видно» [5, с. 814–815].

В качестве общего критерия макроэкономической эффективности государственных инвестиций можно рассматривать выражение:

$$\mathcal{E}_r^M > \sum \mathcal{E}_q^M, \quad (1)$$

где $\mathcal{E}_r^M$ — макроэкономический эффект от реализации государственных инвестиций;
 $\sum \mathcal{E}_q^M$ — суммарный макроэкономический эффект от наилучшего использования этих средств частными юридическими и физическими лицами — налогоплательщиками.

Представляется, что для оценки последнего параметра можно использовать в отношении юридических лиц данные о рентабельности деятельности по отраслям (с учетом их доли в совокупных налоговых поступлениях), а в отношении физических лиц потребуются специальные оценки влияния роста чистых (за вычетом налогов) среднедушевых доходов на макроэкономические показатели.

При каких условиях критерий (1) может выполняться? Очевидно, как указывал Адам Смит, при основании за счет государства «таких общественных работ, которые, будучи, может быть, в самой высокой степени полезными для обширного общества в целом, не могут, однако, своей прибылью возместить расходы отдельного человека или небольшой группы людей; поэтому нельзя ожидать, чтобы частное лицо или небольшая группа частных лиц основывали и содержали их» [6, с. 675–676]. К этой категории основоположник классической экономической теории относил прежде всего хорошие дороги, мосты, судоходные каналы, гавани — т. е. объекты транспортной инфраструктуры, необходимые для содействия торговле любой страны [6, с. 676].

Очень доходчиво условия выполнения указанного критерия сформулировал американский экономист Г. Хазлитт на примере сооружения моста: оно целесообразно, если правительство построило мост для удовлетворения общественного спроса, если этот мост способен решить доселе неразрешимую транспортную проблему, если налогоплательщики нуждаются в нем больше, чем в тех товарах, на которые они могли бы потратить деньги, изъятые у них в виде налогов [4, с. 36–37].

Как видим, речь здесь опять идет об объекте транспортной инфраструктуры.

К этому стоит добавить, что в классической работе французского инженера и экономиста Ж. Дюпюи [7], заложившей теоретические основы для оценки макроэкономической эффективности сооружения инфраструктурных объектов, в качестве примера также рассмотрен объект транспортной инфраструктуры — все тот же мост. (Выводы Дюпюи были проанализированы и развиты автором в работе [8].)

Специалист по экономической истории профессор Б. Фолсом, весьма критически оценивая результаты «нового курса» прези-



дента Ф. Рузвельта, указывает единственный, по его мнению, положительный результат развернутых тогда за государственный счет общественных работ — прогресс в инфраструктуре страны, в том числе — транспортной [9, с. 139].

Почему же именно транспортная инфраструктура представляется сферой, в которой государственные инвестиции с большим основанием могут найти эффективное применение?

Потому, что наряду со стимулированием развития отраслей, потребителем продукции которых является транспорт, существует еще и другой, уникальный и основной «канал влияния» развития транспорта на экономический рост. Он заключается в том, что транспорт, способствуя развитию и удешевлению товарообменных процессов, расширяет зоны эффективного распространения товаров и увеличивает возможности для специализации и кооперирования производства.

Тем самым создаются условия для более полной реализации сформулированного Давидом Рикардо принципа сравнительных преимуществ, имеющего ключевое значение для эффективности экономики [10, 11].

Применительно к железнодорожному транспорту оба указанных «канала влияния» на экономический рост и их синергия детально рассмотрены в работах [12, 13].

Модель влияния транспортной инфраструктуры на межрегиональный товарообмен, основанный на эффективной специализации каждого региона, достигаемой благодаря транспортному сообщению, представлена в работе [8]. В ней показано, что создание транспортной инфраструктуры и организация с ее помощью межрегионального товарообмена ведут к росту производства и потребления товаров при снижении цен на них, т. е. к повышению общественного благосостояния. Последнее наиболее полно выражается в ускоренном, по сравнению с ростом физического и стоимостного объемов производства, увеличении макроэкономического эффекта от выпуска и потребления товаров.

Одному и тому же набору действий в экономике можно дать совершенно разные оценки в зависимости от того, рассматриваются эти решения в краткосрочном или же в долгосрочном периоде [14, с. 251–252].

Для разграничения долгосрочного и краткосрочного периодов примем критерий

И. Кирцнера, согласно которому долгосрочная оценка осуществляется с точки зрения более раннего решения, являющегося предпосылкой более поздних. Краткосрочная оценка осуществляется с точки зрения более позднего решения, когда предшествующее решение уже принято, «развилка» пройдена и последующие действия совершаются с учетом ранее выбранного варианта.

Применительно к рассматриваемой проблеме краткосрочной оценкой эффективности государственных инвестиций в конкретный проект будем считать оценку в условиях ранее принятых решений об уровне и порядке налогообложения, которые не только во многом определяют объем бюджетных поступлений, но и существенно влияют на динамику и структуру экономического роста. Соответственно долгосрочный взгляд должен охватывать сами решения в части налогообложения.

Исходя из этого, **в краткосрочном периоде для принятия решений о целесообразности государственных инвестиций в инфраструктурный проект достаточно сопоставить их эффективность с эффективностью альтернативных направлений государственных расходов.**

Общий алгоритм действий можно описать следующим образом.

Во-первых, в рамках существующего порядка налогообложения и прогнозируемой налоговой базы необходимо определить прогнозную величину бюджетных доходов и расходов. (Бюджетные расходы отличаются от доходов на величину профицита или дефицита бюджета. Принятие решения об уровне бюджетного профицита или дефицита представляет собой отдельную сложную социально-экономическую проблему, выходящую за рамки данной работы. Поэтому пока абстрагируемся от этой проблемы и будем считать величину бюджетных расходов однозначно определяемой объемом его доходной части.)

Во-вторых, все направления потенциальных бюджетных расходов надо упорядочить по убыванию уровня их социально-экономической эффективности.

Затем наиболее эффективные направления расходов должны последовательно включаться в бюджет до тех пор, пока их суммарная величина не исчерпает ранее определенный общий лимит. Уровень социально-экономической эффективности последнего из вклю-

ченных в бюджет направлений расходования средств будет, по сути, локальным нормативом эффективности в данных условиях.

Все остальные потенциальные направления бюджетных затрат, обладающие уровнем эффективности ниже этого норматива, естественно, в бюджет включаться не должны.

Предложенная методология может использоваться как для федерального, так и для региональных бюджетов.

Конечно, оценка социально-экономической эффективности всех направлений бюджетных затрат, являясь «идеальным» вариантом, на практике чрезвычайно сложна.

Поэтому вышеприведенный алгоритм может быть применен не ко всей сумме бюджетных затрат, а лишь к затратам на национальную экономику.

В этом случае речь будет идти о еще более «краткосрочной» оценке, когда величина бюджетных затрат на национальную экономику в целом определена и стоит задача их наиболее эффективного распределения между альтернативными программами и проектами.

При таком подходе результативные проекты развития транспортной инфраструктуры будут иметь хорошие шансы на реализацию в силу отмеченного уже сочетания «каналов влияния» транспорта на макроэкономические показатели.

Так как транспорт выступает обязательным условием хозяйственной деятельности людей [8], жизнедеятельности вообще (в отличие от большинства отраслей производства материальных благ, каждая из которых в данном регионе или стране может не существовать, а спрос на относящиеся к ней товары удовлетворяется за счет их ввоза), создание транспортной инфраструктуры встает в один ряд с формированием **общих условий** жизни и экономической деятельности, что в большей степени относится к задачам государства, чем стимулирование **отдельных видов** экономической деятельности, где определяющую роль должны играть рыночные механизмы.

Рассмотрим особенности оценки эффективности государственных инвестиций с учетом принятия решений об уровне налогообложения.

Уровень налогов значимо воздействует на общую экономическую активность, причем их чрезмерное повышение может настолько снизить ее (а также стимулировать уклонения от выплаты налогов), что величина

на налоговых поступлений даже сократится [15]. (Соответствующая зависимость получила название «кривой Лаффера».)

Однако мнение о целесообразности повышения налоговых ставок для формирования дополнительных инвестиционных возможностей государства и — тем самым — осуществления модернизации экономики достаточно распространено, в том числе и в научной литературе [16–19]. При этом в качестве одного из предпочтительных механизмов такого повышения нередко рассматривается введение «прогрессивной» шкалы налогообложения доходов физических лиц (НДФЛ), зачастую — со ссылкой на зарубежный опыт. Он же, между тем, свидетельствует, что «прогрессивное» налогообложение служит не столько инструментом развития, сколько инструментом выравнивания доходов, обеспечения «социальной справедливости».

Не вдаваясь подробно в эту тему, следует заметить, что при «плоской» шкале НДФЛ, существующей в России, **сумма** налоговых платежей возрастает пропорционально величине дохода. Тот, кто зарабатывает, скажем, в 5 раз больше другого, уплачивает и в пять раз больший налог (если абстрагироваться от налоговых льгот). А «прогрессивная» шкала НДФЛ предполагает, что с ростом дохода растет и ставка налогообложения, так что зарабатывающий в пять раз больше должен будет уплачивать больше налогов в 7, 10 или более раз (в зависимости от степени «прогрессивности» шкалы).

Справедливость подобной ситуации, мягко говоря, сомнительна, особенно с учетом того, что каждый дополнительно заработанный рубль достается человеку труднее, чем предыдущие. Ведь экономической теорией доказано, «что отрицательная полезность труда, ощущаемая работником, увеличивается в большей пропорции, чем величина затрат труда» [20, с. 125]. Порождая, скорее, несправедливость, «прогрессивное» налогообложение снижает стимулы к труду и сбережениям, ограничивает тем самым и базу частных инвестиций, и платежеспособность населения.

Ограничение величины частных инвестиций приводит к снижению общего объема инвестиций, что особенно отрицательно сказывается на возможности реализации капиталоемких проектов с длительными сроками сооружения и окупаемости объектов. Именно к этой категории относится значи-





тельная часть проектов в области транспортной инфраструктуры.

Снижение платежеспособности населения, в свою очередь, ограничивает возможность окупаемости объектов транспортной инфраструктуры за счет платежей тех, кто пользуется услугами этой инфраструктуры (будь то пассажиры поездов и самолетов или автовладельцы, передвигающиеся по платным автодорогам).

Поэтому следует согласиться с мнением, что «плоская» шкала НДС — одно из конкурентных преимуществ нашей экономики и отказываться от него не целесообразно [21].

Представляется, что источником финансовых ресурсов для государственных инвестиций в инфраструктуру должно быть не утяжеление налогового бремени, не увеличение доли доходов, изымаемых в бюджет, а развитие бизнеса, частной инициативы, рост доходов граждан, на основе чего будут увеличиваться объемы бюджетных поступлений.

Таким образом, **при долгосрочной оценке эффективности государственных инвестиций в развитие инфраструктуры по критерию (1), когда определяются не просто суммы и направления инвестиций, но и делается выбор уровня и механизмов налогообложения, необходимо помимо упущенных эффектов альтернативных частных затрат учитывать такие негативные последствия роста налоговых ставок, как снижение стимулов к труду и повышению доходов и усиление предпосылок к уклонению от уплаты налогов.**

Государственные инвестиции зачастую критически значимы для реализации проектов развития транспортной инфраструктуры, формирующих долгосрочные социально-экономические эффекты. Но не меньшее значение имеет и наличие институтов, механизмов и стимулов, способствующих привлечению частных инвестиций в такие проекты [22, 23]. Именно государственно-частное партнерство, при котором коммерчески эффективные частные инвестиции кооперируются с общественно эффективными государственными, может обеспечить динамичное развитие транспортной инфраструктуры, столь важное для устойчивого экономического роста. При этом оценку эффективности государственных инвестиций необходимо осуществлять с использованием научно обоснованной и выверенной методологии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Васильев Л. С. Всеобщая история. — В 6 т. Т. 1: Древний Восток и античность. — М.: Высшая школа, 2007. — 448 с.
2. Гребенюк А. В. Курс лекций по истории мировых цивилизаций. Часть 1: Цивилизации Древнего Востока. — М.: Рубежи XXI, 2006. — 312 с.
3. Вошинина А. И. Античное искусство. — М.: Издательство Академии художеств СССР, 1962. — 396 с.
4. Хазлитт Г. Экономика за один урок: Пер. с англ. — М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2007. — 256 с.
5. Бастиа Ф. Экономические гармонии. Избранное: Пер. с франц. — М.: Эксмо, 2007. — 1200 с.
6. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов: Пер. с англ. — М.: Эксмо, 2009. — 960 с.
7. Дюпюи Ж. О мере полезности гражданских сооружений: Пер. с франц. // Теория потребительского поведения и спроса / Под ред. В. М. Гальперина. — СПб: Экономическая школа, 1993. — С. 28–66.
8. Мачерет Д. А. Из кармана Пьера в карман Жака // Мир транспорта. — 2003. — № 2. — С. 12–22.
9. Фолсом Б. Новый курс или кривая дорожка? Как экономическая политика Ф. Рузвельта продлила Великую депрессию: Пер. с англ. — М.: Мысль, 2012. — 352 с.
10. Финдли Р. Сравнительные преимущества // Экономическая теория / Под ред. Дж. Итуэлла, М. Милгейта, П. Ньюмена: Пер. с англ. — М.: Инфра-М, 2004. — С. 122–133.
11. Рикардо Д. Начала политической экономии и налогового обложения. Избранное: Пер. с англ. — М.: Эксмо, 2009. — 960 с.
12. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Эволюция железнодорожного транспорта: на пути к инновационному ренессансу // Вестник ВНИИЖТ. — 2011. — № 1. — С. 3–14.
13. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономический аспект эволюции железнодорожного транспорта // Вопросы экономики. — 2011. — № 3. — С. 124–137.
14. Кирцнер И. Конкуренция и предпринимательство: Пер. с англ. — Челябинск: Социум, 2010. — 288 с.
15. Canto V., Joines D., Laffer A. A foundations of supply-side economics: theory and evidence. New York, 1983. — 283 p.
16. Нигматулин Р. И., Нигматулин Б. И. Кризис и модернизация России — тринадцать теорем. — М.: Новости, 2010. — 48 с.
17. Акаев А. А. О стратегии интегрированной модернизации экономики России до 2025 года // Вопросы экономики. — 2012. — № 4. — С. 97–116.
18. Ханин Г. И. Состояние и перспективы российской экономики в начале XXI века // ЭКО. — 2005. — № 12. — С. 86–108.
19. Ханин Г. И., Фомин Д. А. Деньги для модернизации: сколько и где их взять? Электронный ресурс: www.sapanet.ru/Science/2011/han_fom_st1.doc. Доступ 20.02.2013.
20. Фон Мизес Л. Человеческая деятельность: Трактат по экономической теории: Пер. с англ. — Челябинск: Социум, 2008. — 882 с.
21. Назаров В. 5 доводов против введения прогрессивного подоходного налога. Электронный ресурс: <http://www.forbes.ru/ekonomika-column/vlast/64631-5-dovodov-protiv-vvedeniya-progressivnogo-podohodnogo-naloga-v-rossii>. Доступ 20.02.2013.
22. Мачерет Д. А. Об экономических проблемах развития транспортной инфраструктуры // Мир транспорта. — 2011. — № 3. — С. 76–83.
23. Лапидус Б. М. На пределе возможностей // Эксперт. — 2011. — № 40. — С. 26–28

PUBLIC INVESTMENTS IN INFRASTRUCTURE: METHODOLOGY FOR ASSESSMENT

Macheret, Dmitry A. – D.Sc. (Economics), professor, head of the department of economics of construction business and property management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

The article, based on historical approach, reveals methodological problems of assessment of macroeconomic efficiency of public infrastructure investments. The author suggests common criterion of macroeconomic efficiency of public investments and studies conditions of its implementation. The article substantiates that transport infrastructure

is a sphere of most efficient application of public investment.

The features of assessment of practicability of long- and short term public infrastructure investments are examined along with interaction between public budget and tax politics and substantiation of necessity to maintain "plain" scale of taxation of individuals.

Key words: transport infrastructure, construction, economic efficiency, methodology of assessment, investment, taxation, public-private partnership.

REFERENCES

1. Vasil'ev L.S. Universal history [Vseobshchaya istoriya] in 6 vol. Vol. 1. Ancient Middle East and Ancient World [Drevniy Vostok i antichnost']. Moscow, Vysshaya shkola publ., 2007, 448 p.
2. Grebenyuk A.V. Course of lectures on the history of world civilizations [Kurs lektiy po istorii mirovykh tsivilizatsiy]. Part 1: Civilizations of Ancient Middle East [Tsivilizatsii Drevnego Vostoka]. Moscow, Rubezhi XXI publ., 2006, 312 p.
3. Voschinina A.I. Ancient art [Antichnoe iskusstvo]. Moscow, Izdatel'stvo Akademii hudozhestv SSSR [Art Academy of the USSR publ.], 1962, 396 p.
4. Hazlitt, Henry Stuart. Economics in One Lesson [Russian title: Ekonomika za odin urok]. Translated from English. Moscow, I.D. Williams publ., 2007, 256 p.
5. Bastiat, Claude Frédéric. Economic Harmonies. Selected works. [Russian title: Ekonomicheskie garmonii. Izbrannoe]. Translated from French. Moscow, Eksmo publ., 2007, 1200 p.
6. Smith, Adam. An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations [Russian title: Issledovanie o prirode i prichinakh bogatstva narodov]. Translated from English. Moscow, Eksmo publ., 2009, 960 p.
7. Dupuit, Arsène Jules Étienne Juvénal. De la mesure de l'utilité des travaux publics [Russian title : O mere poleznosti grazhdanskikh sooruzheniy]. Translated from French. In: Theory of customer behavior and demand [Teoriya potrebitel'skogo povedeniya i sprosa]. Ed. by V.M. Gal'perin. Saint-Petersburg, Ekonomicheskaya shkola publ., 1993, pp.28-66.
8. Macheret D.A. From Pierre's pocket into Jackues' pocket [Iz karmana Pera v karman Zhaka]. Mir transporta [World of Transport and Transportation]. 2003. Vol.2, Iss.2, pp. 12-22.
9. Folsom Jr., Burton W. New Deal or Raw Deal?: How FDR's Economic Legacy Has Damaged America [Russian title: Novyy kurs ili krivaya dorozhka? Kak ekonomicheskaya politika F. Ruzvel'ta prodliila velikuyu depressiyu]. Translated from English. Moscow, Mysl' publ., 2012, 352 p.
10. Findlay R. Comparative advantage [Russian title: Sravnitel'nye preimushchestva] in: J.Eatwell, M.Milgate, P/Newman (Eds). The new Palgrave dictionary of economics (vol.1, pp.514-517) [Russian title: Ekonomicheskaya teoriya]. Translated from English. Moscow, Infra-M publ., 2004, pp.122-133.
11. Ricardo, David. On the Principles of Political Economy and Taxation [Russian title: Nachala politicheskoy ekonomii i nalogovogo oblozheniya]. Selected works [Izbrannoe]. Translated from English. Moscow, Eksmo publ., 2009, 960 p.
12. Lapidus B.M., Macheret D.A. Evolution of rail transport: towards innovation renaissance [Evolutsiya zheleznodorozhnogo transporta: na puti k innovatsionnomu renessansu]. Vestnik VNIIZhT, 2011, № 1, pp. 3-14.
13. Lapidus B.M., Macheret D.A. Macroeconomic aspect of evolution of rail transport [Makroekonomicheskiy aspekt evolyutsii zheleznodorozhnogo transporta]. Voprosy ekonomiki, 2011, № 3, pp. 124-137.
14. Kirzner, Israel M. Competition and Entrepreneurship [Russian title: Konkurentsia i predprinimatel'stvo]. Translated from English. Chelyabinsk, Sotsium publ., 2010, 288 p.
15. Canto V., Joines D., Laffer A. A foundations of supply-side economics: theory and evidence. New York, 1983, 283 p.
16. Nigmatulin R.I., Nigmatulin B.I. Crisis and modernization of Russia: 13 theorems [Krizis i modernizatsiya Rossii – trindatsat' teorem]. Moscow, Novosti publ., 2010, 48 p.
17. Akaev A.A. On the strategy of integrated modernization of Russian economics before 2025 [O strategii integrirovannoy modernizatsii ekonomiki Rossii do 2025 goda]. Voprosy ekonomiki, 2012, № 4, pp.97-116.
18. Hanin G.I. State and outlook for Russian economy at the beginning of 21st century [Sostoyaniya i perspektivy rossiyskoy ekonomiki v nachale XXI veka]. EKO, 2005, № 12, pp. 86-108.
19. Hanin G.I., Fomin D.A. Money for modernization: how much and where to get? [Den'gi dlya modernizatsii: skol'ko igde ih vz'yat'?). www.sapanet.ru/Science/2011/han_fom_st1.doc. Last accessed 20.02.2013.
20. Mises von, Ludwig Heinrich Edler. Human Action: A Treatise on Economics [Russian title: Chelovecheskaya deyatel'nost': Traktat po ekonomicheskoy teorii]. Translated from English. Chelyabinsk: Sotsium publ., 2008, 882 p.
21. Nazarov V. Five arguments against graduated income tax [5 dovodov protiv vvedeniya progressivnogo podohodnogo naloga]. <http://www.forbes.ru/ekonomika-column/vlast/64631-5-dovodov-protiv-vvedeniya-progressivnogo-podohodnogo-naloga-v-rossii>. Last accessed 20.02.2013.
22. Macheret D.A. On the Economic Problems of Development of Transport Infrastructure [Ob ekonomicheskikh problemakh razvitiya transportnoy infrastruktury]. Mir transporta [World of Transport and Transportation]. 2011, Vol. 36, Iss.3, pp. 76-83.
23. Lapidus B.M. At the limits of capacity [Na predele vozmozhnostey]. Ekspert, 2011, № 40, pp. 26-28.

Координаты автора (contact information): Мачерет Д.А. (Macheret D.A.) – macheret@vniizht.ru.

Статья поступила в редакцию / article received 26.02.2013
Принята к публикации / article accepted 15.03.2013

