

Анализ видов экономической деятельности

УДК 338.22.021.4

ВОПРОСЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЛАТНЫХ ДОРОГ

С. П. БУШАНСКИЙ,*кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник**E-mail: dbd-s@yandex.ru**Центральный экономико-математический институт
Российской академии наук*

Основные отличия отечественной практики создания платных дорог от мирового опыта – игнорирование общепринятой методики оценки социально-экономических затрат и выгод, превалирование коммерческих интересов. Рост удельной стоимости строительства вызван ликвидацией дорожных фондов. Попытка удешевить реконструкцию федеральных трасс ограничением доступа приведет к заметному ухудшению условий местной сети из-за ее слабой развитости.

Ключевые слова: платные дороги, социально-экономическая эффективность, инвестиции, транспортная дискриминация.

Платные дороги было разрешено строить в России еще в 1992 г., что объяснялось попыткой рыночных реформ, кризисом в стране и острой нехваткой бюджетных инвестиций. В 1990-е гг. по инициативе местных властей, которые надеялись изыскать дополнительные средства на строительство крупных транспортных объектов у частных инвесторов, был составлен ряд бизнес-планов с анализом их коммерческой и общественной эффективности.

В результате выяснилось, что проекты не в состоянии привлечь значительные доли инвестиций (только порядка 10–20%, чего едва хватило бы на создание и поддержание системы взимания платы)

из-за неблагоприятного соотношения в сравнении с развитыми странами уровня жизни и затрат на строительство. Но и для такой небольшой доли затрат российский инвестор не располагал требуемыми средствами (речь шла хотя бы о десятках миллионов долл. США). Единственным примером привлечения частных инвестиций непосредственно в строительство стал проект путепровода в Саратове в 1998 г., плата за проезд по которому была вскоре отменена решением суда.

Было очевидно, что необходимо более активное участие государства как для привлечения инвесторов к инвестиционным проектам (ИП), так и для разработки нормативной документации. Поэтому само по себе создание Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») – это шаг вперед в формировании системы платных дорог. Аналогичные компании создавались и в развитых странах. Так, в 1999 г. в Европе до волны приватизации концессионных компаний 73 % всех концессий находилось в общественном управлении [2].

К сожалению, из официальных документов трудно понять, какие аспекты зарубежного опыта формирования платных дорог будут перениматься. Основное внимание в них уделяется протяженности

сети платных дорог, тарифам за проезд в зарубежных странах. Предполагалось, что к 2030 г. в России будет построено более 20 тыс. км платных дорог¹, в результате чего удастся выйти по этому показателю на второе место после Китая.

За пределами какого-либо анализа (во всяком случае, это не отражено в нормативной документации) остался главный вопрос: для чего нужны платные дороги стране? Необходимость принятия закона о создании ГК «Автодор» в Государственной Думе Федерального Собрания РФ мотивировалась недостаточным финансированием развития федеральных дорог. В последние 15 лет особое внимание уделяется международным транспортным коридорам (МТК). Для обеспечения международных перевозок предполагается провести модернизацию дорог, усилив дорожное покрытие, способное вынести поток большегрузных автомобилей, поскольку, как прогнозируется, вступление в ВТО приведет к увеличению международных грузопотоков. Плату за проезд планируется ввести в основном на дорогах, входящих в МТК.

Остается неясным, почему сбор денег с пользователей обязательно эффективнее обычных дорожных налогов. Ведь инвестиции на организацию платного проезда обычно немалые (до 20 % от стоимости дороги), примерно ту же долю занимают дополнительные эксплуатационные расходы.

Цель создания платных дорог согласно нормативной документации – коммерческие интересы; основным критерием выбора системы взимания платы является максимизация прибыли от эксплуатации платной дороги [8, подп. 5.5.2]. Стоимость тарифов должна обеспечивать полное или частичное покрытие затрат на строительство, реконструкцию и эксплуатацию, а также получение прибыли организацией, эксплуатирующей платную дорогу [5, п. 3]. Однако нормой в международной практике функционирования платных дорог является их бесприбыльность, если они находятся в управлении государства или общественной компании [9, табл. 2.2].

Но дело не только в этом. Основным критерием эффективности инвестиционного проекта, независимо от того, привлекаются частные инвестиции

или нет, должна быть эффективность для страны в целом, а не эффективность отдельной компании [7, 11]. Проект с отрицательным значением экономического чистого дисконтированного дохода (economic net present value, ENPV), рассчитываемого на основе специальных теневых цен, должен быть отвергнут, так как использует слишком много ресурсов для достижения относительно небольших выгод [11, с. 58]². Это правило может нарушаться в редких случаях, если результаты проекта имеют важное социальное значение, трудно измеряемое в стоимостном выражении.

При эффективной организации платного проезда увеличение строительных, эксплуатационных и транспортных затрат в результате организации платного проезда должно быть меньше выгод от инвестирования сэкономленных бюджетных средств [12]. Как правило, на практике в расчеты ENPV не включаются выгоды от сэкономленных бюджетных средств (видимо, из-за значительной неопределенности их оценки). Поэтому в некоторых работах (например, [2]) для учета бюджетных ограничений при выборе наилучшего варианта финансирования проекта предлагается паллиативная мера: отношение показателя ENPV к чистым дисконтированным затратам бюджета.

Помимо стандартных требований к улучшению общего экономического благосостояния в международной практике большое внимание уделяется справедливому распределению полученных от проекта экономических благ. Потенциально проигравшие пользователи дорожной сети от ввода платного проезда могут быть разделены на три группы:

- 1) вынужденные уменьшить количество поездок или использовать другие маршруты или виды транспорта, чтобы не платить;
- 2) оплачивающие дорогу, потому что нет альтернативного варианта, но при этом выигрыш во времени и затратах пользователя меньше, чем плата за проезд;
- 3) пользователи перегруженных бесплатных дорог, потоки на которых увеличились из-за платного проезда.

² В России международные нормы оценки эффективности инвестиций могут вполне официально не соблюдаться не только при строительстве платных дорог, но также и для всех проектов в рамках государственно-частного партнерства, реализуемых при поддержке Инвестиционного фонда и оцениваемых по особой методике [6], в которой общепринятый в мире термин «экономическая эффективность инвестиционного проекта» присвоен показателю, нигде в мире не используемому.

¹ «О ходе работ по созданию государственной компании по управлению и развитию федеральных автомобильных дорог». Доклад заместителя министра транспорта РФ А. Мишарина на заседании правительственной комиссии по транспорту и связи 21.11.2008.

Среди первых двух групп пользователи с низкими доходами проигрывают больше всех. Чем меньше доход пассажира или водителя, тем меньше он готов платить за экономию затрат времени, а для наименее обеспеченных граждан дополнительные финансовые затраты будут неприемлемы даже при существенной экономии времени. Меры по сглаживанию издержек социального характера могут включать:

- льготы или бесплатный проезд на платных участках (например, для общественного транспорта, личных автомобилей с пассажирами, водителей с низкими доходами, пенсионеров, лиц с ограниченными возможностями);

- прямые компенсации пользователям, затрачивающим на платный проезд больше, чем они выигрывают;

- снижение налоговых выплат всех пользователей или отдельных пользователей в качестве компенсации затрат на оплату проезда;

- развитие общественного транспорта для альтернативного способа поездки;

- строительство и реконструкция дорог для развития альтернативных маршрутов.

В российской нормативной документации, как и в практике обоснования, проблема минимизации проигрыша пользователей дорог игнорируется. Так, в работе [6] пользователи дифференцируются только по видам автомобилей, как будто в российском обществе нет социального неравенства, или владельцами автомобилей являются только обеспеченные жители. Даже если платный маршрут имеет большие преимущества в экономии времени, у водителя может просто не оказаться денег для оплаты, если он использует его регулярно, напри-

мер для поездки на работу. Особенно тревожно, что платный проезд устанавливается на существующих дорогах (после их реконструкции) с очень протяженными альтернативными маршрутами. Фактически ликвидируется имеющаяся возможность бесплатного проезда. Финансовые расходы населения на транспортные услуги в сравнении с условиями «без проекта» возрастут, что прежде всего ударит по бедным слоям населения.

Другой аспект дискриминации отдельных групп пользователей касается транспортных связей. Несмотря на то, что короткие перевозки характерны для автомобильного транспорта (табл. 1) и составляют основную долю всех поездок, на первом месте в проектировании федеральных дорог стоят интересы транзитных перевозчиков, в частности международных.

Нередки случаи, когда инвестиционный проект, подразумевающий улучшение условий местных потоков, корректируется при согласовании с федеральным или региональным уровнем так (например, переносится местоположение нового объекта, ликвидируются съезды), что в результате для местных пользователей он оказывается ненужным. В этом есть, конечно, и своя «логика», но основана она не на представлениях о сети как едином целом, а на иерархии управления, разделяющей единую сеть на «свои» и «чужие» участки. Чиновники каждого уровня отвечают за соответствующую подсеть, и учитывать интересы пользователей дорог более низкого уровня им невыгодно: ведь это ведет к увеличению потоков на «своих» дорогах и, как следствие, заторам, ухудшению качества покрытия, увеличению затрат на реконструкцию дорог, т. е. к тому, что находится в фокусе общественного вни-

Таблица 1

Среднее расстояние автомобильных поездок в 1990–2008 гг., км*

Показатель	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Среднее расстояние перевозки 1 т груза:	19,5	23,0	26,8	29,0	29,5	30,0	31,3
– организациями автомобильного транспорта	23,1	21,5	41,8	60,5	58,9	97,8	93,0
– организациями других видов деятельности	18,6	23,4	24,4	25,9	26,0	23,0	24,7
Среднее расстояние перевозки одного пассажира транспортом общего пользования при:							
– международном сообщении	2 000	500	188	235	250	211	250
– междугородном сообщении	68	63	94	102	101	102	106
– пригородном сообщении	16,0	14,4	15,2	16,3	16,8	17,1	16,9
– внутригородском сообщении	5,1	4,7	4,3	4,3	4,4	4,6	4,6
Оценочное среднее расстояние перевозки одного пассажира автомобилями, находящимися в личной собственности	20–30						

* На основе данных Росстата по грузо- и пассажирообороту и объемам грузовых и пассажирских перевозок.

мания. Такой бюрократический эгоизм не является спецификой России, однако его надо учитывать в планировании дорог, понимая, что за стремлением развивать транзит может скрываться вовсе не глубокий анализ, а желание освободить себя от проблем управления «лишними» потоками.

Если рассматривать всю транспортную сеть России как целостную структуру, то не только для короткопребывающих поездок, но и для внутреннего транзита и перевозок экспортно-импортных грузов необходимо развитие более разветвленной сети местных дорог.

Во-первых, это ведет к общему снижению расстояния поездок. Понятно, что при слабо развитой местной сети транспортная доступность населенных пунктов, расположенных вдали от федеральных трасс, остается неблагоприятной. В конечном счете все транспортные потоки «встречаются» в крупных транспортных узлах, что в свою очередь требует значительных дополнительных инвестиций для наращивания их пропускной способности.

Во-вторых, эффективность и скорость грузоперевозок железнодорожного транспорта зависит от соотношения протяженности дорожной и железнодорожной сетей: железнодорожных магистралей должно быть намного меньше, чем подводящих к ним путей [1]. Если протяженность шоссейных дорог меньше некоторой величины, доставка грузов до железнодорожных станций будет затратной, в том числе и по времени.

В-третьих, при доставке срочных грузов важ-

на не столько высокая средняя скорость доставки, сколько ее надежность, что обеспечивается в том числе доступностью приемлемых альтернативных федеральной сети маршрутов, которых, к сожалению, в России нет, либо потому, что их нет «физически», либо потому, что уровень загрузки потоками этих маршрутов достаточно плотный. Ограничение доступа на платные магистрали приведет к переносу заборов на альтернативные маршруты.

Что касается международных транзитных перевозок, то их доля в общем потоке транспорта незначительна – менее 0,1 % от грузооборота организациями автомобильного транспорта (табл. 2). По прогнозу, представленному в Транспортной стратегии РФ, объемы транзитных перевозок автомобильным транспортом с 2010 по 2030 гг. возрастут в 3 раза. Потенциал МТК всех видов транспорта в России в 2006 г. был использован на 68 % [3].

Международные автомобильные перевозки обеспечивают примерно 1/4 внешнеторгового оборота в стоимостном выражении, поскольку при этом в основном перевозятся дорогостоящие грузы.

Чистые экономические выгоды от международного транзита – это разность между оплатой владельцами грузов оказываемых транспортных и сопутствующих услуг и затратами экономики на оказание этих услуг. Вряд ли эти выгоды могут быть отнесены к трудно измеряемым в стоимостной форме характеристикам (таким, как социальные факторы или различные качественные показатели). Поэтому априорная приоритетность развития МТК

Таблица 2

**Международные перевозки автомобильным транспортом общего пользования
в 1990–2008 гг.**

Показатель	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Перевезено грузов организациями автомобильного транспорта, млн т,	2 941	1 441	550	612	713	644	667
в том числе в международном сообщении, включая:	1,63	2,05	1,58	1,82	3,56	1,75	3,24
– экспорт	0,88	0,99	0,61	1,02	0,41	0,54	0,84
– импорт	0,44	0,87	0,86	0,76	3,11	1,17	2,36
– транзит	0,31	0,07	0,06	–	–	0,01	0,01
– по территории иностранных государств	–	0,11	0,05	0,04	0,04	0,02	0,02
Грузооборот организациями автомобильного транспорта, млрд т/км,	68	31	23	37	42	63	62
в том числе в международном сообщении, включая:	3,0	2,4	1,7	2,0	2,2	2,9	4,8
– экспорт	–	–	0,72	0,77	0,70	1,23	1,77
– импорт	–	–	0,81	1,15	1,38	1,60	2,94
– транзит	–	–	0,06	–	0,03	0,04	0,05
– по территории иностранных государств	–	–	0,08	0,01	0,04	0,03	0,04

Источник: данные Росстата.

для сети автомобильных дорог России представляется необоснованной, особенно учитывая мизерную долю международного транзита в общей интенсивности движения автомобилей. По крайней мере, если выгоды от предоставления особых условий для перевозок международных грузов действительно столь велики, то их должно бы хватить и на строительство новой платной дублирующей сети маршрутов МТК без привлечения бюджетных средств и дискриминации внутреннего пользователя.

Снижение затрат времени доставки международных транзитных грузов, ради чего модернизируется сеть дорог, входящих в МТК, не является прямой выгодой для национальной экономики. Этот фактор теоретически может повлиять на увеличение потоков грузов и сумм выплат владельцами международных грузов за оказываемые услуги и право на транзит по российской территории, но не вполне понятно, повлияет ли и насколько критично влияют на объемы дальних перевозок заторы в час пик в основном на подходах к крупным городам. Если выигрыш во времени для автомобильного международного транзита в сравнении с морскими перевозками составляет несколько дней, то несколько потерянных часов из-за плотного потока на дорогах вряд ли является главным отпугивающим фактором.

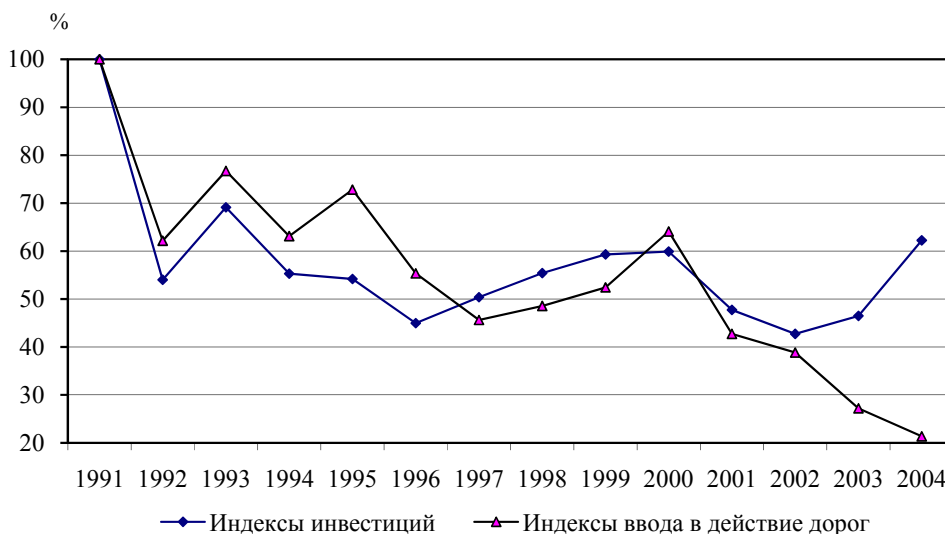
Увлечение приоритетными проектами приводит к росту удельной стоимости строительства дорог. Росстат публиковал статистические данные по инвестициям в шоссейное хозяйство (до перехода на новую систему статистической отчетности ОКВЭД)

и данные по вводу в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием за счет нового строительства, расширения и реконструкции (см. рисунок).

Расчеты, проведенные с разными лаговыми коэффициентами (лаг оценивался в 3–4 года), показывают, что стоимость 1 км дорог, введенных в эксплуатацию в 2005 г., возросла в 3–4 раза (в сопоставимых ценах) в сравнении со стоимостью дорог, введенных в эксплуатацию в 2000 г. Именно в этот период произошло упразднение дорожных фондов, складывается тенденция игнорирования дешевых, «рядовых» проектов – сначала из-за недостатка выделяемых средств. Если территориальные фонды продолжали существовать до 2004 г., хотя и с меньшим финансированием, федеральный дорожный был упразднен в 2000 г. Интересно, что одним из аргументов такой реформы были чрезмерные траты на дороги.

Уровень инвестиций в 2001 г. в сопоставимых ценах упал почти на 20% в сравнении с предыдущим годом, в 2002 г. – еще на 10%, в 2003 г. не изменился, а в 2004 г. объемы финансирования были восстановлены. Однако протяженность введенных в эксплуатацию дорог, снизившись с 6,6 тыс. км в 2000 г. до 2 тыс. км в 2005 г. (табл. 3), так и не восстановилась: в 2010 г. введено в эксплуатацию 2,2 тыс. км дорог общего пользования с твердым покрытием, а в 2011 г. – 1,2 тыс. км.

В работе [10] приводятся сравнительные данные по средней стоимости в млн долл. США строительства 1 км 4-полосной автострады. Для Китая они составляют 2,9, для Бразилии – 3,6, для США – 5,1, а для России – 12,9 млн долл. К сожалению, из источника непонятно, на основе каких проектов были получены эти цифры, как оценивался курс доллара (по официальному курсу или как-нибудь иначе, например, по ППС – паритету покупательной способности). На стоимость дороги влияет прежде всего количество искусственных сооружений (крупных мостов,



Источник: Транспорт и связь. М.: Росстат, 2005.

Динамика индексов инвестиций в дорожное строительство и ввода в действие дорог общего пользования, 1991–2004 гг.

Таблица 3

Ввод в действие автомобильных дорог общего пользования, км

Автомобильные дороги общего пользования	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Федеральные	934	258	474	391	464	231	378	578	578	735
Местные	5 626	4 136	3 524	2 362	1 776	1 790	1 661	1 931	2 760	901
Всего	6 559	4 394	3 998	2 752	2 240	2 021	2 038	2 509	3 348	2 376

Источник: данные Росстата.

путепроводов, разноуровневых развязок). Поэтому, например, удельные стоимости строительства городской и внегородской магистрали могут различаться между собой и в десятки раз внутри одного региона. Из-за низкой плотности дорог и неблагоприятной транспортной доступности федеральные трассы «обрастают» небольшими и относительно частыми ответвлениями, которые пробиваются от населенных пунктов, расположенных вдоль трассы. Проектировщики оказываются перед непростым выбором: либо отрезать доступ на федеральную сеть, добиваясь желаемой, в конъюнктурных целях, низкой стоимости строительных затрат и существенно увеличивая затраты местных потоков на поездки, либо сооружать разноуровневые развязки, что ведет к значительному увеличению удельных затрат на строительство.

Более эффективным решением этой проблемы было бы одновременное со строительством магистралей развитие дорог низкой категории, частично дублирующих федеральные направления, что позволило бы организовать доступ региональных и местных дорог на федеральную сеть с меньшим количеством развязок и без увеличения транспортных издержек. Однако это потребует участия в проектах развития сети различных бюрократических уровней, исходя из априорного равенства пользователей федеральных трасс и прочих пользователей (чаще всего это одни и те же пользователи, но на разных участках маршрутов своих поездок).

Ликвидация дорожных фондов крайне негативно сказалась на состоянии местной сети: финансирование территориальных дорог сократилось в 2,5 раза. Воссоздание фондов в 2012 г., возможно, будет способствовать не только своевременному финансированию ремонта дорог, но и развитию более разветвленной сети дорог. Но есть риск, что и на местных дорогах произойдет наращивание пропускной способности существующих маршрутов без создания новых. Из-за роста потоков и недофинансирования в предыдущие годы, а теперь и перераспределения потоков в связи с организацией платного проезда

нехватка пропускной способности все острее будет сказываться на региональных дорогах. Их будущая реконструкция по категории Ia или Ib приведет к удорожанию удельной стоимости строительства и в результате – к незначительному увеличению объемов ввода в эксплуатацию объектов.

Теоретически привлечение частного инвестора могло бы способствовать реализации новых творческих подходов в формировании сети дорог. Однако пока в лице новой ГК «Автодор» формируется очередное бюрократическое ведомство, разделяющее федеральную сеть на обычную и приоритетную.

Развитием платных дорог в регионах занимается негосударственная организация «Региональные платные дороги». К сожалению, в ее программах также нет расчетов социально-экономической эффективности предлагаемых инвестиционных проектов, а доводы в пользу платного проезда носят скорее рекламный характер. Например, неоспорно утверждение, что проезд оплачивает только тот, кто пользуется платной дорогой, в отличие от налогов, которые платят все налогоплательщики [4]. На самом деле, плата за проезд при наличии альтернативных маршрутов приводит к перераспределению транспортных потоков в сравнении с вариантом «платят все налогоплательщики». Это может увеличить суммарные общественные затраты на поездки (с позиции общества как налоги в дорожные фонды, так и плата за проезд – это трансферты, т. е. выгоды и затраты одновременно). В таком случае платить будут все, и больше, чем при росте налогов. Аргумент, что без привлечения частного инвестора невозможно реализовать некоторый выгодный проект из-за недостаточности бюджетного финансирования, также сомнителен, поскольку при отборе проектов нехватка инвестиций на один проект может быть компенсирована отказом от другого, менее эффективного.

Конечно, практика функционирования платных дорог вызывает противоречивые оценки во всех странах, где есть относительно протяженная

платная сеть, и не всегда соответствует теоретическим положениям. Если ввод платы за проезд на существующих перегруженных участках движения обычно качественно обосновывается расчетами, то в практике обоснования строительства/реконструкции платных дорог есть определенные пробелы. Результаты сравнения затрат и выгод платного проезда с «бесплатным» вариантом строительства/реконструкции редко афишируются – обычно приводятся показатели социально-экономической эффективности только платных вариантов (по-видимому, в большинстве случаев показатель ENPV (Economic Net Present Value – экономический чистый дисконтированный доход) выше для сценария «без тарифов»). В интернет-предисловии к работе [9] это объясняется тем, что решения по способам финансирования и функционирования дорог принимаются исходя из трудно формализуемых допущений о преимуществах того или иного варианта. Возможно, есть и другие причины: вряд ли априорные решения, принимаемые на достаточно высоком уровне в результате договоренностей с концессионерами, частным бизнесом, могут быть заблокированы впоследствии расчетом экономической эффективности, пусть и корректно выполненным. Тем не менее требования к неотрицательности ENPV выбранного варианта сохраняются во всех ведущих зарубежных странах, что, несомненно, способствует повышению качества предварительных решений (по крайней мере они не должны противоречить здравому смыслу). Этот принцип, очевидно, следует заимствовать и для российской практики обоснования инвестиций в платные дороги.

Список литературы

1. Ахиезер А. С., Гольц Г. А. Критические пороги социальных систем // *Общественные науки и современность*. 1992. № 1. С. 45–54.
2. Буаскье Ф., Файард А. . Европейский опыт концессий в дорожной инфраструктуре. Материалы Всемирного банка, 2001. URL: <http://rru.worldbank.org/documents/toolkits/highways/pdf/25.pdf>.
3. Винокуров Е. А., Джадралиев М. А., Щербанин Ю. А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭс: быстрее, дешевле, больше: Отраслевой обзор. Алматы: Евразийский банк развития, 2009.
4. Заторы на переездах // *Автомобильные дороги*. 2012. № 6 (967).
5. Методика расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации. Министерство экономического развития и торговли России: приказ Минрегиона России от 30.10.2009 № 493.
6. Методика расчета размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам. Порядок ее взимания и пересмотра. Определение потребительского спроса: распоряжение Минтранса России от 19.05.2003 № ОС-435-р.
7. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция) / Минэкономразвития России, Минфин России, ГК по строительству, архитектуре и жилищной политике; рук. авт. кол.: В. В. Коссов, В. Н. Лившиц, А. Г. Шахназаров. М.: Экономика, 2000.
8. Методические рекомендации по строительству и размещению пунктов взимания платы: распоряжение Минтранса России от 13.08.2003 № ИС-728-р.
9. Мировой опыт платных дорог. Материалы Всемирного банка, 2000. <http://rru.worldbank.org/documents/toolkits/highways/pdf/59a.pdf>. URL: http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/Highways/3_public/33/3332.htm.
10. Российская инфраструктура на перепутье – Ключ к модернизации. Американо-российский деловой совет, 2010. URL: https://www.usrbc.org/pics/File/Russia_Infrastructure_WhitePaper_Eng.pdf.
11. Руководство по анализу затрат – выгод инвестиционных проектов. Европейская Комиссия. Генеральный директорат по региональной политике, 2008. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf.
12. Фишер Д., Бэббэр С. . Частное финансирование платных дорог. Материалы Всемирного банка, 1996. URL: http://siteresources.worldbank.org/INTGUARANTEES/Resources/Private_Financing_of_Toll_Roads.pdf.