

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЁРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ ПОСТРОЕНИЯ ТРАНЗИТНОЙ ЭКОНОМИКИ ЕАЭС: ПРИМЕР РОССИИ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Е.В. Пак

Московский государственный институт международных отношений (университет)

Рецензия на книгу: Зоидова К.Х., Медкова А.А., Зоидова З.К. «Государственно-частное партнёрство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики» / Предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветков. Москва: Экономическое образование, 2017. 528 с.

Рецензируемая книга коллектива авторов Института проблем рынка Российской академии наук посвящена комплексному изучению проблем и перспектив развития транзитной экономики России и стран Центральной Азии на принципах государственно-частного партнёрства с применением количественных методов анализа.

Ключевые слова: транзитная экономика, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнёрство, ЕАЭС, Россия, Центральная Азия

Институт проблем рынка Российской академии наук (ИПР РАН) является одним из ведущих российских *think-tank* по изучению транзитной экономики. Монография коллектива авторов во главе с чл.-корр. РАН В.А. Цветковым является логическим продолжением серии научных публикаций ИПР РАН по транзитной экономике России и других стран ЕАЭС [2; 10; 15; 16; 17;], где под транзитной экономикой понимается «хозяйственная система,

УДК 338.242.4

Поступила в редакцию 14.06.2018 г.

Принята к публикации 20.10.2018 г.

при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ благосостояния» [10; с. 18].

Проблематика построения транзитной экономики имеет важное научно-практическое значение не только для экономики России, но и всего постсоветского пространства, в первую очередь стран Центральной Азии (ЦА). В условиях падения мировых цен на сырьё реализация транзитного потенциала может стать одним из главных несырьевых драйверов развития стран региона, «а также локомотивом производственно-технологической модернизации, институциональной и организационной эволюции [их] экономических систем» [10; с. 15].

Рецензируемая монография посвящена системному изучению государственно-частного партнёрства (ГЧП) как одного из перспективных инструментов реализации транзитного потенциала России и стран ЦА. Особое внимание в монографии справедливо уделено реалиям ЕАЭС. Методологической заслугой авторов является широкое использование эконометрических методов, что позволило предметно и эмпирически раскрыть основные тенденции, проблемы и перспективы развития транзитной экономики в России и странах ЦА, а также выявить потенциал использования механизма ГЧП в инфраструктурном строительстве в регионе. Представляется, что такой комплексный подход, бесспорно, не только дополняет, но и выгодно отличает исследование коллектива авторов от других научных работ по данной проблематике (в первую очередь монографий).

Так, например, актуальным вопросам организационно-экономического развития транзитного потенциала России и стран ЦА в системе МТК «Восток–Запад» и «Север–Юг», в т.ч. в контексте проекта сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП), посвящены научно-аналитические доклады, подготовленные Е.Ю. Винокуровым и экспертами Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития (ЕАБР) [13; 14]. Роль и функционал региональных транспортно-логистических систем в реализации транзитного потенциала России в системе МТК «Восток–Запад» и «Север–Юг», а также перспективы создания транспортно-логистических центров в узловых хабах таких систем раскрыты в монографиях под общей редакцией Т.А. Прокофьевой [8; 9]. ГЧП как фактор развития мультимодальных транспортно-логистических центров в контексте создания, финансирования и управления крупными инфраструктурными системами России рассмотрен В.Г. Варнавским и А.Д. Цвиркуном [1].

Теоретические основы и практические направления взаимодействия государства и частного бизнеса при реализации проектов в области транспортной инфраструктуры изучены в монографии В.В. Максимова [4]. Текущие тенденции и проблемы инфраструктурного строительства в России исследо-

ваны в трудах М.Я. Блинкина [19]; М.И. Каменецкого [21]; Ю.А. Колесникова; А.В. Павлюка, Ю.Н. Радчинского и Н.Д. Родионовой [22]. Особенности привлечения в инфраструктурное строительство инвестиций, в т.ч. на принципах ГЧП, выявлены в работе А.С. Еганяна [3]. Методология, позволяющая провести оценку эффективности инфраструктурных проектов на железнодорожном транспорте с точки зрения распределения рисков между участниками ГЧП, разработана Малицкой Е.А. [5]. Современные механизмы финансирования инфраструктурного строительства в России и перспективы использования передового зарубежного опыта отражены в исследованиях Е.М. Решетовой [12]; К.Л. Терентьевой и В.И. Вагизовой [23]; Л. Гарридо, Х. Гомеса, М. Баеза и Х. Васало [20]; Е. Ахмада [18].

Представляется, что уникальное расположение на перекрёстке торговых потоков «Восток–Запад» (из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Европу) и «Север–Юг» (из Европы в Иран, Индию и страны Ближнего Востока), а также схожесть инфраструктурных ограничений являются фундаментальными предпосылками перехода России и стран ЦА к транзитной экономике. На сегодняшний день транзитный потенциал России в международных транспортных коридорах (МТК) «Восток–Запад» и «Север–Юг» существенно недоиспользован. Авторами монографии выявлено, что на Россию приходится менее 1% мирового контейнерного транзита, и, как следствие, бюджет страны ежегодно в среднем теряет от 800 млн долл. до 3 млрд долл. [10; с. 21].

Однако определённый прогресс в реализации транзитного потенциала России уже достигнут в формате ЕАЭС, где реализуется скоординированная (согласованная) транспортная политика. В рамках скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС действуют единые принципы регулирования перевозок железнодорожным и автомобильным видами транспорта. Так, достигнутый уровень сотрудничества уже позволяет осуществлять сухопутную доставку грузов из Китая в ЕС в МТК «Восток–Запад» по территории ЕАЭС в среднем в 3-3,5 раза быстрее перевозки Южным морским путём [7; с. 42].

Структура монографии является логически выстроенной и достаточно полно раскрывает тему исследования. Авторами изучены и систематизированы основные предпосылки развития транзитной экономики в России и странах ЦА (глава 1); доказана необходимость структурных экономических и институциональных реформ для ускорения социально-экономической модернизации России и стран ЦА в контексте их перехода к транзитной экономике (глава 2); выявлены организационно-экономические и технологические особенности трансграничных перевозок на постсоветском пространстве, в т.ч. внутри ЕАЭС (главы 3-4); рассмотрены реализуемые и перспективные инфраструктурные проекты в странах ЦА, в т.ч. транспортные в системе МТК «Восток–Запад» и «Север–Юг», энергетические, водные (главы 5-6); доказана значимость механизма ГЧП в развитии транзитных перевозок по территории России, а также проведён анализ действующих инфраструктурных проектов, реализуемых

на принципах ГЧП (глава 7); выявлен мультипликативный эффект от развития транзитной инфраструктуры России на принципах ГЧП на рынок труда (глава 8); обоснована необходимость создания крупной государственно-частной компании, которая бы стала инициатором развития транзитной экономики России на принципах ГЧП (глава 9).

Научная новизна монографии заключается в отходе от традиционного толкования ГЧП как исключительно механизма совместного финансирования инфраструктурного строительства. Под институтом ГЧП в контексте транзитной экономики в монографии понимаются «все формы взаимодействия государства и частных компаний в целях развития транспортной инфраструктуры» [10; с. 19]. Авторы доказывают, что успех проектов ГЧП в инфраструктурном строительстве (ввиду высокой капиталоемкости и больших сроков окупаемости) зависит не столько от примата частных инвестиций над государственными, сколько от непосредственной заинтересованности и вовлечённости в данный процесс государства (например, в лице чиновников или управленцев государственных компаний).

Вместе с тем активное участие государства в реализации транспортных проектов напрямую зависит от социально-экономической ситуации в изучаемой стране. Количественные методы анализа позволили системно исследовать динамику основных показателей социально-экономического развития России и стран ЦА (в т.ч. ВВП, объёма промышленного производства, производства электроэнергии, добычи полезных ископаемых, выпуска готовой и сельскохозяйственной продукции, прямых иностранных инвестиций, перевозки грузов и пассажиров, объёма строительства, объёма денежной массы, ставки рефинансирования, инфляции и др.) за 1991-2015 гг., а также сделать прогноз на 2017-2022 гг. Установлено, что в условиях возросшей волатильности цен на сырьё, сохраняющегося ресурсо-центричного характера экономики, а также «запаздывания» структурных и институциональных реформ России и странам ЦА следует перейти к экономической модели, основанной на «длинных деньгах».

Соответственно именно государство, а не частный бизнес следует рассматривать в качестве основного инвестора «длинных денег» в инфраструктурное строительство в регионе. При достаточно высоком уровне морального и технического износа транспортно-логистической инфраструктуры России (в среднем около 70% [6; с. 37]) выявлено, что отношение объёма частных инвестиций в инфраструктуру в проектах ГЧП к ВВП страны остаётся незначительным. Так, данный показатель для России составляет менее 1%, тогда как в странах со схожей спецификой финансирования инфраструктурных проектов на принципах ГЧП он значительно выше: в Бразилии около 20%, Индии – 10%, Мексике – 6% [10; с.486]. Во многом такая ситуация является следствием отсутствия чёткого механизма защиты частного инвестора (как российского, так и иностранного) от рисков со стороны государства (в первую очередь институциональных), а также поведенческих особенностей российского бизнеса, пре-

имущественно ориентированного на реализацию проектов с более высокой доходностью и быстрыми сроками окупаемости.

В этой связи авторы обосновывают необходимость создания крупного государственно-частного акционерного общества под рабочим названием «Российская транспортно-транзитная компания» (РТТК), которое бы способствовало комплексной реализации транзитного потенциала России. РТТК должна стать основным инициатором реализации инфраструктурных проектов на территории России на принципах ГЧП. По мнению авторов, деятельности РТТК будет способствовать «законодательное закрепление приоритетного значения инфраструктурных проектов, направленных на увеличение и реализацию транспортно-транзитного потенциала России» [10; с. 487].

Помимо инвестиционной составляющей планируется, что РТТК может также непосредственно выполнять функции перевозчика транзитных грузов при условии передачи под её управление портов, контейнерных терминалов, мультимодальных транспортно-логистических центров в узловых хабах России. Перспективной выглядит и предполагаемая роль РТТК в разработке и производстве специализированных локомотивов для осуществления транзитных перевозок по территории России. В этой связи РТТК должна выступить важным участником соответствующих НИР, а также обеспечить твёрдый заказ на такие локомотивы с гарантированными условиями оплаты.

Исходя из этого, в монографии выдвинут тезис о позитивном влиянии создания РТТК на конкуренцию на рынке транспортно-логистических услуг России, а также на качественные показатели отрасли, в т.ч. уровень контейнеризации грузов. Представляется, что данное положение заслуживает особого внимания в контексте участия России в ЕАЭС.

С одной стороны, формат государственной транспортно-транзитной компании (учитывая её инвестиционную и транспортно-логистическую деятельность) может способствовать дальнейшему «переключению» транзитных контейнерных грузопотоков с морского вида транспорта на сухопутную территорию России. Так, в 2016-2017 гг. объём контейнерных перевозок по территории России вырос на 19%, в т.ч. транзит на 59%¹. При этом, объём перевалки контейнеров по железной дороге в абсолютном выражении за 2017 г. значительно приблизился к значениям в морских портах: 3,9 млн TEU² против 4,6 млн TEU³.

Создание РТТК может также оказать стимулирующее влияние на качественные показатели транспортно-логистической отрасли России. На сегодняшний

¹ Контейнеромания-2017 // РЖД-Партнёр. февраль 2018. С. 40. [Электронный ресурс]. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf> (дата обращения: 01.09.2018)

² Двадцатифутовый эквивалент (twenty-foot equivalent – TEU) – общепризнанная условная единица измерения объёмов перевозки контейнерных грузов, берущая за основу размеры стандартного двадцатифутового контейнера, где l=6.1 м., w=2.44 м., h=2.59 м., и равная приблизительно 21,6 тоннам

³ Контейнеромания-2017 // РЖД-Партнёр. февраль 2018. С. 40. [Электронный ресурс]. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf> (дата обращения: 01.09.2018)

день уровень контейнеризации грузов в России составляет около 5-6% от всей грузовой базы, в т.ч. около 3% в международном сообщении, что существенно ниже показателей, например, ЕС (14%) и США (18%)⁴.

Рост контейнерного транзита по территории России в системе МТК «Восток–Запад» и «Север–Юг» объективно потребует расширения выпуска соответствующего подвижного состава (в т.ч. платформ, локомотивов) и контейнеров (в т.ч. конвенциональных, рефрижераторных, open-top), а также оптимизацию их оборота с целью сокращения «порожного пробега». Так, на отдельных транзитных направлениях по территории России коэффициент «порожного пробега» на железной дороге достигает 35-40% [24; с. 99].

С другой стороны, создание РТТК может в определённой степени привести к «конфликту целеполагания» уже в масштабах ЕАЭС. Реализация транзитного потенциала является одной из важных предпосылок евразийской интеграции в ЕАЭС и отвечает интересам каждой из интегрирующихся стран без исключения. Вместе с тем в условиях отсутствия единой транспортной политики ЕАЭС высока вероятность превращения РТТК (ввиду её объективного организационно-экономического превосходства) в монополиста на рынке транзитных транспортно-логистических услуг ЕАЭС со всеми вытекающими из этого последствиями.

РТТК может также дублировать ряд функций и компетенций Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) в области контейнерного транзита, что вряд ли будет способствовать «игре с положительной суммой» при реализации транзитного потенциала Союза. ОТЛК является межгосударственным железнодорожным оператором ЕАЭС и также предоставляет интегрированные услуги сквозного транзита по территории Союза с использованием собственных терминалов по принципу «одного окна».

Деятельность ОТЛК в 2014-2017 гг. в целом способствовала развитию контейнерного транзита по территории ЕАЭС в МТК «Восток–Запад». Так, объём транзитных контейнерных перевозок, осуществлённых ОТЛК, в 2016-2017 гг. вырос на 75% до 175 тыс. TEU, а общее число отправленных контейнерных поездов составило 2102 шт.⁵ Таким образом, остаётся до конца неясным, как формат РТТК «впишется» в интеграционные реалии ЕАЭС, в которых России придётся соблюсти баланс интересов между развитием национальной транзитной экономики и инициативами по реализации транзитного потенциала ЕАЭС.

Резюмируя вышеизложенное, можно сделать вполне определённый вывод о том, что монография авторов во главе с чл.-корр. РАН В.А. Цветковым име-

⁴ Резер А.В. Методология управления интегрированными транспортно-логистическими системами . автореферат на соиск. учён. степ. док. эк. наук (08.00.05) / Резер Алексей Владимирович, Московский государственный университет путей и сообщений (МГУПС). Москва, 2015. С. 16; Контейнеромания-2017. // РЖД-Партнёр. февраль 2018. С. 42. [Электронный ресурс]. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf> (дата обращения: 01.09.2018)

⁵ ОТЛК в 2017 г. обеспечило рост транзитных перевозок контейнеров на 75% // ОТЛК. – 24 января 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.utlc.com/news/otlk2017/> (дата обращения: 01.09.2018)

ет высокое научно-практическое значение как для исследователей, занимающихся проблематикой транзитных грузоперевозок по территории России; инфраструктурного строительства в России и странах ЕАЭС на принципах ГЧП; сотрудничества в транспортно-логистической отрасли в ЕАЭС, так и для бизнес-сообщества региона. Представляется также, что проведённый всесторонний анализ проблем и перспектив перехода к транзитной экономике в России и странах ЦА, в т.ч. в вопросах инфраструктурного строительства на принципах ГЧП, может быть использован при выработке единых подходов к реализации транзитного потенциала ЕАЭС в системе МТК «Восток–Запад» и «Север–Юг» на площадке Евразийской экономической комиссии (ЕЭК).

Список литературы:

1. Варнавский В.Г., Цвикун А.Д. Управление крупными инфраструктурными системами на основе концессий и проектного финансирования // Управление развитием крупномасштабных систем / под ред. А.Д. Цвикуна. М.: Физико-математическая литература, 2015. С. 95-115.
2. Государственно-частное партнёрство – основа стабильности, развития и экономической безопасности транспортно-транзитной системы России / монография под общ. ред. В.А. Цветкова. М.: ИПР РАН, 2016. 222 с.
3. Еганян А.С. Инвестиции в инфраструктуру: деньги, проекты, интересы. ГЧП, концессии, проектное финансирование. М.: Альпина Паблишерз, 2015. 850 с.
4. Максимов В.В. Государственно-частное партнёрство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. М.: Альпина Паблишерз, 2010. 178 с.
5. Малицкая Е.А. Оценка эффективности проектного финансирования на железнодорожном транспорте. дис. ... канд. эк. наук (08.00.10). М., 2014. 224 с.
6. Пак Е.В., Мешалкин В.П., Кантюков Р.А., Колесников А.В. Организационно-экономический анализ перспектив развития трубопроводного комплекса и транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана в рамках Евразийского экономического союза // Менеджмент в России и за рубежом. 2015. №2. С. 28-39.
7. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск // Российский совет по международным делам. М.: НП РСМД, 2017. 92 с.
8. Прокофьева Т.А., Клименко В.В. Региональные транспортно-логистические системы: стратегическое планирование и управление функционированием и развитием: монография / под общ. ред. д.э.н., проф. Т.А. Прокофьевой. М.: ИТКОР, 2016. 630 с.
9. Прокофьева Т.А., Хаиров Б.Г. Логистические кластеры в экономике России: монография / под общ. ред. д.э.н., проф. Т.А. Прокофьевой. М.: ИТКОР, 2016. 418 с.
10. Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии / монография под общ. ред. В.А. Цветкова. М.: ЦЭМИ РАН, 2016. 339 с.;
11. Резер А.В. Методология управления интегрированными транспортно-логистическими системами: автореферат ... д-ра экон. наук (08.00.05). М., 2015. 48 с.
12. Решетова Е.М. Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире: история развития, современное состояние, лучшие мировые практики / под науч. ред. М.Я. Блинкина. М.: ВШЭ, 2015. 551 с.
13. Транспортные коридоры Шёлкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. 50 с.
14. Транспортные коридоры Шёлкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. 74 с.
15. Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А. Государственно-частное партнёрство – основная форма реализации транспортно-транзитного потенциала России // Экономика региона – 2017. – №1. – С. 1-12;
16. Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А. Государственно-частное партнёрство при создании совместных предприятий в транспортно-транзитной системе России. Часть 2. //

- Экономическая наука современной России. 2017. №1. С. 61-74;
17. Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А. Государственно-частное партнёрство при создании совместных предприятий в транспортно-транзитной системе России. Часть 1. // Экономическая наука современной России. 2016. №4. С. 79-91;
 18. Ahmad E. Infrastructure Finance in the Developing World: Public Finance Underpinnings for Infrastructure Financing in Developing Countries. G24/GGGI Working Paper Series, 2015. 21 p.
 19. Blinkin M. Infrastructure and Transportation // Russia. Ed. by I. Studin. L.: Palgrave Macmillan, 2018. Pp. 195-204 p.
 20. Garrido L., Gomez J. Baeza M., Vassalo J. Is EU Financial Support Enhancing the Economic Performance of PPP Projects? An Empirical Analysis on the Case of Spanish Road Infrastructure // Transport Policy. 2017. No.56. Pp.19-28.
 21. Kamenetskii M. Investment and Construction Activities in Modern Russia: State and Trends // Studies on Russian Economic Development. 2016. Vol. 27. No. 4. Pp. 390-399.
 22. Kolesnikov Yu. A., Pavlyuk A. V., Radachinsky Yu. N., & Rodionova N. D. Problems of Implementation of Public-Private Partnership in Russia // European Research Studies Journal. 2018. No. 21. Pp. 187-197.
 23. Terentieva K., Vagizova V. Financial Instruments of Infrastructure Projects Development // International Business Management. 2015. Vol. 9. No. 5. Pp. 885-890.
 24. Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: an Economic Assessment of Land Transport Corridors // Area Development and Policy. 2018. Vol. 3. Pp. 93-113.

Об авторе:

Егор Вадимович Пак – к.э.н., старший преподаватель кафедры международных экономических отношений и внешнеэкономических связей им. Н.Н. Ливенцева МГИМО МИД России, 119454, Москва, проспект Вернадского 76. E-mail: egor_pak@mail.ru.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE EAEU TRANSIT ECONOMY: RUSSIA AND CENTRAL ASIA STATES

E.V. Pak
DOI 10.24833/2071-8160-2018-5-62-174-183

Moscow State Institute of International Relations (MGIMO-University)

Book Review. Zoidov, K., Medkov, A., Zoidov, Z. "Public-Private Partnership – The Basis of Innovative Development and Security in The Transit Economy" / Foreword and ed. by V. Tsvetkov. Moscow: Economic Education Publishing House, 2017, 528 p. (In Russian)

The book under review is a collective monograph of authors representing Market Economy Institute of Russian Academy of Sciences. The monograph applies quantitative methods of analysis to capture current problems and prospects of building transit economy in Russia and Central Asian states on the public-private partnership basis

Key words: transit economy, transport infrastructure, public-private partnership, EAEU, Russia, Central Asia

References

1. Varnavskiy V.G., Tsvikun A.D. Upravlenie krupnymi infrastrukturnymi sistemami na osnove kontsessiy i proektnogo finansirovaniya [Management of large infrastructure systems based on concessions and project financing]. *Upravlenie razvitiem krupnomasshtabnykh sistem* [Management of development of large-scale systems]. Ed. by A.D. Tsvirkun. Moscow, Fiziko-matematicheskaya literatura Publ., 2015. Pp. 95-115 (in Russian).
2. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo – osnova stabilnosti, razvitiya i ekonomicheskoy bezopasnosti transportno-tranzitnoy sistemy Rossii [Public-private partnership - the basis of stability, development and economic security of the transport and transit system of Russia]. Ed. by V.A. Tsvetkova. Moscow, IPR RAN Publ., 2016. 222 p. (In Russian).
3. Yeganyan A.S. *Investitsii v infrastrukturu: dengi, proekty, interesy. GChP, kontsessii, proektnoe finansirovanie* [Investments in infrastructure: money, projects, interests. PPP, concessions, project financing]. Moscow, Alpina Publ., 2015. 850 p. (In Russian).
4. Maksimov V.V. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v transportnoy infrastrukture: kriterii otsenki kontsessionnykh konkursov* [Public-Private Partnership in Transport Infrastructure: Criteria for Evaluating Concession Tenders]. Moscow, Alpina Publ., 2010. 178 p. (In Russian).
5. Malitskaya Ye.A. *Otsenka effektivnosti proektnogo finansirovaniya na zheleznodorozhnom transporte* [Evaluation of the effectiveness of project financing in railway transport]. PhD dis. Moscow, 2014. 224 p. (In Russian).
6. Pak Ye.V., Meshalkin V.P., Kanyukov R.A., Kolesnikov A.V. Organizatsionno-ekonomicheskii analiz perspektiv razvitiya truboprovodnogo kompleksa i transportno-logisticheskoy infrastruktury Kazakhstana v ramkakh Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Organizational and economic analysis of the prospects for the development of the pipeline complex and the transport and logistics infrastructure of Kazakhstan within the framework of the Eurasian Economic Union]. *Menedzhment v Rossii i za rubezhom*, 2015, no. 2, pp. 28-39 (in Russian).
7. *Perspektivy razvitiya proekta YeAES k 2025 godu. Rabochaya tetrad. Spetsvyusk* [Prospects for the development of the EAEU project by 2025. Workbook. Special Issue]. Moscow, NP RSMDPubl., 2017. 92 p. (In Russian).
8. Prokofeva T.A., Klimenko V.V. *Regionalnye transportno-logisticheskie sistemy: strategicheskoe planirovanie i upravlenie funktsionirovaniem i razvitiem* [Regional transport and logistics systems: strategic planning and management of operation and development]. Ed. by T.A. Prokofeva. Moscow, ITKOR Publ., 2016. 630 p. (In Russian).
9. Prokofeva T.A., Khairov B.G. *Logisticheskie klasteri v ekonomike Rossii* [Logistic clusters in the Russian economy]. Ed. by T.A. Prokofeva. Moscow, ITKOR Publ., 2016. 418 p. (In Russian).
10. *Razvitie tranzitnoy ekonomiki – osnova stabilnosti, bezopasnosti i modernizatsii Rossii i stran Tsentralnoy Azii* [The development of a transit economy - the basis of stability, security and modernization of Russia and Central Asian countries]. Ed. by V.A. Tsvetkov. Moscow, TsEMI RAN Publ., 2016. 339 p. (In Russian).
11. Rezer A.V. *Metodologiya upravleniya integrirovannymi transportno-logisticheskimi sistemami* [Management Methodology of Integrated Transport and Logistics Systems]. Moscow, 2015. 48 p. (In Russian).
12. Reshetova Ye.M. *Mekhanizmy finansirovaniya dorozhnoy infrastruktury v Rossii i v mire: istoriya razvitiya, sovremennoe sostoyanie, luchshie mirovye praktiki* [Financing mechanisms for road infra-

- structure in Russia and in the world: history of development, current state, best international practices]. Ed. by M.Ya. Blinkin. Moscow, VShE Publ., 2015. 551 p. (In Russian).
13. *Transportnye koridory Shelkovogo puti: analiz barerov i rekomendatsii po napravleniyu investitsiy* [Silk Road Transport Corridors: analysis of barriers and recommendations on the direction of investment]. St. Petersburg, TsII Ye-ABR Publ., 2018. 50 p. (In Russian).
 14. *Transportnye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez Ye-AES* [Silk Road Transport Corridors: potential for growth in cargo traffic through the EEU]. St. Petersburg, TsII Ye-ABR Publ., 2018. 74 p. (In Russian).
 15. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo – osnovnaya forma realizatsii transportno-tranzitnogo potentsiala Rossii [Public-private partnership - the main form of realization of the transport and transit potential of Russia]. *Ekonomika regiona*, 2017, no. 1, pp. 1-12 (in Russian).
 16. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo pri sozdanii sovместnykh predpriyatij v transportno-tranzitnoy sisteme Rossii. Chast 2. [Public-private partnership in creating joint ventures in the transport and transit system of Russia. Part 2.]. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoy Rossii*, 2017, no. 1, pp. 61-74 (in Russian).
 17. Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo pri sozdanii sovместnykh predpriyatij v transportno-tranzitnoy sisteme Rossii. Chast 1. [Public-private partnership in creating joint ventures in the transport and transit system of Russia. Part 1.]. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoy Rossii*, 2016, no. 4, pp. 79-91 (in Russian).
 18. Ahmad E. *Infrastructure Finance in the Developing World: Public Finance Underpinnings for Infrastructure Financing in Developing Countries*. G24/GGGI Working Paper Series, 2015. 21 p.
 19. Blinkin M. Infrastructure and Transportation. *Russia*. Ed. by I. Studin. London, Palgrave Macmillan Publ., 2018. Pp. 195-204.
 20. Garrido L., Gomez J. Baeza M., Vassalo J. Is EU Financial Support Enhancing the Economic Performance of PPP Projects? An Empirical Analysis on the Case of Spanish Road Infrastructure. *Transport policy*, 2017, no. 56, pp. 19-28.
 21. Kamenetskii M. Investment and Construction Activities in Modern Russia: State and Trends. *Studies on Russian Economic Development*, 2016, vol. 27, no. 4, pp. 390-399.
 22. Kolesnikov Yu. A., Pavlyuk A. V., Radachinsky Yu. N., & Rodionova N. D. Problems of Implementation of Public-Private Partnership in Russia. *European Research Studies Journal*, 2018, no. 21, pp. 187-197.
 23. Terentieva K., Vagizova V. Financial Instruments of Infrastructure Projects Development. *International Business Management*, 2015, vol. 9, no. 5, pp. 885-890.
 24. Vinokurov E., Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: an Economic Assessment of Land Transport Corridors. *Area Development and Policy*, 2018, vol. 3, pp. 93-113.

About the author:

Egor V. Pak – PhD in Economic Sciences, Senior Lecturer, Department of Foreign Economic Relations and Foreign Affairs. MGIMO- University, 76, Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia. E-mail: egor_pak@mail.ru.